

## **Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat**

### **betreffend Velo-Offensive BL: Rechtsabbiegen bei Rot für Velos**

2019/146

vom 22. September 2021

#### **1. Ausgangslage**

«Dem Kanton Baselland als velofreundlichem Kanton steht es für eine wirksame Veloförderung gut an, das Rechtsabbiegen bei Rot für Velofahrende ebenfalls zu ermöglichen, sobald das Bundesamt für Strassen für eine nationale Einführung grünes Licht gibt», schreibt Landrat Jan Kirchmayr in seinem am 14. Februar 2019 eingereichten Postulat. Dieser Zeitpunkt war per 1.1.2021 gegeben, als die Signalisationsverordnung (SSV) des Bundes geändert und ein entsprechendes Signal eingeführt wurde. Es geht dem Postulanten aber «nicht um die generelle Erlaubnis (...), sondern um die Möglichkeit für Gemeinden, diese Massnahme bei einzelnen Kreuzungen einzuführen». Entsprechend bittet er den Regierungsrat, zu prüfen, «an welchen Stellen (insbesondere auf Kantonsstrassen bzw. an Kreuzungen von Kantons- und Gemeindestrassen) eine Einführung des Rechtsabbiegens bei Rot für Velos gemäss den Vorgaben des Bundesamtes für Strassen (...) sinnvoll ist». Namentlich werden im Postulat die Rennbahnkreuzung in Muttenz in Richtung Basel und die Bärenkreuzung in Birsfelden genannt.

Der Regierungsrat lässt in seinen Ausführungen eine gewisse Skepsis gegenüber dem Anliegen erkennen. Er hält etwa fest, dass die Einführung des neuen Signals für das Rechtsabbiegen bei Rot «nur in wenigen Einzelfällen in Frage kommt». Insgesamt seien nur acht von 99 untersuchten Lichtsignalanlagen potenziell geeignet. Für eine Umsetzung seien zudem Sofortmassnahmen wie z.B. Ummarkierungen oder Signalisierungen oftmals nicht ausreichend – vielmehr seien «überwiegend bauliche Anpassungen nötig». Ein Problem liege auch in der Struktur des kantonalen Radroutennetzes begründet, das vor allem linear bzw. sternförmig ausgerichtet sei und darum weniger Abbiegebeziehungen kenne als dies in einer städtischen Umgebung der Fall sei.

Wenn aber die Vorgaben nach Art. 69a SSV bei den potenziellen Standorten eingehalten werden können und keine baulichen Massnahmen erforderlich sind, soll «im Einzelfall geprüft» werden, ob ab Inkrafttreten der neuen Regelung eine Umsetzung vor einer geplanten Instandsetzung oder einer generellen Knotenanpassung angezeigt ist. Wenn bauliche Massnahmen nötig sind, erfolgt die Prüfung «im Rahmen der geplanten Projekte». Der Regierungsrat regt aber ergänzend an, dass «an den betreffenden Örtlichkeiten auch die Einführung eigener Velo-LSA mit längeren Grünzeiten geprüft» werden soll.

Der Regierungsrat beantragt die Abschreibung des Vorstosses. Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

#### **2. Kommissionsberatung**

##### **2.1. Organisatorisches**

Die Kommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 26.8. und 9.9.2021 beraten, dies in Anwesenheit von Baudirektor Isaac Reber und BUD-Generalsekretärin Katja Jutzi. Kantonsingenieur Drangu Sehu und Armin Schmauss, stv. Leiter Projektmanagement im Geschäftsbereich Verkehrsinfrastruktur des Tiefbauamts, haben die Vorlage präsentiert.

## **2.2. Eintreten**

Eintreten war unbestritten.

## **2.3. Detailberatung**

In einer kurzen Diskussion wurde darauf hingewiesen, dass der Kanton Baselland in den Agglomerationsgebieten städtische Strukturen habe, sodass die örtlichen Gegebenheiten (zumindest) dort für eine Anpassung der Abbiegeregelung sprechen würden. Wenn nur Markierungen nötig seien, so sagte ein Kommissionsmitglied, sollten die Anpassungen zügig vorgenommen werden.

Gefragt wurde auch nach dem Einbezug der Verkehrspolizei bei der Ausarbeitung der Vorlage. Es habe solche Kontakte gegeben, hiess es dazu – die Verkehrspolizei würde sich den Massnahmen nicht entgegen stellen und sie umsetzen, wenn sie der SSV entsprechen und der Standort geeignet ist.

## **3. Beschluss der Kommission**

://: Die Bau- und Planungskommission schreibt das Postulat 2019/145 mit 13:0 Stimmen ab.

22.09.2021 / gs

### **Bau- und Planungskommission**

Urs Kaufmann, Präsident