



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Postulat [2009-278](#) vom 15. Oktober 2009 von Romy Anderegg, FDP:
Anordnung von Radstreifen bei Kreiseln

Datum: 26. Oktober 2010

Nummer: 2010-357

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



Vorlage an den Landrat

betreffend Postulat [2009-278](#) vom 15. Oktober 2009 von Romy Anderegg, FDP: Anordnung von Radstreifen bei Kreiseln

Vom 26. Oktober 2010

Am 15. Oktober 2009 reichte Romy Anderegg, FDP, das Postulat Nr. 2009-278 betreffend Anordnung von Radstreifen bei Kreiseln ein, das folgenden Wortlaut hat:

"Speziell für Velofahrerinnen und Velofahrer ist das Befahren der Verkehrskreisel ein anspruchsvolles und Risiko behaftetes Unterfangen. Die Lastwagen haben beim Befahren des Kreisels einen sogenannten "toten Winkel", welcher dem Chauffeur die Sicht auf die gesamte Länge der rechten Lastwagenseite verwehrt. Auf Kreiselverkehrsplätzen ohne Fahrstreifenunterteilung können Radfahrer und Radfahrerinnen zwar vom Gebot des Rechtsfahrens abweichen (Artikel 41 b Absatz 3 der Verkehrsregelnverordnung des Bundes), das heisst sie müssen nicht am rechten Fahrbahnrand fahren. Dadurch sollen Konflikte mit überholenden Motorfahrzeugen vermieden werden. Allerdings wird mit dieser Bestimmung die Situation für die Zweiradfahrenden nicht wesentlich entschärft. Immer wieder kollidieren in den Verkehrskreiseln Velofahrer und Velofahrerinnen mit Motorfahrzeugen. In jüngster Zeit kam es am 24. September 2009 im Kreisel "Oberwilerstrasse" in Therwil zur Kollision eines Personenwagens mit einem Velo, bei der die Radfahrerin stürzte. Ein anderer Unfall ereignete sich am 14. Juni 2009 im "Löwenkreisel" in Therwil, als ein Autofahrer in den Kreisel einbog und dort eine Velofahrerin übersah, die sich bereits vortrittsberechtigt im Kreisel befand. Durch die Kollision kam die Velofahrerin zu Fall und musste mit einer Verletzung ins Spital eingewiesen werden.

Trotz der gezielten Ausbildung im Fahrunterricht und umfassenden Informationskampagnen der Polizei und der Verkehrsverbände sind zahlreiche Autofahrer und Autofahrerinnen im Kreiselverkehr überfordert. Mit ihrer Unsicherheit und der mangelhaften Uebersicht im Kreisel gefährden sie insbesondere die Velofahrerinnen und Velofahrer als die "schwächsten" und damit am stärksten gefährdeten Verkehrsteilnehmenden. Es sind vordringlich Massnahmen erforderlich, um diese Gruppe von Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern im Kreisel wirksamer zu schützen.

Im "klassischen" Veloland Dänemark - von dort stammt das Photo, aufgenommen während eines Ferienaufenthalts - werden bei Kreiseln an der rechten Fahrbahnseite Radstreifen angebracht. Soweit mir bekannt ist, bestehen ähnliche Regelungen auch in den Niederlanden und in anderen Ländern. Die Zahl der Verkehrskreisel hat sich im In- und im Ausland drastisch erhöht und es liegen bestimmt viele neue Erfahrungen und Erkenntnisse vor. Möglicherweise wurden auch wissenschaftliche Forschungsberichte zu diesem Thema verfasst.

Aufgrund meiner eigenen Erfahrungen in Dänemark bin ich überzeugt, dass die Sicherheit der Velofahrerinnen und Velofahrer deutlich besser gewährleistet ist, wenn sie den Kreisel auf einem markierten, abgegrenzten Radstreifen befahren können. Die Kollisionsgefahr mit Personenwagen wird mit dieser Massnahme deutlich verringert, wodurch nicht nur die Verkehrssicherheit der Zweiradfahrer, sondern auch jene der Autofahrerinnen und Autofahrer markant verbessert wird. Es ist auch für einen Autofahrer unangenehm, wenn Zweiradfahrer beidseitig vorfahren dürfen. Die Verkehrsfläche im Kreisel muss nicht breiter sein, um einen markierten Radstreifen anbringen zu können. Selbstverständlich ist aber nicht jeder Verkehrskreisel für diese Massnahme geeignet.

Ich bitte den Regierungsrat, dem Landrat zu berichten, wie die Verkehrssicherheit der Velofahrerinnen und Velofahrer im Kreiselverkehr verbessert werden kann und zu prüfen, ob in den Verkehrskreiseln in unserem Kanton dem dänischen Vorbild folgend markierte Radstreifen angebracht werden können."

In der Landratssitzung vom [17. Juni 2010](#) zeigte sich der Regierungsrat bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Die Erfahrungen aus Deutschland, Niederlanden und Dänemark sind zu prüfen. Allerdings können diese nicht 1 : 1 auf unsere Verhältnisse übertragen werden, da hier die Kreisel enger sind.

In der Folge überwies der Landrat das Postulat mit 53 : 17 Stimmen bei 2 Enthaltungen.

Der Regierungsrat hat das Postulat betreffend Anordnung von Radstreifen bei Kreiseln auftragsgemäss geprüft und nimmt dazu wie folgt Stellung:

1. *Ausgangslage*

In den vergangenen Jahren wurden auch im Kanton Basel-Landschaft zahlreiche neue Kreisel gebaut. Sie werden gestützt auf die Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) und die Erfahrungen der kantonalen Fachleute geplant und realisiert. Dabei müssen insbesondere die Aspekte der vorhandenen Platzverhältnisse, die Geometrie und die Verkehrsbelastung gebührend berücksichtigt werden. Aufgrund der meist engen Platzverhältnisse wurden bis heute lediglich zwei Kreisel mit zwei Fahrstreifen (Pratteln Anschluss A2; Pratteln Kunimatt) erstellt. Alle anderen Kreisel weisen einen zum Teil überbreiten Fahrstreifen auf. Einen Kreisel mit markiertem Radstreifen gibt es im Kanton Basel-Landschaft nicht.

2. *Sicherheit und Unfälle in Kreiseln*

Kreisverkehrsplätze sind, bezogen auf Unfallhäufigkeit und Unfallschwere, nicht mehr belastet als andere Verkehrsanlagen im Kanton. Auf Kreisverkehrsplätzen ereignen sich in der Regel kleinere Kollisionen zwischen Fahrzeugen ohne Personenschaden. Gesamthaft ereigneten sich in den letzten 5 Jahren in unserem Kanton etwa 4% aller Verkehrsunfälle in Kreisverkehrsanlagen. 12% dieser Unfälle in Kreiseln betrafen Radfahrende. Etwa dreiviertel aller Unfälle im Kreisel mit Radfahrerbeteiligung sind Kollisionen zwischen Motorfahrzeugen, welche in den Kreisel einfahren und bereits im Kreisel fahrenden Velos.

3. *Befahren von Kreiseln mit dem Fahrrad*

Mit der Einführung des Kreisverkehrs wurde eine neue besondere Art Strassenverzweigung geschaffen. Im Strassenverkehrsgesetz ist das Vortrittsrecht beim Einmünden in den Kreisel klar geregelt. Bezüglich des Verhaltens im Kreisel wurden keine neuen Verkehrsregeln geschaffen; d.h. das Verhalten hat sich grundsätzlich an den bestehenden Regeln über das Einspuren, Befahren von Fahrstreifen, Fahrstreifenwechsel, Richtungsänderung usw. zu orientieren.

Radfahrenden wird empfohlen, bei der Einfahrt in den Kreisel grundsätzlich die gleichen Regeln anzuwenden, welche auch für Autofahrende gelten. Diese Regeln werden auch den Schulkindern anlässlich der praktischen Verkehrsschulung instruiert. Bei der Annäherung an den Kreisel müssen Radfahrende feststellen, ob von links Fahrzeuge kommen. Um ein sicheres Einfahren in den Kreisel zu gewährleisten, wird empfohlen, kurz vor der Einfahrt gegen die Fahrbahnmitte einzulenken – ausser wenn der Kreisel bei der ersten Ausfahrt rechts gleich wieder verlassen wird. Wenn die Einfahrt in den Kreisel frei ist, sollen sich Radfahrende, wenn möglich ohne anzuhalten, in den Kreisel einfügen. Eine Zeichengabe ist nicht notwendig. Auch hier gibt es eine Ausnahme: Wird der Kreisel bei der ersten Ausfahrt verlassen, ist bereits beim Einfahren ein deutliches Handzeichen nach rechts zu geben. Radfahrende können im Kreisel ohne Fahrstreifenunterteilung vom Gebot des Rechtsfahrens abweichen, d.h. sie müssen nicht am rechten Fahrbahnrand fahren. Empfohlen und instruiert wird, dass in kleineren Kreiseln in der Mitte der Fahrbahn und in breiteren ungefähr rechts der Mitte gefahren wird. So können Konfliktsituationen mit überholenden und den Kreisel verlassenden Motorfahrzeugen vermieden werden. Das Ausfahren aus dem Kreisel wird kurz vor der gewünschten Ausfahrt mittels deutlichem Handzeichen nach rechts angezeigt. Zusätzlich ist darauf zu achten, dass bei der Ein- und Ausfahrt auf allfällige Fussgängerinnen und Fussgänger, welche sich möglicherweise auf den Fussgängerstreifen im Bereich des Kreisels befinden, Rücksicht genommen wird. Den Fussgängerinnen und Fussgängern muss auf dem Fussgängerstreifen der Vortritt gewährt werden.

Das sichere Befahren eines Kreisels erfordert von allen Verkehrsteilnehmenden erhöhte Aufmerksamkeit und korrektes Verhalten. Insbesondere für Radfahrende ist das Befahren eines Kreisels anspruchsvoll. Werden die Regeln eingehalten, so ist bei Kreiseln mit nicht allzu hoher Verkehrsbelastung ein Befahren ohne grössere Probleme möglich - auch für Radfahrende. Bei Knoten mit sehr hohen Fahrzeugfrequenzen erfordert das Befahren eines Kreisels mit einem Velo Mut und Durchsetzungsvermögen. In diesen Fällen wird bei Unsicherheit empfohlen, abzusteigen und das Fahrrad zu Fuss über die vorhandenen Fussgängerstreifen zu schieben.

Nebst dem, dass Radfahrende durch die Fahrzeuglenkenden übersehen werden, die in den Kreisel einfahren wollen, liegen die grössten Gefahren für Radfahrende darin, dass sie von anderen Fahrzeugen im Kreisel überholt werden und dass ihnen durch ausfahrende Fahrzeuge der Weg abgeschnitten wird.

4. Radstreifen im Kreisel

4.1. Situation im Kanton im Kanton Basel-Landschaft

Kreisverkehrsanlagen sollen so geplant werden, dass Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss möglichst hoch sind. Wenn nun Radstreifen in Kreiseln angebracht würden, hätte dies in dreierlei Hinsicht negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Zum ersten müssten Motorfahrzeuglenkende bei der Ausfahrt aus dem Kreisel in jedem Fall den Radstreifen überqueren. Dies würde zu vermehrten Konflikten mit Radfahrenden beim ohnehin schon gefahrträchtigen Manöver des Verlassens des Kreisels führen. Zum zweiten wäre es dann im Kreisel möglich, Radfahrende mit anderen Fahrzeugen zu überholen. Dieses ebenfalls gefährliche Manöver wird heute durch die relativ gut befolgte Empfehlung, mit dem Velo in der Mitte der Fahrbahn zu fahren, wirksam verhindert. Zum dritten ist die Erkennbarkeit des in die Mitte der Kreiselfahrbahn gelenkten Fahrrads für die in den Kreisverkehr einfahrenden Fahrzeuglenkenden deutlich besser, als wenn es am Rande auf dem Radstreifen fahren würde. Durch die Einführung von Radstreifen würde deshalb die häufigste Unfallkonstellation (einfahrende Fahrzeuge übersehen Radfahrende im Kreisel) noch zusätzlich verschärft. Kantonale wie auch schweizerische Fachleute kommen deshalb zum Schluss, dass Kreisverkehrsanlagen mit Radstreifen die Verkehrssicherheit für Radfahrende nicht verbessern, sondern eher verschlechtern.

Schliesslich ist in baulicher Hinsicht auch festzuhalten, dass die in unserem Kanton vorhandenen Kreisel (meistens einstreifig mit überbreiter Fahrbahn) aufgrund der örtlichen Gegebenheiten gar nicht genügend gross und deshalb ungeeignet sind für das Markieren von Radstreifen. Kreisel mit Radstreifen müssten im Durchmesser mindestens drei Meter grösser gebaut werden. Aufgrund dieser Tatsache und den hohen bis sehr hohen Verkehrsfrequenzen ist es sehr fraglich, ob in Zukunft Kreisel mit Radstreifen realisiert werden könnten.

4.2 Situation in anderen Kantonen

Das Verwaltungsgericht des Kantons Solothurn beurteilte in einem Leitentscheid¹ ein Projekt, bei dem durch den Kreisel ein rot eingefärbter, ohne Unterbruch verlaufender Radstreifen vorgesehen war. Das Gericht hat in seinem Entscheid namentlich folgende Massnahmen, gestützt auf die VSS-Norm SN 640252, vorgeschlagen:

- Radstreifenmarkierung ca. 20-25 m vor dem Kreisel beenden;
- Kreisfahrbahn ohne Radstreifen.

In Übereinstimmung mit der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) gelangte das Gericht zu folgender Beurteilung: Im Kreisel selbst müsse gewährleistet werden, dass der leichte Zweiradverkehr in der Mitte der Kreisfahrbahn fahren und somit vom motorisierten Individualverkehr nicht überholt werden könne. *Wichtigste Massnahme sei deshalb das Weglassen von Radstreifen in der Kreisfahrbahn selbst.* Ein einspuriger Kreisel *ohne Radstreifen* bringe durch die Temporeduktion des motorisierten Individualverkehrs (schmalere Einfahrten, schmalere Kreisfahrbahn, kreisrunder Kreisel, Verzicht auf den Innenring) mehr Sicherheit für den leichten Zweiradverkehr als das beim Gericht beanstandete Projekt mit der Mehrspurigkeit des Kreisels und mit dem separaten Radstreifen.

Im Zusammenhang mit dem Kreisel Siebnen hatte der Regierungsrat des Kantons Schwyz eine ähnlich lautende kleine Anfrage im Kantonsparlament zu beantworten. Zur Markierung von Radstreifen in diesem Kreisel führte das Baudepartement folgendes aus: Radstreifen sollen nur dann markiert werden, wenn die Fahrbahnbreite ein problemloses Nebeneinander von Motorfahrzeugen und LZV (Leichter Zweiradverkehr) erlaubt. Bei mangelnden Platzverhältnissen täuscht ein markierter Radstreifen eine falsche Sicherheit vor und hat ein verstärktes Vordrängen der Motorfahrzeuglenker zum seitlichen Überholen von Radfahrern zur Folge.

5. Erfahrungen aus dem Ausland

5.1 Dänemark

Gemäss Auskunft des dänischen Verkehrsdepartements in Kopenhagen gibt es aufgrund der geringen Anzahl Kreisel keinen aktuellen Erfahrungsbericht. In einem rund 10 Jahre alten Bericht (Collection of Concepts - Catalogue of Ideas 2000) wird empfohlen, die Radfahrer und Radfahrerinnen am Kreisel vorbei zu führen. *Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass separate Radstreifen in Kreiseln ohne bauliche Massnahmen bzw. physische Trennung von den Normalspuren keine Verbesserung der Sicherheit für Radfahrende bedeuten.*

5.2 Deutschland

In den deutschen "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" wird die Führung des Radverkehrs bei Kreiseln behandelt. Für kleine Kreisel bis 30 m Aussendurchmesser entsprechen die Empfehlungen denjenigen der VSS-Normen (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute), die bei den Kreiseln im Kanton Basel-Landschaft angewendet werden. In Deutschland wird empfohlen, auf Radstreifen im Kreisel zu verzichten. Der Radverkehr soll

im Mischverkehr geführt werden; Radstreifen auf der Kreisfahrbahn sind aus Sicherheitsgründen (Schneiden der Radfahrenden) nicht anzulegen; umlaufende Radwege sind nur zweckmässig, wenn Zweirichtungsradwege vor und nach dem Kreisel vorhanden sind. Für grosse Kreisel ab 40 m Aussendurchmesser werden Unterführungen empfohlen. Für Kreisel mit Durchmessern zwischen 30 und 40 m sind keine Empfehlungen aufgeführt. Bei den Kreiselu- und wegfahrten wird empfohlen, den Radstreifen bis an die Kreisfahrbahn heranzuführen.

Die deutsche Forschungsarbeit "Fussgänger- und Radverkehrsführung an Kreisverkehrsplätzen" gelangt zur Erkenntnis, dass Radstreifen auf der Kreisfahrbahn in Bezug auf die Sicherheit von Radfahrenden negative Auswirkungen haben. Der Forschungsbericht empfiehlt deshalb, im Sinne der Sicherheit, den Mischverkehr auf der Kreisfahrbahn als generelle Lösung.

5.3 *Niederlande*

Das niederländische Planungshandbuch "Radverkehrsplanung von A bis Z" empfiehlt grundsätzlich die Anordnung von Radstreifen bei Kreiseln mit genügender Fahrbahnbreite. Als obere Grenze wird jedoch ein durchschnittlicher täglicher Verkehr von 8'000 Motorfahrzeugen erwähnt. Bei Verkehrsbelastungen von bis zu 12'000 Motorfahrzeugen pro Tag kann ein Radstreifen offenbar noch angeordnet werden. Dies jedoch nur, wenn dieser durch eine gewölbte Pflasterung abgetrennt ist.

5.4 *Erkenntnisse aus den ausländischen Erfahrungen*

Die Empfehlungen aus Dänemark, Deutschland und den Niederlanden geben wenig Hinweise, wie die Sicherheit für die Radfahrenden auf Kreisverkehrsplätzen verbessert werden kann. In Dänemark und in den Niederlanden werden bei hoher Verkehrsbelastung Radstreifen in Kreiseln nicht empfohlen, was mit den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute übereinstimmt. Mit der Markierung von Radstreifen werden Radfahrende an den Rand der Kreisfahrbahn gezwungen, was im Widerspruch zur Empfehlung steht, dass Radfahrende zur sicheren Durchquerung eines Kreisels in der Fahrbahnmitte fahren sollen. Erprobte Lösungen bei engen Platzverhältnissen sind aus dem Ausland nicht bekannt.

6. **Fazit**

Die Erfahrungen aus dem Ausland mit Kreisel mit Radstreifen basieren alle auf Kreiseln mit einem weitaus grösseren Durchmesser als diese im Kanton Basel-Landschaft aufgrund der beengten Platzverhältnisse gebaut werden können. Solche Erfahrungen können deshalb nicht ungefiltert auf unsere Verhältnisse übertragen werden.

Nach Ansicht der Fachleute beim Kanton und beim Bund können Radstreifen in Kreiseln in unseren Verhältnissen die Sicherheit für Radfahrende nicht erhöhen. Im Gegenteil führen sie zu vermehrtem Überholen, Schneiden und Queren der Radfahrenden durch die Motorfahrzeuglenkenden, bewirken also eine grössere Gefährdung der Radfahrenden im Kreisel.

Der Regierungsrat stimmt der Postulantin zu, dass auch künftig die Möglichkeiten genutzt werden müssen, um die Sicherheit der Velofahrerinnen und der Velofahrer im Kreisel zu steigern. Beim Bau künftiger Kreisel bzw. beim Umbau bestehender Kreisel ist weiterhin darauf zu achten, den Sicherheitsbedürfnissen des Radverkehrs noch verstärkt Rechnung zu tragen, etwa durch die Schaffung von Alternativen zur Kreiseldurchquerung (z.B. Umfahrungsmöglichkeiten etc.).

7. **Antrag**

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, das Postulat [2009-278](#) von Romy Anderegg betreffend Anordnung von Radstreifen bei Kreiseln abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident:
Krähenbühl

der Landschreiber:
Mundschin