

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Velo-Offensive BL: Sicherheit für Velofahrerinnen und Velofahrer im Kreisverkehr verbessern

2019/147

vom 22. September 2021

1. Ausgangslage

In seinem am 14. Februar 2019 eingereichten Postulat beklagt Jan Kirchmayr, dass das gemäss Untersuchungen das Unfallrisiko für Velofahrerinnen und Velofahrer im Kreisverkehr überproportional hoch sei. In nahezu 90 Prozent der Unfälle liege die Schuld bei den Autofahrerinnen und Autofahrern. Die Vermutung liege deshalb nahe, dass gewisse Kreisel von den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleuten (VSS) abweichen und es zum Beispiel erlauben, den Kreisel mit erhöhter Geschwindigkeit zu befahren. Der Regierungsrat wird deshalb beauftragt, aufzuzeigen, welche Verkehrskreisel den VSS-Normen nicht entsprechen, die nötigen Massnahmen zur Behebung der Mängel zu eruieren und deren Umsetzung zu überprüfen sowie das Kriterium der Velosicherheit nach dem neuesten Stand des Wissens in die Projektierungsrichtlinien für Verkehrskreisel aufzunehmen.

In seinem Bericht führt der Regierungsrat aus, dass es im Kanton Basel-Landschaft insgesamt 62 Kreisel gebe, wovon sich 53 in der Zuständigkeit des Kantons und 9 in der Zuständigkeit der Gemeinden befinden. Im Zeitraum von 2010 bis Ende 2019 wurden auf 28 Kreisverkehrsplätzen des Kantons und 3 Kreisverkehrsplätzen der Gemeinden insgesamt 102 Unfälle mit Beteiligung von Velo oder E-Bike registriert. Gemäss Bundesamt für Strassen (ASTRA) werden Knoten mit einer Unfallhäufigkeit von durchschnittlich einem Velounfall oder mehr pro Jahr als auffällig erachtet. Im Kanton BL erreicht kein Kreisel diesen Wert. Die drei problematischsten Kreisel sind mit jeweils 0,6 Unfällen pro Jahr (6 Unfälle in den letzten 10 Jahren): Gelterkinden (Sissacher-/ Ergolz-/ Rickenbachstrasse), Muttenz (Pratteler- / St. Jakob- / Hauptstrasse) und Reinach (Brugg- / Pfeffingerstrasse / Hinterkirchweg). Massnahmen zur Reduktion des Gefahrenpotentials werden in den genannten drei Fällen geprüft. Als wichtigste Massnahme gilt generell die Sicherstellung eines tiefen Geschwindigkeitsniveaus mittels eines erhöhten Innenrings mit Randlinie. Weiter geht es darum, die Erkennbarkeit zu erhöhen, indem der Fokus der Einfahrenden auf den relevanten Bereich gelenkt und die Sicht auf die gegenüberliegende Einfahrt verhindert wird. Ein weiterer Faktor ist das Verhindern von Überholmanövern im Kreisel.

Der Regierungsrat kommt zum Schluss, dass die Kreisel im Kanton Basel-Landschaft im Vergleich zur übrigen Schweiz überdurchschnittlich sicher seien, was auch an der guten Verkehrsinfrastruktur liege. Im anderen Fall ergreift das Tiefbauamt weitere Massnahmen, um den Velofahrenden eine sichere Verbindung anzubieten. Welche Massnahme die geeignetste ist, müsse individuell den örtlichen Gegebenheiten angepasst bestimmt werden.

Damit beantragt der Regierungsrat, das Postulat abzuschreiben.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Bau- und Planungskommission behandelte die Vorlage an ihren Sitzungen vom 1. Juli und 26. August 2021 in Anwesenheit von Regierungsrat Isaac Reber, Generalsekretärin Katja Jutzi

(26. August), stv. Generalsekretär Nico Buschauer (1. Juli), Drangu Sehu, Leiter Tiefbauamt, und Stefan Roana, Leiter Verkehrstechnik im Tiefbauamt.

2.2. Eintreten

Eintreten war unbestritten.

2.3. Detailberatung

Die Kommission nahm die von der Direktion zusammengetragenen Fakten und Vorhaben bezüglich der Sicherheit für Velofahrende im Kreisverkehr wohlwollend zur Kenntnis. Dazu gehört, dass seit etwa 10 Jahren sämtliche Kreisel im Rahmen einer Instandstellung mit einem erhöhten Innenring versehen werden. Dieser sorgt für einen guten Ablenkwinkel und tiefere Geschwindigkeit und soll gewährleisten, dass Velos im Kreisverkehr nicht überholt werden. 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. Beispiele dafür sind Kreisel in Münchenstein (Motofahrzeugprüfstation), Allschwil (Baslerstrasse/Grabenring) und 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.

In der Kommission wurden einige Fragen zur konkreten Umsetzung gestellt. Ein Mitglied fragte, wo ein Überholverbot im Kreisel geregelt werden müsste. Die Direktion führte aus, dass bei neuralgischen Kreiseln nach Möglichkeit vor deren Befahren mit Hinweistafeln gearbeitet wird. Diese zeigen auf, wie der Fahrzeuglenkende und wie der Velofahrende im Kreisel fahren sollen (z. B. Liestal, Kreisel Schauenburgerstrasse). Ein Kommissionsmitglied fand, dass die Lösung beim genannten Kreisel zwar sehr gut, für die Fahrt in den oberen Dorfteil von Frenkendorf jedoch nachteilig sei, da man als Radfahrer beim Schildareal vom Veloweg auf die Fahrbahn wechseln müsse, um dort die schwierige Einmündungssituation zu meistern. Die Direktion erläuterte, dass viele Verkehrsbeziehungen auch viele Wünsche mit sich bringen, die jedoch nicht alle optimal erfüllt werden können. In einer Gesamtbetrachtung werde jedoch versucht, das Optimum herauszuholen.

Eine weitere Frage betraf die Möglichkeit, Bodenmarkierungen anzubringen, welche die Einfahrt in den Kreisel verlangsamen sollen. Die Direktion bestätigte, dass derartige Markierungen vorgenommen wurden, so beim Löwenkreisel in Therwil, wo es vermehrt zu Unfällen wegen überhöhter Geschwindigkeit kam. Es zeigte sich dort jedoch, dass diese nicht sehr viel bewirkten. Erst mit der Instandsetzung wurde das Problem gelöst. Viele Unfälle gibt es auch beim Binnerer Kronenplatz, wo als Sofortmassnahme Markierungen angebracht und zusätzlich im Abstand von 50 cm Markierungsnägel gesetzt wurden. Diese sind für Autofahrende unangenehm zu überfahren, weshalb auch dort das ursprüngliche Problem entschärft werden konnte. Markierungsnägel können laut Direktion insbesondere bei Kreiseln mit fehlendem Innenring eine disziplinierende Wirkung entfalten.

Ein Mitglied wollte wissen, ob bekannt sei, dass Unfälle im Kreisel zugenommen haben, seit auf den Strassen immer mehr E-Bikes verkehren. Eine Untersuchung darüber sei laut Direktion nicht vorgenommen worden. Es sei jedoch offensichtlich, dass der Ablenkwinkel (Änderung der Bewegungsrichtung) bei einem kleinen Gefährt entsprechend kleiner ausfällt und somit dem mobilisierten Individualverkehr (MIV) etwas weniger Zeit bleibt, um auf das Gefährt zu reagieren. Dieser Effekt dürfte bei grösserer Geschwindigkeit (also bei E-Bikes) stärker ausfallen. Eine Korrelation zwischen E-Bike und Unfallhäufigkeit sei daher wahrscheinlich. Jede Velofahrerin und jeder Velofahrer müsse für sich entscheiden, mit welcher Geschwindigkeit man es verantworten könne, in den Kreisel zu fahren. Eine Mässigung des Tempos wird allgemein als wichtig erachtet. Wichtig seien zudem Bremsbereitschaft und Augenkontakt mit den anderen Verkehrsteilnehmenden.

3. Beschluss der Kommission

://: Die Bau- und Planungskommission schreibt das Postulat 2019/147 mit 13:0 Stimmen ab.

22.09.2021 / mko

Bau- und Planungskommission

Urs Kaufmann, Präsident