Kleine Anfrage

Mischverkehr

Frage von	Landtagsabgeordneter Daniel Oehry
Antwort von	Regierungschef-Stellvertreter Daniel Risch

Frage vom 03. Oktober 2018

Die Stadt Zürich hat ein Rechtsgutachten zum Mischverkehr in Auftrag gegeben. Mischverkehr bedeutet in diesem Zusammenhang, dass Fahrradfahrende und Fussgänger sich eine Fläche teilen. Das Gutachten kommt zum Schluss, dass die in Zürich gängige Verkehrsführung nicht nur unproblematisch ist, sondern gemäss diesem Rechtsgutachten nicht zulässig ist. Zumindest dann, wenn es sich bei der Mischfläche um ein Trottoir handelt. Auch in Liechtenstein werden viele Trottoirs als Fuss- und Fahrradwege signalisiert. In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

* Wie viele kombinierte Rad- und Fusswege haben wir in Liechtenstein?
* Das Land Liechtenstein hat einen Plan, der noch zu erstellenden Radwege erstellt. Wie viele Meter dieses Sollzustandes sind noch zu erstellen?
* Wie viele Meter werden bis Ende 2020 zusätzlich erstellt?
* Wie viele Meter der noch zu erstellenden und der bereits erstellten Radwege sind kombiniert ausgeführt?
* Welche Relevanz hat aus Sicht der Regierung das Zürcher Rechtsgutachten für uns?

Antwort vom 05. Oktober 2018

Zu Frage 1:

Entlang den Landstrassen hat es ca. 14 km strassenbegleitende kombinierte Fuss- und Radwege, welche für den leichten Zweiradverkehr (Radfahrer, Mofa und „starke“ Elektroräder) benützungspflichtig sind. (Signal 2.63.1).

Zu Frage 2:

Beim erwähnten Plan handelt es sich um das Hauptradroutennetz für Berufspendler in Liechtenstein. Dieses Netz wird im Endausbau eine Länge von ca. 79 km aufweisen. Derzeit sind rund 71.5 km dieses Netzes realisiert. Somit fehlen zur Vollendung zurzeit noch ca. 7.5 km, also weniger als 10%.

Zu Frage 3:

Für die Fertigstellung des Hauptradroutennetzes obliegt die Projektleitung in erster Linie den Gemeinden, da sich die benötigen Flächen in deren Besitz befinden. Das Land finanziert diese diesbezüglich mit und zwar 50% der Kosten. Bisher ist für die kommenden zwei Jahre erst ein Projekt von den Gemeinden zur Realisierung beantragt worden. Es handelt sich dabei um den Netzlückenschluss im Bereich Haberfeld Vaduz.

Zu Frage 4:

Dazu muss unterschieden werden zwischen Radwegen im Rahmen des Hauptradroutennetzes, strassenbegleitenden Fuss-/Radwegen innerorts, sowie strassenbegleitenden Fuss-/Radwegen ausserorts.

a) Hauptradroutennetz:

Beim bestehenden wie auch beim noch zu erstellenden Hauptradroutennetz handelt es sich grossteils, zumindest ausserhalb der Siedlungsgebiete, um reine Radwege.

b) Strassenbegleitende Fuss- und Radwege innerorts:

Bei Rad- und Fusswegen, welche im Zuge von laufenden Strassenumbauten angepasst und ergänzt werden, gilt folgende, insbesondere auch mit dem Behindertenverband und fallbezogen mit den Gemeinden abgesprochene Praxis: Das Trottoir dient in erster Linie der Sicherheit der Fussgänger. Diese dürfen nicht durch Radfahrer gefährdet werden. Im Gegenzug soll der schwache Radfahrer auch den Schutz des Gehweges erhalten, sofern er den Fussgänger nicht behindert resp. diesem dem Vortritt gewährt. Deshalb werden schmale Fussgängeranlagen innerorts mit dem Signal Fussweg (Signal 2.61) mit der Zusatztafel ‘Radfahrer gestattet‘ signalisiert.

Diese Signalisation wäre im Übrigen auch mit dem Zürcher Gutachten kompatibel.

c) Strassenbegleitende Fuss- und Radwege ausserorts:

Anlagen ausserorts sind und werden, sofern es die Breite zulässt, als kombinierte Fuss- und Radwege (Signal 2.63) signalisiert.

Es wird hier fallweise entschieden, wie signalisiert wird und ob im Rahmen einer Sanierung eine Signalisationsanpassung notwendig ist. Im Weiteren wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

Zu Frage 5:

Allfällige Massnahmen bedürfen einer genauen Analyse. Aufgrund eines Rechtsgutachtens, welches die speziellen Zürcher Verhältnisse beleuchtet und nicht direkt auf Liechtenstein umgelegt werden kann, dürfen nun nicht vorschnell Signalisationsänderungen gemacht werden, ohne sicherzustellen, dass es nicht zu einer Verschlechterung der Sicherheit kommt.

Die heutige Signalisation wurde nicht ohne Grund angebracht und basiert auf vielen Randbedingungen wie Schulwegsicherung, Durchgangs- Pendler- oder Freizeitverkehr. Diese Punkte sind neben der Breite und Lage (inner-/ausserorts) sowie den Fussgänger- und Radfahrerfrequenzen in Betracht zu ziehen.