



Liestal, 02.05.2016/BUD/IFB/ta

Landratssitzung vom **19. Mai 2016**; Traktandum **28**

Vorstoss Nr. **2016/099** - **Motion von Susanne Strub**

Titel: **Radrouten am richtigen Ort**

## 1. Antrag

- Vorstoss entgegennehmen und zur Abschreibung beantragen  
 Vorstoss ablehnen  
 **Motion als Postulat entgegennehmen**  
 Motion als Postulat entgegennehmen und zur Abschreibung beantragen

## 2. Begründung

Mit dem erwähnten Landratsbeschluss 1998/074 wurde neben der Festsetzung des kantonalen Radroutennetzes im Richtplan ein Projektierungskredit in Höhe von 25 Mio. Franken (brutto) für den Ausbau der kantonalen Radrouten beschlossen und der Bau- und Umweltschutzdirektion der Auftrag erteilt, das Radroutennetz sukzessive auszubauen und eine lückenlose Wegweisung zu gewährleisten.

Diesem Auftrag kam das Tiefbauamt bis zum heutigen Zeitpunkt nach und kann mittlerweile einen ausgebauten Anteil des Radroutennetzes von ca. 85% aufweisen. Im Sommer 2016 wird zudem die gesamte Netzlänge (ca. 300 km) gewegweist sein. Zusätzlich konnten finanzielle Zuschüsse aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes erreicht werden, welche zum Zeitpunkt des damaligen Landratsbeschlusses noch nicht absehbar waren. In den Jahren 2011-2015 zahlte der Bund insgesamt einen Betrag von über 3.02 Mio. Franken für Radroutenmassnahmen im Kanton BL.

Ergänzend kann darauf hingewiesen werden, dass die kantonalen Radrouten nicht ‚blind‘ umgesetzt wurden, sondern es wurde im Rahmen des jeweiligen Projektes überlegt, ob Massnahmen für die Radfahrenden sinnvoll sind und die Linienführung wurde in einem Variantenstudium mit Einbezug der Gemeinden festgelegt.

Das Agglomerationsprogramm sorgte für einen spürbaren Antrieb des Ausbauprogramms der kantonalen Radrouten. Im vergangenen Jahr wurden ca. 6 Mio. Franken investiert, was deutlich über dem jährlichen Durchschnitt der Ausgaben für die Radrouten (knapp 2 Mio. Franken) liegt. Daher verwundert es wenig, dass aufgrund der Vielzahl von Realisierungen die Radroutenprojekte derzeit stärker im Fokus der Öffentlichkeit stehen. Jedoch gehen bei der Bau- und Umweltschutzdirektion neben kritischen Stimmen durchaus auch viele positive Rückmeldungen zu den umgesetzten Radroutenmassnahmen ein. Einige der jüngsten Radroutenprojekte erfüllen ausserdem die Forderungen früherer politischer Vorstösse (z.B. Interpellation 2011/016 „Langsamverkehr in der Agglomeration – Velowege in den beiden Frenkentalern“ oder Motion 2011/063 „Sichere Radwege im Laufental endlich realisieren!“). Die Mehrheit der realisierten Massnahmen wurde in die 1. Generation des Agglomerationsprogramms Basel aufgenommen, das vom Kanton Basel-Landschaft mitunterzeichnet wurde. Aufgrund der erhöhten Bautätigkeit geht das Tiefbauamt nach heutigem Stand davon aus, dass der Realisierungskredit ca. Anfang/Mitte 2017 ausgeschöpft sein wird.

Ein sofortiger Stopp der aktuell im Bau befindlichen Radroutenprojekte würde für hohe Folgekosten (Entschädigung Unternehmer, Malus Agglomerationsprogramm, etc.) sorgen, was angesichts der impliziten Forderung der Motion, einen sorgsameren Umgang mit den knappen finanziellen Ressourcen zu pflegen, keine sinnvolle Massnahme sein kann. Es wird damit gerechnet, dass mit dem noch

bestehenden Radroutenkredit sechs weitere Radroutenprojekte umgesetzt werden können (Liste s. Anhang); sie dienen primär dem Lückenschluss und die Kosten betragen gesamthaft max. ca. 6-7% des aktuellen Kredites. Zudem stehen diese Massnahmen entweder in Zusammenhang mit geplanten Strassensanierungen, müssen aufgrund mangelnder Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr (überwiegend auf Schulwegen) umgesetzt werden oder bestehende Bauwerke müssen wegen des schlechten Zustandes bzw. in Bezug auf den Hochwasserschutz ersetzt werden. Alternativen dazu wurden geprüft und sind entweder nicht möglich oder verursachen deutlich höhere Kosten. Wenn die Massnahmen z.B. nicht jetzt im Zusammenhang mit einer bestehenden Strassensanierung umgesetzt werden können, ist bei einer späteren Umsetzung mit höheren Kosten zu rechnen und allfällige Bundesbeiträge werden evtl. gefährdet.

Da wie erwähnt, der aktuelle Radroutenkredit im Jahre 2017 ausläuft und daher für weitere Projekte ein Folgekredit durch den Landrat bewilligt werden muss, kann dessen Inhalt dann in der entsprechenden Landratsvorlage eingehend geprüft und beurteilt werden. Es ist vorgesehen, darin sowohl die geplanten Massnahmen und deren Nutzen darzustellen, als auch vorgesehene Optimierungen und Ergänzungen des kantonalen Radroutennetzes im Richtplan darzustellen, was der Forderung der Motion 2016/099 entspricht. Allerdings ist auf den Umstand zu verweisen, dass bereits der damalige Beschluss des Radroutennetzes zum grossen Teil auf die Schulwege ausgerichtet wurde und die Baselbieter Gemeinden die jeweiligen Linienführungen bewilligt haben. Daher ist vermutlich keine grundlegend neue Konzeption des kantonalen Radroutennetzes zu erwarten.

Fazit: Die Motion ist als Postulat entgegen zu nehmen, da:

- Ein sofortiger Stopp der im Bau befindlichen Projekte sicher nicht sinnvoll ist und zu hohen Folgekosten ohne Nutzen führt.
- Die wenigen ausstehenden Objekte primär dem Lückenschluss dienen und im Zusammenhang mit anderen Massnahmen (z.B. Hochwasserschutz) stehen; zudem sind bei einer späteren separaten Erstellung Mehrkosten zu erwarten.
- Der aktuelle Radroutenkredit ausläuft und der Landrat 2017 über einen Folgekredit entscheiden soll und in diesem Zusammenhang sowie in der nachfolgenden Planungs-/ Projektierungsphase die Richtplanüberprüfung ‚Radroutennetz‘ erfolgen kann.

Ein sofortiger Stopp der noch ausstehenden Projekte im aktuellen Kredit ist nicht zielführend, denn es sind schlussendlich Mehrkosten zu erwarten und wird deshalb abgelehnt. Hingegen soll das Radroutennetz im Hinblick auf die Landratsvorlage für den Folgekredit untersucht und ggf. optimiert werden.

## Ausstehende Projekte im Kredit „Ausbauprogramm Radrouten“ (LRB 1998/074)

Stand: 2. Mai 2016

<b>Projekt</b>	<b>Beschrieb</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Kostenschätzung</b> Anteil Radroutenkredit	<b>Alternativen</b>
<b>Allschwil,</b> Winzerweg – Holeeweg	Ausbau/ Sanierung best. Rad-/ Fussweg	heutiger Weg zu schmal für Fussgänger und Velos  Kostenteiler mit Gemeinde	Fr. 60'000.-	Neubau abgetrennter Radweg entlang Kantonsstrasse  → deutlich höhere Kosten
<b>Biel-Benken,</b> Spittelgartenweg	Ausbau/ Sanierung best. Rad-/ Fussweg	heutiger Weg zu schmal für Fussgänger und Velos	Fr. 150'000.-	keine
<b>Birsfelden/ Muttenz,</b> Erdnüsslikreisel	Ausbau best. Fussweg zu einem Fuss-/ Radweg	höhere Verkehrssicherheit durch abgetrennten Radweg (heute Durchfahrt durch Kreisel nötig)	Fr. 120'000.-	keine
<b>Bubendorf – Ziefen ausserorts</b>  (2. Etappe: Anschluss Beuggen – Ziefen Voreichstrasse)	Neubau abgetrennter Rad-/ Fussweg entlang Kantonsstrasse	höhere Verkehrssicherheit (heute keine Massnahmen für Velos vorhanden)  → Realisierung im Rahmen des Sanierungsprojekts Kantonsstrasse	Fr. 500'000.-	Ausbau eines best. Waldwegs  → weniger direkt, sozial unsicher, ähnlich hohe Kosten
<b>Thürnen – Diepflingen</b>  (Bifangweg / Mühlemattweg)	Ausbau/ Sanierung best. Rad-/ Fussweg	heutiger Weg zu schmal für Fussgänger und Velos	Fr. 170'000.-	Neubau abgetrennter Radweg entlang Kantonsstrasse  → deutlich höhere Kosten
<b>Zwingen,</b> Weidenweg – Judenacker	Neue Rad-/ Fusswegbrücke über Birs	heutige Brücke zu schmal für Fussgänger und Velos und sanierungsbedürftig  Kostenteiler mit Gemeinde	Fr. 650'000.-	Ausbau best. Brücke nicht möglich (genügt nicht den Anforderungen von Hochwasserschutz und Uferschutz)