



## Bericht an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

---

Bericht der: Justiz- und Sicherheitskommission  
vom: 21. Dezember 2010  
zur Vorlage Nr.: [2010-357](#)  
Titel: **Bericht zum Postulat [2009/278](#) von Romy Anderegg: Anordnung von Radstreifen bei Kreiseln**  
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](#)

---



## Bericht der Justiz- und Sicherheitskommission an den Landrat

### über den Bericht zum Postulat [2009/278](#) von Romy Anderegg: Anordnung von Radstreifen bei Kreiseln

Vom 21. Dezember 2010

#### 1. Ausgangslage

Das am 15. Oktober 2009 eingereichte und vom Landrat am 17. Juni 2010 mit 53:17 Stimmen bei zwei Enthaltungen überwiesene Postulat [2009/278](#) fordert den Regierungsrat auf, «zu prüfen, ob in den Verkehrskreiseln in unserem Kanton dem dänischen Vorbild folgend markierte Radstreifen angebracht werden können.»

Bezugnehmend auf konkrete Unfälle in Therwil wird im Postulat festgehalten, trotz der umfassenden Informationskampagnen von Polizei und Verkehrsverbänden seien zahlreiche Autofahrer/innen im Kreiserverkehr überfordert. Daher müssten die Velofahrenden als schwächste Verkehrsteilnehmende besonders geschützt werden. Dies wäre am ehesten gewährleistet, wenn sie – wie in Dänemark, den Niederlanden und anderen Ländern – den Kreiseln auf einem markierten, abgegrenzten Radstreifen befahren könnten.

In ihrer Vorlage [2010/357](#) informiert der Regierungsrat über das Resultat seiner Abklärungen und beantragt das Postulat zur Abschreibung. Die Regierung kommt zum Schluss, die Erfahrungen aus dem Ausland, wo die Kreiseln meist weitaus grössere Durchmesser hätten als in der Schweiz, könnten nicht auf hiesige Verhältnisse übertragen werden. Radstreifen in Kreiseln würden zudem die Sicherheit für die Velofahrenden nicht erhöhen, sondern im Gegenteil zu vermehrtem Überholen, Schneiden und Queren der Velofahrenden durch die Motorfahrzeuglenkenden führen, also eine grössere Gefährdung der Velofahrer/innen bewirken. Beim Bau neuer bzw. Umbau bestehender Kreiseln soll den Sicherheitsbedürfnissen des Veloverkehrs verstärkt Rechnung getragen werden, etwa durch die Schaffung von Alternativen zur Kreiseldurchquerung (z.B. Umfahrungsmöglichkeiten etc.).

#### 2. Beratung in der Justiz- und Sicherheitskommission

##### 2.1. Organisatorisches

Die Vorlage wurde an der Sitzung vom 29. November 2010 in Sissach im Beisein von Regierungsrätin Sabine Pegoraro und von Stephan Mathis, Generalsekretär der Sicherheitsdirektion, beraten. Für die Beantwortung von Fragen stand Polizei-Vizekommandant Christoph Naef zur Verfügung.

##### 2.2. Eintreten

Eintreten auf die Vorlage war unbestritten.

##### 2.3. Standpunkt der Sicherheitsdirektion

Der Hauptabteilungsleiter Verkehrssicherheit der Polizei, Christoph Naef, erklärte, tatsächlich sei das Befahren eines Kreisels für Velofahrer als schwächste Verkehrsteilnehmer heikel. Aber das Fahren in der Mitte, wie es in der Schweiz empfohlen wird, verhindere, von Motorfahrzeugen überholt bzw. beim Ausfahren geschnitten zu werden.

Bei jedem neuen Kreiseln werde die Verkehrsführung für Velos geprüft. Am besten wäre es, die Velos müssten gar nicht durch den Kreiseln fahren, sondern könnten unten durch oder nebendran vorbei geleitet werden. Aber bei den engen räumlichen Verhältnissen in der Schweiz reiche dafür der Platz meist nicht aus, weswegen oft Kompromisse nötig sind.

Kreiseln seien keine Unfallschwerpunkte: Nur 4 % aller Verkehrsunfälle ereigneten sich in Kreiseln, und nur in 12 % von diesen seien Velos involviert, das heisst bei 4,8 ‰ aller Unfälle. Drei Viertel dieser wenigen Unfälle ereigneten sich zudem beim Einfahren eines PW in den Kreiseln, dessen Fahrer ein im Kreiseln befindliches Velo übersieht; diese Art von Unfällen liessen sich also auch mit separaten Velospuren nicht vermeiden. Zudem erscheine ein am äusseren Rand fahrender Velofahrer erst später im Gesichtsfeld des Automobilisten als ein in der Kreiselmittle befindlicher.

Im Ausland, wo es gelegentlich Kreiseln mit Velospuren gibt, seien die Kreiseln sehr viel grösser als in der Schweiz, meist sogar zweispurig. Im Baselbiet gebe es nur gerade zwei zweispurige Kreiseln.

#### 2.4. Diskussion

Von der Kommission wurde die Vorlage als gut und informativ gelobt. Auch Velofahrer/innen haben nach Ansicht der Kommission ein Anrecht auf flüssiges Vorwärtskommen im Verkehr, und dafür hat der Kanton zu sorgen, einerseits mit baulichen Massnahmen, andererseits mit Präventionsarbeit, welche die Polizei leistet.

Ein Mitglied vermisste in der Vorlage eine Stellungnahme von Pro Velo, der Interessenvertretung der Velofahrenden. Allerdings wurde in einer Fraktion das Geschäft in Anwesenheit der damaligen Geschäftsführerin von Pro Velo besprochen. Ein weiteres Mitglied betonte, nicht nur Velostreifen in Kreiseln, sondern auch eine Helmtragepflicht würde die Velofahrenden schwächen. Sie würden, wie Untersuchungen zeigten, mit Velohelm durch die stärkeren Verkehrsteilnehmer als besser geschützt wahrgenommen und deshalb weniger rücksichtsvoll beachtet.

Inhaltlich erwuchs der Vorlage keinerlei Widerstand; es wurde aber bemängelt, dass auf S. 5 die Fussnote zum Leiterteil des Verwaltungsgerichts Solothurn fehle. Der entsprechende Internet-Link wurde von der Sicherheitsdirektion nachgeliefert. Das Urteil ist auffindbar unter: [http://www.so.ch/fileadmin/internet/bjd/bqogr/pdf/Urteil\\_ERO\\_IG\\_Velo.pdf](http://www.so.ch/fileadmin/internet/bjd/bqogr/pdf/Urteil_ERO_IG_Velo.pdf).

Der Abschreibungsantrag war unbestritten.

---

### 3. Antrag an den Landrat

://: Die Justiz- und Sicherheitskommission beantragt dem Landrat einstimmig, das Postulat [2009/278](#) abzuschreiben.

Binningen, 21. Dezember 2010

*Für die Justiz- und Sicherheitskommission:  
Urs von Bidder, Präsident*