

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat 2019/147 von Jan Kirchmayr: «Velo-Offensive BL: Sicherheit für Velofahrerinnen und Velofahrer im Kreisverkehr verbessern»
2019/147

vom 26. Januar 2021

1. Text des Postulats

Am 14. Februar 2019 reichte Jan Kirchmayr das Postulat 2019/147 «Velo-Offensive BL: Sicherheit für Velofahrerinnen und Velofahrer im Kreisverkehr verbessern» ein, welches vom Landrat am 29. August 2019 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Gemäss der Analyse der Velounfälle 2005 bis 2014 des Bundesamts für Strassen (ASTRA) ([vgl. https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/dokumentation/unfalldaten/publikationen.html](https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/dokumentation/unfalldaten/publikationen.html)) ist das Unfallrisiko für Velofahrerinnen und Velofahrer im Kreisverkehr überproportional hoch. Diese Zahlen basieren nur auf den Fällen, die der Polizei gemeldet wurden. Die Dunkelziffer liegt gemäss Beratungsstelle für Unfallverhütung noch deutlich höher!

Wie der SINUS-Report 2016 (Vgl. <http://www.bfu.ch/de/forschung-und-statistik/statistik>) zeigt, tragen nicht etwa die Velofahrerinnen und Velofahrer die Schuld an diesen Unfällen. Es sind vielmehr in 89 Prozent der Fälle Autofahrerinnen und Autofahrer, die die Unfälle verursachen. Die Vermutung liegt nahe, dass diese Unfallkreisel auch für die Autofahrerinnen und Autofahrer nicht einfach zu befahren sind bzw. nicht sorgfältig genug befahren werden. Das kann beispielsweise daran liegen, dass die Kreisel von den geltenden VSS-Normen abweichen (schleifende Ein- und Ausfahrtsradien, zu kleiner Ablenkwinkel durch Kreiselinsel, überbreite Kreisfahrbahn, fehlender Sichtschutz auf Kreiselinsel, etc.). Abweichungen können zu einer Kreiselgeometrie führen, die Unfälle begünstigt, indem solche Kreisel mit überhöhter Geschwindigkeit befahren werden können oder wegen der freien Sicht über die Kreiselinsel hinweg der Blick nach links vernachlässigt wird, etc.. Solche Mängel können oft mit einfachen Massnahmen (z.B. Vergrösserung Mittelinsel durch Bankett oder allenfalls Markierung/Einfärbung, Bepflanzung/Skulptur auf Mittelinsel, etc.) behoben werden, welche die Sicherheit für den Veloverkehr im Kreisel erheblich erhöhen.

Mit dem Aufkommen der E-Velos verkehren insbesondere auch auf den Kantonstrassen immer mehr Velofahrerinnen und Velofahrer. Zudem gibt es viele Kinder, die mit dem Velo auf ihrem Schulweg auf dicht befahrenen Strassen durch heikle Kreisel fahren müssen. Für diese Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer muss der Kanton unbedingt die Sicherheit verbessern. Wo Kreisel auf Gemeindestrassen betroffen sind, muss der Kanton allfällige Massnahmen gemeinsam mit diesen Gemeinden erarbeiten.

Der Regierungsrat wird beauftragt,

1. *Aufzuzeigen, welche Verkehrskreisel auf dem Kantonsgebiet nicht den VSS-Normen entsprechen und in welchen Kreiseln während den letzten 10 Jahren Unfälle mit Velobeteiligung registriert wurden.*
2. *die nötigen Massnahmen zu ergreifen, um in Verkehrskreiseln auf Kantonsstrassen die Sicherheit für Velofahrerinnen und Velofahrer zu verbessern,*
3. *gemeinsam mit betroffenen Gemeinden die nötigen Massnahmen zu erarbeiten und deren Umsetzung zu überprüfen, um die Sicherheit für Velofahrerinnen und Velofahrer in Verkehrskreiseln auf Gemeindestrassen zu verbessern,*
4. *das Kriterium Velosicherheit nach dem neusten Stand des Wissens in seine Projektierungsrichtlinien für Verkehrskreisel aufzunehmen.*

2. Stellungnahme des Regierungsrats

2.1. Normenvergleich und Unfallauswertung

Der Regierungsrat wird beauftragt, aufzuzeigen, welche Verkehrskreisel auf dem Kantonsgebiet nicht den VSS-Normen entsprechen und in welchen Kreiseln während den letzten 10 Jahren Unfälle mit Velobeteiligung registriert wurden.

Erläuterungen zu VSS-Normen

Herausgeber der Normen im Strassen- und Verkehrswesen ist der Schweizerische Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS). Die einzelnen Normen werden im Rahmen von sogenannten Fachkommissionen erarbeitet, welche mit ausgewiesenen Fachpersonen seitens Behörden, Anwender und Interessensgruppen besetzt sind.

Gemäss Definition widerspiegeln Normen den Stand der Technik. Im Unterschied zu Gesetzen stellen sie aber lediglich eine Empfehlung dar. Es gibt einige wenige Normen, die vom Gesetzgeber verbindlich erklärt wurden (Gesetze und Verordnungen) sodass sie einzuhalten sind. Es handelt es sich dabei in erster Linie um Normen im Bereich Signalisation und Markierungen.

In den VSS-Normen wird folglich für den Regelfall aufgezeigt, was sich in Forschung und Praxis bewährt und im Kompromiss mit allen Interessensgruppen als einvernehmlicher Standard ergeben hat. Um auf die individuellen Bedürfnisse der teilweise sehr unterschiedlichen örtlichen Gegebenheiten und Bedürfnisse eingehen zu können, ist es unerlässlich, dass Projektverfasser Normen interpretieren und davon abweichen können. Diese Abweichungen werden stets begründet und unter Betrachtung der Gesamtsituation vom Auftraggeber beurteilt. Wenn Normabweichungen nicht akzeptiert werden können, sind andere Lösungen zu wählen.

In den VSS-Normen «40 251 Knotenelemente» sowie «40 263 Knoten; Kreisel» werden keine expliziten Vorgaben gegeben, um die Sicherheit für den leichten Zweiradverkehr sicher zu stellen bzw. zu erhöhen. Bei Elementen, wie zum Beispiel zweistreifige Zufahrten oder grosse Aussendurchmesser gibt es Hinweises, dass die Verkehrssicherheit und der Komfort für Radfahrer tiefer liegen könne.

Konkretere Anforderungen werden in den VSS-Normen «40 252 Knoten; Führung des leichten Zweiradverkehrs» und «40 240 Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr» gemacht. So werden mögliche Massnahmen für die Veloführung auf der Kreiselzufahrt, für die Kreisfahrbahn und für den Innenring aufgezeigt. Zudem wird empfohlen, dass bei unterschiedlichen Hauptverkehrsrichtungen von MIV und Veloverkehr der leichte Zweiradverkehr separat geführt werden soll. Unmissverständlich und als starke Vorgabe zu verstehen, ist die separate Führung des leichten Zweiradverkehrs bei zweistreifigen Kreisfahrbahnen und/oder zweistreifigen Einfahrten.

Es ist unbestritten, dass ein Kreisel, welcher den VSS-Normen entspricht grundsätzlich eine gute Verkehrsinfrastruktur darstellt, welche es den Verkehrsteilnehmern ermöglicht, diesen sicher befahren zu können. Dies natürlich unter der Berücksichtigung der gesetzlich vorgegebenen Vorsicht

und gegenseitiger Rücksichtnahme. Wenn dies nicht zu tragen kommt, kann auch die beste Strasseninfrastruktur eine gefährliche Situation oder gar einen Unfall nicht verhindern.

Da die VSS Normen aber nur allgemeine Grundlagen liefern, können sie nicht auf die spezifischen Bedürfnisse vor Ort eingehen. Es ist daher unerlässlich, dass von Seiten des Projektverfassers, aber auch des Auftraggebers ein grosses Mass an Fachkompetenz vorhanden ist, um individuelle Lösungen projektieren zu können.

Damit in solchen Fällen der Kreisel nicht jedes Mal «neu erfunden» werden muss und die sicherheitsrelevanten Kriterien eingehalten werden, hat das Tiefbauamt bereits im 2009 eine [Projektierungsrichtlinie Kreisel, Geometrische Abmessungen](#) (Kreiselinrichtlinie BL) erlassen, in der die geometrischen Vorgaben gemäss den abgestimmten Bedürfnissen im Kanton Basel-Landschaft für die Projektierung und den Bau von Kreiseln erklärt und wo nötig (z.T. als Bandbreiten) vorgegeben werden.

Auch in der [Projektierungsrichtlinie Radverkehrsanlagen](#) (Radroutenrichtlinie BL) des Tiefbauamts gibt es Vorgaben, wie in unserem Kanton Elemente zur Steigerung der Velosicherheit bei Knoten und insbesondere bei Kreiseln gebaut werden müssen.

Massgebende Faktoren für die Velosicherheit

Ganz generell wichtig für ein sicheres Funktionieren eines Kreisels ist, dass das Geschwindigkeitsniveau im Kreisel möglichst tief ist und die Erkennbarkeit der Verkehrsteilnehmenden möglichst hoch ist.

Die Silhouette von Radfahrenden ist deutlich kleiner als die eines Autos oder gar eines Lastwagens, sodass es unter gewissen Umständen schwierig ist, diese erkennen zu können. Dieser Umstand wird bei schlechter Witterung zusätzlich verstärkt. Es ist daher wichtig, dass der Fokus der in den Kreisverkehr einfahrenden Verkehrsteilnehmer nach Links auf den vortrittsberechtigten Verkehr auf der Kreisfahrbahn gelenkt wird. Dies kann erreicht werden, wenn die Sicht durch den Kreisel hindurch auf die Gegenfahrbahn verhindert wird.

Das Geschwindigkeitsverhalten der Verkehrsteilnehmenden kann man mit geometrischen Elementen beeinflussen. Dies wird mit einer möglichst schmalen Fahrbahn und einem ausreichend grossen Ablenkwinkel erreicht.

Der Ablenkwinkel eines Kreisels wird durch die runde Mittelinsel im Kreisel erzeugt und verhindert, dass geradeaus durch den Kreisel gefahren werden kann. Je grösser der Ablenkwinkel, desto mehr muss eine Kurve gefahren werden, was auch automatisch eine Reduktion der Geschwindigkeit mit sich zieht.

Soweit aufgrund der örtlichen Verhältnisse möglich, soll bei neuen einspurigen Kreiseln der Ablenkwinkel in der Regel ≥ 45 gon betragen. Bei einem geringeren Ablenkwinkel ist ein erhöhter Kreiselinnenring zu prüfen welcher von schweren Motorfahrzeugen befahren werden kann, jedoch von Personenwagen gemieden wird. Zur besseren Wahrnehmung wird der erhöhte Innenring mit einer zusätzlichen Randmarkierung verdeutlicht. Somit ist der Innenring auch bei schlechten Verhältnissen gut erkennbar.

Damit Streifunfälle und Kollisionen durch Wegabschneiden verhindert werden können, sollen Motorfahrzeuge im Kreisel die Velos nicht überholen. Dafür darf die Fahrbahn im Kreisel nicht zu breit sein. Schwere Motorfahrzeuge benötigen aber insbesondere in kleinen Kreiseln nicht selten mehr als 7.5 m Strassenbreite, um diese befahren zu können. Der zuvor genannte erhöhte Kreiselinnenring kann auch diesem Problem entgegenwirken. Die Breite des Innenrings ist so zu wählen, dass der anliegende Fahrbahnteil nur für PW und Lieferwagen ausreicht, und die Befahrbarkeit des Kreisels für Sattelschlepper/ Lastenzüge nur unter Zuhilfenahme des Innenrings gewährleistet ist.

Falls Radstreifen in den Kreiselfahrten vorhanden sind, sollen diese ca. 20 bis 25 m vor dem Kreisel bzw. vor dem Fussgängerstreifen enden, damit sich die Radfahrenden sicher und mit genügend Zeit in den Mischverkehr einordnen können. Auf der Kreisfahrbahn fahren die Radfahrenden im Mischverkehr in der Mitte der Spur, sodass sie bestmöglich erkannt werden können. An

Auf Nachfrage beim Bundesamt für Strassen (ASTRA), welches unter Anderem spezifizierte Unfallauswertungen für Pro-Velo mit einer gesamtschweizerischen Sicht erstellt, werden Knoten mit einer Unfallhäufigkeit von durchschnittlich 1 Velounfall oder mehr pro Jahr als auffällig betrachtet.

Die durchgeführten Unfallauswertungen für die im Kanton BL befindlichen Kreisel zeigen, dass kein Kreisel im Kanton Basel-Landschaft diese Unfallhäufigkeit aufweist oder gar überschreitet.

Um dennoch der geforderten Prüfung nachkommen zu können, wurden die drei Kreisel mit der höchsten durchschnittlichen Unfallhäufung mit Velobeteiligung, näher betrachtet. Die durchschnittlichen Unfallzahlen entsprechen entweder den letzten 10 Jahren oder den Jahren nach dem letzten massgeblichen Umbau des Kreisels. Die Unfallzahlen werden nicht in Relation zur Verkehrsmenge (DTV) gestellt, es handelt sich um absolute Unfallzahlen.

Nach dieser Definition wurden folgende Kreisel näher betrachtet. Die Kreisel befinden sich alle in der Zuständigkeit Kantons:

- | | | |
|------------------|--|------------------------|
| 1. Gelterkinden: | Sissacherstrasse/Ergolzstrasse/Rickenbachstrasse | (0.6 Unfälle pro Jahr) |
| 2. Muttenz: | Prattelerstrasse/St. Jakob-Strasse/Hauptstrasse | (0.6 Unfälle pro Jahr) |
| 3. Reinach: | Bruggstrasse/Pfeffingerstrasse/Hinterkirchweg | (0.6 Unfälle pro Jahr) |

Alle anderen Kreisel weisen eine durchschnittliche Unfallhäufung von 0.5 Unfälle pro Jahr oder weniger auf.

Es mag vielleicht erstaunen, dass bei den auffälligen Kreiseln der Kronenplatz in Binningen nicht erwähnt wird. Dies hat damit zu tun, dass er bei der Unfallauswertung 2017 als Unfallschwerpunkt ausgewiesen wurde und daraufhin im Juni 2018 mit speziellen Massnahmen zur Verschmälerung der Kreisfahrbahn angepasst wurde. Vor den besagten Massnahmen ereigneten sich im Betrachtungszeitraum 12 Unfälle mit Velobeteiligung in 8.5 Jahren was einem Durchschnitt von 1.4 Unfälle pro Jahr betrug. Zwischen Juni 2018 und dem 31.12.2019 gab es nur noch einen Unfall mit Velobeteiligung.

Hauptunfalltypen

Die Unfallanalyse zeigt, dass sich die Hauptunfallursache zu 87 % darauf zurück zu führen lässt, dass einmündende Fahrzeuge ein im Kreisel fahrendes Velo übersehen haben.

Weitere Unfälle ereigneten sich bei der Kreiselausfahrt, bei welcher das Velo entweder die langsam fahrenden Fahrzeuge rechts überholen wollte, oder wo ausfahrende Fahrzeuge ein Velo, welches im Kreisel weiterfahren wollte, übersah.

2.2. Massnahmen für die Sicherheit

Der Regierungsrat wird beauftragt, die nötigen Massnahmen zu ergreifen, um in Verkehrskreiseln auf Kantonsstrassen die Sicherheit für Velofahrerinnen und Velofahrer zu verbessern.

Grundsätzlich werden die in Frage 1 genannten Massnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit seit Jahren laufend ergriffen, weshalb es im Kanton Basellandschaft relativ wenige Unfälle bei den Kreiseln gibt.

Für den zuvor genannten Hauptunfalltyp (einfahrendes Auto übersieht Velo im Kreisel) gibt es unter anderem klar zuordenbare Ursachen. Velofahrende besitzen eine viel schlankere Silhouette als Autos und werden so oftmals übersehen. Schwierige Witterungsbedingungen und dunkle Kleidung können die Situation noch zusätzlich verstärken.

Bei der Projektierung der Strasseninfrastruktur bedeutet dies:

- Der Fokus der Autofahrenden muss nach Links gerichtet werden. Der Durchblick geradeaus muss mittels Gestaltung der Kreiselinsel unterbrochen werden. Man zeigt dem Fahrzeuglenker nur die sicherheitsrelevanten Strassenbereiche.
- Die Geschwindigkeit bei der Einfahrt in den Kreisel muss möglichst tief sein. Der Ablenkwinkel der Kreisfahrbahn muss ausreichend gross sein.

Eine wichtige Massnahme ist zudem die Information über das richtige Verhalten beim Durchfahren eines Kreisels. Dazu haben das Tiefbauamt und die Polizei Basel-Landschaft eine Informationsbroschüre erstellt und publiziert: https://www.baselland.ch/politik-und-behorden/direktionen/volkswirtschafts-und-gesundheitsdirektion/amt-fur-gesundheit/alter/einwohner/downloads/leporello_kreisverkehr.pdf/@_@download/file/leporello_kreisverkehr.pdf

Verkehrstechnische Überprüfung der Kreisel

Die drei Kreisel mit der höchsten Anzahl an Unfällen mit Velobeteiligung wurden überprüft sodass folgende detaillierte Aussagen dazu gemacht werden können:

1. Gelterkinden: Sissacherstrasse / Ergolzstrasse / Rickenbacherstrasse (Roseneck)

Beschrieb:

Der Kreisel hat einen Durchmesser von rund 28 m. Die Zufahrten sind jeweils einstreifig. Die Kreisfahrbahn hat eine Breite von ca. 7.20m. Aufgrund der Ausnahmetransportroute ist nur eine beschränkte Mittelinsel möglich, sodass die Durchsicht nicht optimal unterbunden werden kann. Mit Ausnahme der Sissacherstrasse verlaufen auf allen Kreiselarmlen kantonale Radrouten.

Unfälle:

In den betrachteten 10 Jahren ereigneten sich insgesamt 6 Unfälle mit Velobeteiligung im Kreisel. 2 bei der Einmündung der Rickenbacherstrasse und 4 bei der Einmündung der Ergolzstrasse. Alle Unfälle gehören zu den genannten Hauptunfallursachen (Einbiegeunfall).

Mögliche Massnahmen:

Im Rahmen der nächsten Instandsetzung (voraussichtlich 2024) soll, wie mittlerweile Standard, ein erhöhter Innenring umgesetzt werden. Damit kann die Kreisfahrbahn reduziert und die Ablenkwinkel erhöht werden. Insgesamt sollte damit das Geschwindigkeitsniveau gesenkt und die Verkehrssicherheit erhöht werden können. In diesem Zusammenhang wird auch geprüft, ob die Durchsichtigkeit der Mittelinsel weiter unterbunden werden kann.

2. Muttenz: Prattelerstrasse / St. Jakob-Strasse / Hauptstrasse (Lux Guyer)

Beschrieb:

Der Kreisel hat einen Durchmesser von rund 35 m. Beide Zufahrten der Kantonsstrasse sind zweistreifig ausgebildet. Die Zufahrten von den Gemeindestrassen sind einstreifig. Die Kreisfahrbahn hat eine Breite von ca. 7.40 m. Dazu kommt noch ein ca. 1 m breiter gepflasterter Innenring. Die Kreisfahrbahn ist für eine zweistreifige Befahrung zu schmal. Die kantonale Radroute verläuft entlang der Gemeindestrassen und kreuzt damit die Hauptverkehrsrichtung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf der Kantonsstrasse

Unfälle:

In den betrachteten 10 Jahren ereigneten sich insgesamt 6 Unfälle mit Velobeteiligung im Kreisel. 5 der 6 Unfälle gehören wiederum zu der genannten Hauptunfallursache (Einbiegeunfall). 4 bei der Einmündung der Prattelerstrasse und 1 bei der Einmündung der St. Jakob-Strasse.

1 Unfall ereignete sich bei der Neuen Bahnhofstrasse als ein Velofahrer einen Lastwagen vom Trottoir her im toten Winkel rechts überholen wollte.

Mögliche Massnahmen:

Im Rahmen der nächsten Instandsetzung müssen geeignete Massnahmen geprüft werden. Es gilt aber zu berücksichtigen, dass der Kreisel auch weiterhin die dortige grosse Verkehrsbelastung zufriedenstellend bewältigen muss. Allenfalls muss auch eine separate Veloführung ausserhalb des Kreisels geprüft werden. Konkrete Massnahmen liegen derzeit noch nicht vor.

3. Reinach: Bruggstrasse / Pfeffingerstrasse / Hinterkirchweg

Beschrieb:

Der Kreisel hat einen Durchmesser von rund 26 m. Die Zufahrten sind jeweils einstreifig. Die Kreisfahrbahn hat eine Breite von ca. 5.50 m. Dazu kommt noch ein ca. 1 m breiter gepflasterter Innenring ohne Niveauunterschied. Die Mittelinsel mit den Bäumen unterbricht die Durchsichtigkeit nur beschränkt, zumal die Bepflanzung wegen der Transportroute auch nicht auf der ganzen Fläche möglich ist. Es führt keine kantonale Radroute über den Kreisel.

Unfälle:

In den betrachteten 10 Jahren ereigneten sich auch hier insgesamt 6 Unfälle mit Velobeteiligung im Kreisel. Alle Unfälle gehören wiederum zu der genannten Hauptunfallursache (Einbiegeunfall). 3 bei der Zufahrt der Bruggstrasse Ost, 2 bei der Zufahrt der Bruggstrasse West und 1 bei der Zufahrt des Hinterkirchwegs.

Mögliche Massnahmen:

Im Rahmen der nächsten Instandsetzung soll, wie mittlerweile Standard, ein erhöhter Innenring anstelle der Pflasterung umgesetzt werden. Das Unterbinden der Durchsicht durch die Mittelinsel wird mit der Gemeinde, welche für die Gestaltung zuständig ist, geprüft.

2.3. Kreisel auf Gemeindestrassen

Der Regierungsrat wird beauftragt, gemeinsam mit betroffenen Gemeinden die nötigen Massnahmen zu erarbeiten und deren Umsetzung zu überprüfen, um die Sicherheit für Velofahrerinnen und Velofahrer in Verkehrskreiseln auf Gemeindestrassen zu verbessern.

Die Unfallauswertung hat gezeigt, dass die Unfallträchtigkeit der Kreisel auf den Gemeindestrassen relativ klein ist und sich folglich kein unmittelbarer Handlungsbedarf aufdrängt.

Es ist aber so, dass die kantonalen Fachstellen regelmässig im Austausch mit den Gemeinden stehen. Im Zusammenhang mit den kantonalen und kommunalen Radrouten und Veloführungen wird das Thema Velosicherheit immer wieder angesprochen und die neusten Erkenntnisse und Massnahmen des Kantons mit den betroffenen Gemeinden ausgetauscht. Insofern können die Gemeinden bei Bedarf vom Wissen der kantonalen Fachstellen profitieren. Die erwähnten Projektierungsrichtlinien des TBA's stehen den Gemeinden ebenfalls per Download zur Verfügung.

2.4. Sicherstellung neuster Stand des Wissens zur Velosicherheit

Der Regierungsrat wird beauftragt, das Kriterium Velosicherheit nach dem neusten Stand des Wissens in seine Projektierungsrichtlinien für Verkehrskreisel aufzunehmen.

Das Tiefbauamt Basel-Landschaft ist Mitglied der Velokonferenz Schweiz. Dies ist eine politisch neutrale, nationale Fachorganisation für Veloverkehrsplanung. Sie versteht sich als Forum für Erfahrungsaustausch und Wissenstransfer für Fachleute des Veloverkehrs in Verwaltung, Behörden sowie in Planungs- und Ingenieurbüros. Sie pflegt Kontakte zu anderen thematisch nahestehenden Fachorganisationen sowie Verkehrsverbänden und strebt eine projektbezogene Zusammenarbeit an.

Das Tiefbauamt Basel-Landschaft ist Mitglied des VSS. Der VSS hat rund 2'050 Mitglieder: Einzelpersonen, Eidgenössische Verwaltungen, kantonale und kommunale Ämter, Unternehmen, technische Büros, Produkthersteller, Forschungsstellen, Prüflabors und eidgenössische wie regionale Schulen. Sie alle profitieren vom gut funktionierenden Beziehungsnetz innerhalb des VSS, von regelmässigen Fachinformationen, von Weiterbildungen, von Dienstleistungen und anerkannten Normen.

Für einen institutionellen Austausch zwischen dem Tiefbauamt und den Organisationen des Fuss- und Radverkehrs (Pro Velo, VCS, Fussverkehr Region Basel, Wanderwege beider Basel) wird zwei Mal pro Jahr ein «Runder Tisch Langsamverkehr» abgehalten. Dabei werden künftige Projekte, neue Richtlinien oder Amtsstrategien rund um den Veloverkehr diskutiert und Rückmeldungen der Fachverbände und Interessensvertreter entgegengenommen.

Bekannte Defizite und Ausbaubedürfnisse in der Veloinfrastruktur werden im georeferenzierten Mehrjahresprogramm des Tiefbauamts hinterlegt. Somit gehen Bedürfnisse beim Projektstart einer

baulichen Massnahme nicht vergessen. Auch wird bereits in frühen Projektphasen die Meinung des Projektleiters Radrouten (Veloverantwortlicher) abgeholt und die nötigen Massnahmen berücksichtigt. Der Veloverantwortliche des Tiefbauamts begleitet bei Bedarf den Projektleiter an Sitzungen mit dem Projektverfasser, wenn es zum Thema Velosicherheit Entscheide zu fällen gibt. Bei der internen Vernehmlassung kann sich der Veloverantwortliche offen und für die Amtsleitung ersichtlich frei äussern.

Die öffentlich publizierte Kreiselrichtlinie BL bildet nebst den VSS-Normen für Planungsbüros eine Projektierungsgrundlage und setzt sowohl die Randbedingungen als auch die Ziele der Velosicherheit fest.

Der Regierungsrat ist überzeugt, dass mit diesen Mitteln die Bedürfnisse der Velofahrenden in einer hohen Qualität berücksichtigt werden.

Fazit

Die Kreisel im Kanton Basel-Landschaft sind im Vergleich zur übrigen Schweiz überdurchschnittlich sicher, was auch an der guten Verkehrsinfrastruktur liegt. Es ist aber auch so, dass eine höhere Velodichte, wie sie in Grossstädten vorhanden sind, rein aufgrund der mathematischen Wahrscheinlichkeit, zu einer höheren Anzahl von Velounfällen kommen kann. Es ist daher schwierig, einen Vergleich mit anderen Kantonen zu ziehen, welcher tatsächlich statistisch / methodisch korrekt ist.

Der Regierungsrat legt ein besonderes Augenmerk auf die Bedürfnisse der Velofahrenden und dies nicht nur auf den kantonalen Radrouten.

Wenn die Velosicherheit im Kreisel nicht genügend gewährleistet werden kann, ergreift das Tiefbauamt deshalb weitere Massnahmen, um den Velofahrenden eine sichere Verbindung anzubieten. Welche Massnahme die geeignetste ist, muss jeweils individuell den örtlichen Gegebenheiten angepasst bestimmt werden. Nachfolgend einige Möglichkeiten mit Beispielen im Kanton Basel-Landschaft:

- Seit etwa 10 Jahren werden sämtliche Kreisel bei einer Instandstellung mit einem erhöhten Innenring versehen (ergibt einen guten Ablenkwinkel und tiefe Geschwindigkeit).
- Kann der Kreisel aufgrund anderer Interessen nicht velosicher gestaltet werden, werden eine separate, niveaugleiche Veloführung mit Velofurten und Velobypässen im direkten Umfeld des Kreisels erstellt (Münchenstein MFP, Allschwil Baslerstrasse/Grabenring, Birsfelden/Muttenz Erdnüssli-Kreisel).
- Um das schnelle und bequeme Vorankommen der Velos verbessern zu können, werden nach Möglichkeit Velo-Unterführungen (z.B. Liestal Schauenburg) oder Velo-Brücken (z.B. Böckten Chienberg Ost) im direkten Umfeld des Kreisels erstellt.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2019/147 «Velo-Offensive BL: Sicherheit für Velofahrerinnen und Velofahrer im Kreisverkehr verbessern» abzuschreiben.

Liestal, 26. Januar 2021

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident: Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin: Elisabeth Heer Dietrich