

Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: **Beantwortung Interpellation 2009/235 von Landrätin Hanni Huggel (SP), betreffend: "MFP-Kreisel Münchenstein; Umbauarbeiten und öffentliche Planauflage"**

Datum: 17. November 2009

Nummer: 2009-235

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](#)



2009/235

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

**Beantwortung Interpellation 2009/235 von Landrätin Hanni Huggel (SP), betreffend:
"MFP-Kreisel Münchenstein; Umbauarbeiten und öffentliche Planauflage"**

vom 17. November 2009

Am 10. September 2009 reichte Landrätin Hanni Huggel die obengenannte Interpellation [2009/235](#) ein. Die Interpellation "MFP-Kreisel Münchenstein; Umbauarbeiten und öffentliche Planauflage" lautet wie folgt:

Als Velofahrerin benutze ich den Kreisel fast täglich und verfolge deshalb den Umbau aufmerksam. Wie der Presse zu entnehmen war, monierte der VCS, es hätte eine öffentliche Planauflage durchgeführt werden müssen. Laut Regierung sei dies nicht erforderlich, da es sich nur um einen Umbau und nicht um einen Ausbau des Kreisels innerhalb des bestehenden Strassenlinienplans handle. Als Velofahrerin bereiten mir die Ausmasse dieses Kreisels Sorge, denn es ist fast voraussehen, dass sie zu einem raschen Kreiselfahren verleiten.

Ich bitte den Regierungsrat meine Fragen schriftlich zu beantworten.

- Frage 1: Aus welchen Gründen wurde der Umbau dieses Kreisels durchgeführt?*
- Frage 2: Wurde mit den Veloverbänden vor dem Umbau verhandelt, so dass diese die Interessen der Velofahrerinnen und Velofahrer vertreten konnten? Wurde auf deren Argumente Rücksicht genommen?*
- Frage 3: Hat der Kanton vorgesehen, für die Verkehrsteilnehmenden (Lastwagen, Auto und Velo) ein Infoblatt herauszugeben, wie ein Kreisel von diesem Umfang gefahrlos befahren werden muss? Wie wird richtiges Kreiselfahren gelehrt und wie wird es kontrolliert?*
- Frage 4: Die Regierung begründete die Verneinung einer öffentlichen Planauflage laut Presse damit, dass der Kreisel ein Umbau innerhalb des bestehenden Strassenlinienplans sei. Wie lange lässt es das Recht zu, innerhalb eines bewilligten Strassenplans Umbauten und Veränderungen ohne öffentliche Planauflage vorzunehmen?*
- Frage 5: Warum wurde das vor einigen Jahren bewilligte Projekt nicht realisiert und wer hat die Kompetenz solche Anpassungen (Redimensionierungen und/oder Vergrösserungen) vorzunehmen?*

Antworten des Regierungsrates

1. Aus welchen Gründen wurde der Umbau dieses Kreisels durchgeführt?

Sachlich geht es beim Bauvorhaben "Umbau Kiesel MFP" um zwei Teilprojekte, nämlich "Sanierung Unfallschwerpunkt" (a) und "Ersatz des Belags" (b). Diese sind wie folgt begründet:

a) Am Knoten Reinacherstrasse/Bruderholzstrasse (sog. Kiesel MFP) in Münchenstein ereignen sich pro Jahr ca. 30 Verkehrsunfälle. Die Polizei Basel-Landschaft hat in der Folge eine detaillierte Analyse des Unfallgeschehens über mehrere Jahre erstellt. Zusammengefasst handelt es sich v.a. um Streifungsunfälle beim Einfahren in den Kiesel und beim Vorbeifahren im Kiesel. Das von Polizei und Tiefbauamt erarbeitete Sanierungsprojekt enthält deshalb verschiedene Randsteinanpassungen, so dass für Sattelschlepper und BLT-Busse ein fahrstreifengetreues Einfahren in den Kiesel möglich wird. Zudem wird ein weiterer Mangel des bisherigen Kreisels behoben: die Kreisfahrbahn wird auf eine gleichmässige Breite angepasst. Die nun einheitliche Nutzbreite von 8.50m resultiert aus dem minimalen Platzbedarf aufgrund der lenkgeometrischen Verhältnisse und der örtlichen Situation. Auf die Variante mit einer generellen Verbreiterung der Kreisfahrbahn durch Verkleinerung der Rondelle in der Mitte wurde bewusst verzichtet, da diese zu einer kleineren Ablenkung der Motorfahrzeuge und damit zu einer grösseren Geschwindigkeit geführt hätte.

Die Realisierung dieses Teilprojekts, bei dem notabene weder die Funktion noch das verkehrliche Konzept des Kreisels verändert wurden, ist abgeschlossen.

b) Ursprünglich waren nur die vorgenannten Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geplant. Die bestehenden Verhältnisse führten jedoch bei der hohen Verkehrsbelastung zu starken Schubverformungen im Belag und immer wiederkehrenden örtlichen Ausbesserungen. Im Rahmen der erwähnten Randsteinanpassungen ist deshalb gleichzeitig in der Kreisfahrbahn sowie in den unmittelbaren Ein-/Ausfahrtsbereichen der Asphaltbelag durch einen Betonbelag ersetzt worden.

2. Wurde mit den Veloverbänden vor dem Umbau verhandelt, so dass diese die Interessen der Velofahrerinnen und Velofahrer vertreten konnten? Wurde auf deren Argumente Rücksicht genommen?

Der Regierungsrat hat mit Beschluss Nr. 1385 von 5. September 2006 betreffend "Standards Verkehrsinfrastruktur (Kantonsstrassen)" im Rahmen des Leistungsauftrags das Tiefbauamt explizit beauftragt "Unfallschwerpunkte möglichst rasch, jedoch spätestens innert 5 Jahren zu sanieren". Aus diesem Grund liegt die Verantwortung für die zu treffenden Massnahmen bei der Behörde und nicht bei Dritten. Hingegen werden Dritte - so auch die Interessenvertreter des Langsamverkehrs - informiert und Meinungen werden ausgetauscht. Diese Information sowie die Aushändigung eines entsprechenden Informationsblattes erfolgte im vorliegenden Fall erstmals am 22. Februar 2008 anlässlich einer Sitzung der Task Force Anti-Stau, in welcher die VCS-Sektion beider Basel vertreten ist.

Am 24. April 2009 fand zudem ein Gespräch mit Frau Landrätin Kathrin Schweizer (zugleich Geschäftsführerin der Pro Velo) statt, im Rahmen dessen ihr die geplanten Massnahmen dargelegt wurden. Anlass für das Gespräch war, dass Frau Schweizer wissen wollte, ob die Einbringung einer Interpellation im Landrat notwendig sei. Nach Kenntnis der geplanten Massnahmen verzichtete sie auf Weiterungen, namentlich auf die Einreichung einer Interpellation im Landrat.

Am 28. Mai 2009 wurde weiter eine Sitzung des sog. "Runden Tisches Langsamverkehr" einberufen, anlässlich der die geplanten Massnahmen aufgezeigt und die Gründe dargelegt wurden.

Die Interessen des Langsamverkehrs wurden in die aktuellen baulichen Massnahmen aufgenommen. Als Beispiel sei der zusätzliche Velobypass genannt, welcher dem Kantonsingenieur Mitte April 2009 (also nach Abschluss der Planung) vorgelegt wurde. Am 24. April 2009 gab der Kantonsingenieur den Auftrag, den Bypass zu projektieren und im Rahmen der nunmehr erfolgten baulichen Massnahmen zu erstellen. Dies ist nun erfolgt.

Weitere mögliche Velomassnahmen werden derzeit in einem separaten Konzept überprüft. Sie konnten im Rahmen des jetzigen Projekts nicht berücksichtigt werden, da aus Gründen der Verkehrssicherheit (Unfallschwerpunkt) dringender Handlungsbedarf bestand und ausserdem Land-erwerbsverfahren notwendig gewesen wären. Sie werden jedoch durch die vorgenommenen Sanierungsarbeiten in keiner Weise präjudiziert.

3. Hat der Kanton vorgesehen, für die Verkehrsteilnehmenden (Lastwagen, Auto und Velo) ein Infoblatt herauszugeben, wie ein Kreisel von diesem Umfang gefahrlos befahren werden muss? Wie wird richtiges Kreiselfahren gelehrt und wie wird es kontrolliert?

- a) Infoblatt: Von diversen Organisationen u.a. VCS, TCS, bfu (Beratungsstelle für Unfallverhütung) gibt es Merkblätter über das richtige Verhalten im Kreisel. Nach seinerzeitiger Inbetriebnahme des Kreisels MFP wurde allen Motorfahrzeughalterinnen und -haltern Anfang 2003 mit der Motorfahrzeugsteuer-Rechnung ein Merkblatt betreffend Kreisel zugestellt. Da es sich bei den nun durchgeführten Sanierungsmassnahmen lediglich um Randsteinanpassungen und Belagsarbeiten handelt, ändert sich an den für das Befahren des Kreisels geltenden Regeln nichts. Dementsprechend besteht für eine erneute Information kein Anlass.
- b) Instruktion: Der Dienst Verkehrserziehung der Polizei Basel-Landschaft instruiert ein erstes Mal das korrekte Befahren eines Verkehrskreisels mit einem Fahrrad anlässlich der Besuche der 3. Klassen in theoretischer Form. Das praktische Befahren wird dann situativ anlässlich der praktischen Verkehrsschulung vermittelt. D.h. in Gemeinden, in denen ein Kreisel vorhanden ist, wird er theoretisch vorbesprochen und anschliessend mit der Gruppe befahren.

Einfahrt: Grundsätzlich gelten im Verkehrskreisel für Velofahrende die gleichen Regeln wie für die Motorfahrzeuglenker. Bei der Annäherung an den Kreisel feststellen, ob sich von links ein Fahrzeug nähert. Um ein sicheres Einfahren zu gewährleisten, empfiehlt die Polizei BL den Fahrradfahrenden kurz vor der Einfahrt gegen die Fahrstreifenmitte einzulenken. Eine Ausnahme gilt, wenn der Kreisel bei der ersten Ausfahrt rechts gleich wieder verlassen wird. In diesem Fall halten sich die Fahrradfahrenden an den rechten Strassenrand. Wenn die Einfahrt frei ist, sich – wenn möglich ohne anzuhalten – in den Kreisel einfügen. Eine Zeichengabe ist nicht nötig. Auch hier gibt es eine Ausnahme. Wenn man den Kreisel bei der ersten Ausfahrt verlässt, ist bereits beim Einfahren ein deutliches Handzeichen nach rechts zu geben.

Fahren im Kreisel: FahrradfahrerInnen können in einem Kreisel ohne Fahrstreifen-Unterteilung vom Gebot des Rechtsfahrens abweichen, d.h. sie müssen nicht am rechten Fahrbahnrand fahren. Die Polizei BL instruiert generell, dass man in einem kleineren Kreisel in der Mitte der Fahrbahn fährt und in breiteren ungefähr rechts der Mitte. So können Konfliktsituation mit überholenden und den Kreisel verlassenden Motorfahrzeuge vermieden werden.

Ausfahrt: Die Ausfahrt aus dem Kreisel erfolgt kurz vor der gewünschten Ausfahrt mittels deutlichem Handzeichen nach rechts, da dies eine Richtungsänderung darstellt. Zusätzlich ist darauf hinzuweisen, dass bei der Einfahrt und der Ausfahrt auf allfällige FussgängerInnen an dortigen Fussgängerstreifen Rücksicht genommen und diesen der Vortritt gewährt werden muss.

Kindern, jugendlichen und erwachsenen Radfahrenden, welche sich das Befahren eines Verkehrskreisels nicht zutrauen, empfiehlt die Polizei BL anlässlich den Schulungen immer, vor

dem Kreisel abzustiegen und ihr Fahrzeug zu Fuss über die vorhandenen Fussgängerstreifen zu schieben.

- c) Kontrolle: Das Verhalten der VerkehrsteilnehmerInnen im Verkehrskreisel wird anlässlich von Schwerpunktaktionen oder im Rahmen der allgemeinen Verkehrspatrouillentätigkeiten kontrolliert.

4. Die Regierung begründete die Verneinung einer öffentlichen Planaufgabe laut Presse damit, dass der Kreisel ein Umbau innerhalb des bestehenden Strassenlinienplans sei.

Wie lange lässt es das Recht zu, innerhalb eines bewilligten Strassenplans Umbauten und Veränderungen ohne öffentliche Planaufgabe vorzunehmen?

Gemäss Raumplanungs- und Baugesetz vom 08.01.1998 (RBG) dienen im Falle von Verkehrsanlagen die Nutzungspläne (die aufgelegt werden müssen) der Erstellung bzw. dem Ausbau, und bestimmen unter anderem Zweck, Lage und Mass der Bodennutzung, sowie die Bau- und Strassenlinie. Solange keine wesentliche Veränderung der genauen Lage bzw. keine Verschiebung der Strassenlinie vorliegt oder keine wesentliche Änderung des Zwecks erfolgt, können Erneuerungen und Instandsetzungen sowie Korrekturen ohne Beschluss eines Nutzungsplans, und damit ohne Planaufgabe erfolgen, da die betreffende Verkehrsanlage mit ihren Strassenlinien zu einem früheren Zeitpunkt (bei der Erstellung) aufgelegt und beschlossen wurde.

Die Strassenlinien begrenzen den Strassenraum, wobei § 11 Abs. 1 des kantonalen Strassengesetzes den Umfang des Strassenraums wie folgt definiert: "Der Strassenraum umfasst die Strasse mit den ihrer technisch richtigen Ausgestaltung dienenden Anlagen, wie insbesondere Kunstbauten, Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel, Gehwege, Radstreifen, Grünstreifen, Neben- und Unterhaltsanlagen, Parkplätze". Zum Strassenraum gehören also auch Gehwege oder Grünstreifen neben der Strasse.

Dies bedeutet z.B. dass eine Verbreiterung des Trottoirs um 1m (um z.B. als kombinierten Rad-/Gehweg zu nutzen) zu Lasten der Fahrbahnbreite ohne öffentliche Planaufgabe erfolgen kann. Umgekehrt gilt das Gleiche, d.h. eine Verschmälerung des Trottoirs von 2.5 m auf 1.5 m, um die Fahrbahn um 1m zu verbreitern (z.B. um einen Velostreifen oder einen zusätzliche Vorsortierstreifen zu ermöglichen), kann ebenfalls ohne Planaufgabe erfolgen: In beiden Fällen erfolgt die Veränderung innerhalb der bestehenden und rechtskräftigen Strassenlinien und ohne wesentliche Veränderung des Zwecks.

5. Warum wurde das vor einigen Jahren bewilligte Projekt nicht realisiert und wer hat die Kompetenz solche Anpassungen (Redimensionierungen und/oder Vergrösserungen) vorzunehmen?

- a) Im Jahr 2001 wurde der Kreisel MFP erstellt. Damals wurde der vormals mit einer Lichtsignalanlage versehene Verkehrsknoten zu einem Kreisel umgestaltet, um eine möglichst einfache Verknüpfung der Radroute Aesch - Basel mit jener von Bottmingen nach Münchenstein zu erreichen. In der Folge blieb der Verkehrsknoten ein Unfallschwerpunkt, was Streifungsunfälle beim Einfahren in den Kreisel und beim Vorbeifahren im Kreisel betrifft (vgl. Antwort zu Frage 1). Aus diesem Grund wurden die nun vorgenommenen Randsteinanpassungen projektiert und diesen Sommer umgesetzt.

Hingegen gab es für den Kreisel MFP in den letzten Jahren kein Bauprojekt, welches nicht realisiert wurde.

b) Bau- und Strassenlinienpläne für kantonale Verkehrsflächen (Strassen, Vorortsbahnen) werden gemäss Raumplanungs- und Baugesetz von der Bau- und Umweltschutzdirektion erlassen und müssen öffentlich aufgelegt werden.

Für punktuelle Randstein-Anpassungen innerhalb der Bau- und Strassenlinien liegt die Kompetenz beim Tiefbauamt.

Liestal, 17. November 2009

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident:

Wüthrich

der Landschreiber:

Mundschin