

## Vorlage an den Landrat

### Beantwortung der Interpellation 2022/512 von Miriam Locher: «Verkehrssicherheit auf dem Veloweg Allschwil – Schönenbuch» 2022/512

vom 18. April 2023

#### 1. Text der Interpellation

Am 15. September 2022 reichte Miriam Locher die Interpellation 2022/512 «Verkehrssicherheit auf dem Veloweg Allschwil – Schönenbuch» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

*Mit der neuen Verkehrsführung auf der Kantonsstrasse von Allschwil nach Schönenbuch wurde 2022 auch der Fahrradstreifen auf der entsprechenden Strecke am Rosenberg verlegt. Bis zu diesem Zeitpunkt wurde der Veloverkehr auf dem Trottoir geführt. Neu liegt er auf der Strasse. Und dies, obwohl das angesprochene Trottoir vor einigen Jahren für eine gemeinsame Nutzung von Fussgänger\*innen und Velofahrenden verbreitert wurde und diese gemeinsame Nutzung in den vergangenen Jahren auch sehr gut funktionierte und unbestritten war.*

*Diese neue bauliche Massnahme löste einige Irritationen aus. Nicht nur war die gemeinsame Nutzung des Trottoirs bei den Nutzenden unbestritten, es ist auch schwierig zu erklären, wieso die Fahrradfahrer\*innen nun auch noch auf der unübersichtlichen Strasse verkehren sollen, obwohl diese bereits von Personenwagen, dem öffentlichen Verkehr und Lastwagen genutzt wird. Diese gemeinsame Nutzung der unübersichtlichen Strasse bringt ein erhebliches Unfallrisiko mit sich.*

*Die Kantonsstrasse verläuft auf der angesprochenen Strecke ohne Mittellinie. Wie erwähnt befährt auch die Buslinie 33 die entsprechende Strecke. Zusätzlich sind neben dem starken Anstieg diverse Stellen aufgrund des Gefälles nicht einsehbar. So kam es in den vergangenen Monaten wiederholt zu gefährlichen Situationen.*

*Die Strasse ist besonders im oberen Teilstück steil, eng und unübersichtlich. Diese Kombination aus vielen erschwerenden Faktoren löst bei den Fahrradfahrenden ein mulmiges Gefühl aus.*

*Zwischenzeitlich haben zwar Gespräche zwischen den Standortgemeinden und dem Kanton stattgefunden. Gleichwohl wäre es wünschenswert, wenn die angesprochene Strecke möglichst schnell entschärft werden könnte und zumindest an der Stelle zwischen Mooshagweg und oberhalb des Obertorweges der Veloweg wieder auf das Trottoir verlegt werden könnte. Im Übrigen bieten die Parkplätze auf der unteren Strecke der Schönenbuchstrasse zusätzliche Sichtbehinderung für die Verkehrsteilnehmenden.*

*Aus diesem Grund bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:*

1. *Welche Gründe haben zu den Änderungen in der Streckenführung geführt?*
2. *Hat der Regierungsrat Kenntnis davon, dass die neue Streckenführung zu gefährlichen Situationen mit Fahrradfahrenden führt?*
3. *Was ist der Stand bezüglich des Austausches mit den zuständigen politischen Behörden aus den betroffenen Gemeinden?*
4. *Hat das Tiefbauamt zwischenzeitlich eine Ortsbegehung durchgeführt und falls ja, wie ist das Fazit der entsprechenden Begehung?*
5. *Wie weit sind allfällige Rückbaupläne bezüglich Rückverlegung des Velostreifens auf das Trottoir, auch auf Teilstrecken?*
6. *Gibt es weitere Pläne bezüglich der Entschärfung der Situation?*
7. *Falls ja, in welchem Zeithorizont werden diese Pläne umgesetzt?*
8. *Wie stellt sich der Regierungsrat gegenüber der Aufhebung der Parkflächen auf der Schönenbuchstrasse?*

## **2. Einleitende Bemerkungen**

Die erfolgte Regimeänderung wurde erstmals Ende 2021 zwischen Tiefbauamt und Kantonspolizei diskutiert, nachdem entsprechende Anwohnerschreiben aus der Schönenbuchstrasse eingingen. Darin wurden v.a. gefährliche Situationen auf dem bergwärts führenden Trottoir geschildert, welches für Velos und langsame E-Bikes bislang zugelassen war, offenbar aber auch von schnellen E-Bikes benutzt wurde. Insbesondere an den Grundstückszufahrten und -zugängen stellte dies ein grosses Problem dar, da in der Regel kaum ausreichende Sichtverhältnisse auf heranfahrende Velos besteht. Die bisherige Situation war demnach anders als im vorliegenden Vorstoss beschrieben nicht unbestritten.

Durch die allgemeine Zunahme von Velofahrenden, insbesondere von E-Bikes, hat sich das Nebeneinander von Velofahrenden und Fussgängern (sowie auch Sehbehinderten, Rollstuhlfahrenden, etc.) in den letzten Jahren merklich verschärft. Aus diesem Grund verfolgt der Kanton die Philosophie/Praxis, die beiden Verkehrsteilnehmergruppen getrennt zu führen und nur in Ausnahmefällen eine gemeinsame Nutzung vorzusehen. Dies bedeutet, dass der Veloverkehr auf die Fahrbahn geführt wird und dort Schutzmassnahmen wie v.a. Radstreifen ergriffen werden. In Ausserortsbereichen, wo die Geschwindigkeitsdifferenz zum motorisierten Verkehr höher ist und dadurch ein höheres Gefährdungspotenzial entsteht, werden auf stark befahrenen Strecken abgetrennte Radwege bevorzugt.

Im Fall der Schönenbuchstrasse war das Regime v.a. auf dem unteren Abschnitt ab der Klarastrasse nicht mehr tragbar: das Trottoir ist zu schmal, um es gefahrlos auch für Velos freizugeben. Auch auf den weiteren Abschnitten gibt es zahlreiche Einmündungen und Zufahrten, welche ein erhebliches Konfliktpotenzial bergen. Dabei wird auch oft beobachtet, dass das Trottoir für temporäres Parkieren benutzt wird. Aus heutiger Sicht ist es deshalb nicht mehr angezeigt, diese Trottoirabschnitte für den Veloverkehr freizugeben.

Im Kanton BL und schweizweit wurden in den letzten Jahren zahlreiche Kernfahrbahnen eingerichtet und folglich viele Erfahrungen gesammelt. Dafür wurden allgemeine Höchstwerte für den durchschnittlichen täglichen Verkehr und Schwerverkehr sowie erforderliche Fahrbahnbreiten für die Einrichtung dieser Massnahme festgelegt. Auf der Schönenbuchstrasse liegen diese Werte alle im grünen Bereich, sodass davon auszugehen ist, dass die Kernfahrbahn ihre gewünschte Wirkung entfalten kann, d.h. für die nötige Sicherheit für den Veloverkehr und zugleich für mehr Aufmerksamkeit des motorisierten Verkehrs sorgt.

Neben positiven Rückmeldungen von den direkt betroffenen Anwohnern gingen auch einige Reklamationen zu dieser Regimeänderung im Tiefbauamt und bei der Kantonspolizei ein. Dies dürfte auch darauf zurückzuführen sein, dass eine bereits vorher existierende Massnahme ersetzt wurde. In den meisten anderen Fällen von Radverkehrsmassnahmen war vorher noch keine Massnahme vorhanden, welche zu einem Vorher-Nachher-Vergleich führt. Der Kanton hält jedoch an der umgesetzten Massnahme in Form eines bergwärts führenden Radstreifens grundsätzlich fest.

In manchen Reklamationen wurden allerdings auch die Bereiche kritisiert, welche auf der Bergab-Richtung vom Parkverbot ausgenommen sind. Wenn hier Autos parkieren, kann es ggf. zu gefährlichen Begegnungsfällen kommen, welche durch einen zusätzlichen Radstreifen und die daraus folgende schmalere Kernfahrbahn zusätzlich verschärft werden. Aus diesem Grund wurde entschieden und angeordnet, dass die Schönenbuchstrasse durchgehend mit einem Parkverbot belegt und als flankierende Massnahme das Trottoir auf dem oberen Abschnitt (ab ca. 300 Meter vor dem Ortsausgang) wieder für das Velo zugelassen wird. Damit ergibt sich auf dem oberen Abschnitt ein Doppelangebot: (schnelle) E-Bikes auf dem neuen Radstreifen und langsame Velos bei Bedarf auf dem Trottoir. Hier gibt es keine bzw. kaum private Zufahrten mehr und nur noch einen Erschliessungsweg sowie eine Bushaltestelle, zudem handelt es sich um den steilsten Abschnitt der Schönenbuchstrasse.

### **3. Beantwortung der Fragen**

#### *1. Welche Gründe haben zu den Änderungen in der Streckenführung geführt?*

(siehe oben:) Die Regimeänderung erfolgte u.a. aufgrund von Reklamationen von betroffenen Anwohnern zur bisherigen Situation. Gleichzeitig ist dem Regierungsrat die steigende Problematik bzgl. des Mischverkehrs von Velofahrenden und Fussgängern durch die allgemeine Zunahme von Velofahrenden, insbesondere von E-Bikes bekannt. Daher werden innerorts überwiegend Massnahmen zur Trennung der beiden Verkehrsteilnehmergruppen ergriffen.

#### *2. Hat der Regierungsrat Kenntnis davon, dass die neue Streckenführung zu gefährlichen Situationen mit Fahrradfahrenden führt?*

Nein. Ein besonderer Umstand besteht vermutlich darin, dass eine bereits vorher existierende Massnahme ersetzt wurde. Nun drängt sich bei vielen Benutzern ein (subjektiver) Vorher-Nachher-Vergleich auf, was zu unterschiedlichen Einschätzungen der Veränderung geführt haben dürfte.

#### *3. Was ist der Stand bezüglich des Austausches mit den zuständigen politischen Behörden aus den betroffenen Gemeinden?*

#### *4. Hat das Tiefbauamt zwischenzeitlich eine Ortsbegehung durchgeführt und falls ja, wie ist das Fazit der entsprechenden Begehung?*

Die Gemeinde Allschwil hat anfangs die umgesetzten Massnahmen unterstützt, wollte aber mögliche Optimierungen mit dem Kanton diskutieren. Nachdem der Kanton verschiedene Optimierungsmassnahmen vorgestellt hatte, hat der Gemeinderat überraschenderweise darum gebeten, dass die ursprüngliche Situation wiederhergestellt wird. Dies ist allerdings für den Kanton keine realistische Option. Gegen die Aufhebung der Parkmöglichkeiten hat die Gemeinde Allschwil eine Beschwerde eingereicht, welche vom Regierungsrat abgewiesen wurde (RRB Nr. 2023-252 vom 7. März 2023).

Mit der Gemeinde Schönenbuch konnte sich der Kanton vor Ort auf einzelne Optimierungen insbesondere an der Querung am Ortseingang verständigen.

Zudem wurde die BFU zu einer Besichtigung der örtlichen Situation und fachlichen Stellungnahme eingeladen. Die BFU hat sich klar dafür ausgesprochen, das derzeit vorhandene Angebot nicht rückgängig zu machen und das Trottoir nicht wieder offiziell für Velos freizugeben, da v.a. die fehlende Sicht an diversen Zufahrten und Zugängen als Hauptproblem angesehen wird.

5. *Wie weit sind allfällige Rückbaupläne bezüglich Rückverlegung des Velostreifens auf das Trottoir, auch auf Teilstrecken?*

Da keine baulichen Massnahmen ergriffen wurden, steht kein Rückbau zur Debatte. Am bergwärts führenden Radstreifen wird grundsätzlich festgehalten, da er einen ausreichenden Schutz für den Radverkehr gewährleistet. Auf dem oberen Abschnitt der Schönenbuchstrasse (ab ca. 300 Meter vor dem Ortsausgang) wurde das Trottoir wieder für das Velo zugelassen. Damit entsteht ein Doppelangebot für den schnellen und langsamen Veloverkehr. Der obere Abschnitt ist weniger kritisch für den Mischverkehr, da es hier keine bzw. kaum private Zufahrten mehr gibt. Da es sich zudem um den steilsten Abschnitt der Schönenbuchstrasse handelt und wenig Fussgänger auf dem Trottoir unterwegs sind, ist hier das Doppelangebot am zweckmässigsten.

6. *Gibt es weitere Pläne bezüglich der Entschärfung der Situation?*

Im Bereich der Querung am Ortseingang wird durch zusätzliche Signale und Markierungen für eine höhere Sensibilität gesorgt.

7. *Falls ja, in welchem Zeithorizont werden diese Pläne umgesetzt?*

Der Kanton hat die Aufhebung der Bereiche für Parkierungsmöglichkeiten ordentlich angeordnet und diese per Ende März 2023 durch ein Parkverbot ersetzt. Die Freigabe des obersten Trottoirabschnitts mit den damit einhergehenden baulichen Anpassungen wurde ebenfalls ordentlich angeordnet und zeitgleich umgesetzt.

8. *Wie stellt sich der Regierungsrat gegenüber der Aufhebung der Parkflächen auf der Schönenbuchstrasse?*

Da der Kanton keinen Auftrag für die Bereitstellung von Parkflächen auf Kantonsstrassen besitzt und die verkehrliche Situation dadurch entschärft werden kann, sind die Parkflächen aus Sicht des Regierungsrats verzichtbar.

Der gesetzliche Auftrag durch das kantonale Strassengesetz und den kantonalen Richtplan lautet, auf kantonalen Radrouten eine Linienführung zu gewährleisten, welche «möglichst direkt und hindernisfrei für eine zügige Fahrweise bei guter Verkehrssicherheit» sein muss. Die Verkehrssicherheit auf der vorliegenden kantonalen Radroute, welche u.a. als Schulweg dient, wurde aufgrund der Längsparkierung auf der bergab führenden Fahrbahn als kritisch beurteilt. Mit der Aufhebung der Parkmöglichkeiten konnte ein massgebliches Defizit behoben werden, da diese ein Hindernis darstellten und aufgrund des fehlenden Sicherheitsabstands zur Fahrbahn nicht sicher waren. Die Parkmöglichkeiten wurden denn auch von der BFU als grösste Gefahrenstelle auf der Schönenbuchstrasse angesehen.

Liestal, 18. April 2023

Im Namen des Regierungsrats

Die Präsidentin:

Kathrin Schweizer

Der 2. Landschreiber:

Nic Kaufmann