



**Rechtsabbiegen bei Rot – Bericht Stadtrat zu Postulat «Rechtsabbiegen bei Rot» von Yves Jenni und Vreni Wunderlin der GLP/EVP/Die Mitte-Fraktion**

<b>Kurzinformation</b>	<p>Bereits im 2019-2021 hat der Landrat ein Postulat mit dem Titel: 'Rechtsabbiegen bei Rot für Velos' behandelt. Es wurde vom Tiefbauamt Baselland beantwortet. Das Tiefbauamt BL prüft bei Umbauten an Lichtsignalanlagen grundsätzlich diese Möglichkeit.</p> <p>Der Stadtrat hat durch den Einwohnerrat ein Postulat mit demselben Inhalt zur Beantwortung erhalten. Da aber die Stadt Liestal nicht Eigentümerin der Lichtsignalanlagen ist, hat wiederum das Tiefbauamt BL geantwortet.</p> <p>Konkret gibt es zwar an den Kreuzungspunkten Potential. Dafür müssen aber zuerst baulich die Rahmenbedingungen durch das Tiefbauamt geschaffen werden. Dies geschieht erst, wenn ein konkretes Umbauprojekt vorliegt.</p>				
<b>Anträge</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Der Einwohnerrat nimmt die Beantwortung des Postulats Nr. 2022-121 zu Kenntnis.</li><li>2. Der Einwohnerrat schreibt das Postulat Nr. 2022-121 «Rechtsabbiegen bei Rot» als erfüllt ab.</li></ol>				
	<p>Liestal, 28. März 2023</p> <p style="text-align: center;">Für den Stadtrat Liestal</p> <table data-bbox="798 1590 1388 1680"><tr><td>Der Stadtpräsident</td><td>Der Stadtverwalter</td></tr><tr><td>Daniel Spinnler</td><td>Marcel Meichtry</td></tr></table>	Der Stadtpräsident	Der Stadtverwalter	Daniel Spinnler	Marcel Meichtry
Der Stadtpräsident	Der Stadtverwalter				
Daniel Spinnler	Marcel Meichtry				

## DETAILINFORMATIONEN

### 1. Ausgangslage / Rechtsgrundlage

Durch die Einwohnerratsmitglieder Yves Jenni und Vreni Wunderlin GLP/EVP/die Mitte-Fraktion wurde folgendes Postulat eingereicht:

#### Rechtsabbiegen bei Rot

Seit dem 1. Januar 2021 ist das Rechtsabbiegen für Velos an entsprechend signalisierten Ampelanlagen (siehe Bild 1) gestattet. Dabei ist jedoch Verkehrsteilnehmenden mit grünem Signal sowie querende Fussgänger:innen Vortritt zu gewähren. Diese neue Regelung muss dabei durch die Kantone und Gemeinden umgesetzt werden und verbessert aus meiner eigenen Erfahrung als Velokurier an geeigneten Stellen den Verkehrsfluss mit dem Velo deutlich. Es wird dadurch mehr Komfort für Verkehrsteilnehmende auf Fahrrädern geschaffen und trägt zur Verhinderung von nicht nötigen Stopps und damit verbundenen Wartezeiten bei. In Basel wurden diese Schilder schon an einigen Stellen montiert. Das Konzept funktioniert grossmehrheitlich einwandfrei und trägt somit mit wenig Aufwand zur Attraktivitätssteigerung des Velos bei.

Auch in Liestal gibt es aus meiner Sicht geeignete Standorte, wo die Signalisation dazu angepasst werden könnte. Beispielsweise beim Rechtsabbiegen Kreuzung Nonnenbodenweg/Rosenstrasse für Velofahrende aus der Richtung Gestadeckplatz herkommend, sowie in die andere Richtung von der Rosenstrasse in die Sulzbergerstrasse (siehe Bild 2). Auch bei der Kantonsspitalkreuzung (Rheinstrasse/Mühlemattstrasse) könnte man sich das Regime (siehe Bild 3) vorstellen. Es ist gerade auch in Liestal wichtig das Velo weiter zu fördern, um in der flächeneffizienten Platznutzung unserer Strassen vorwärtszumachen.

Da wir doch einige Ampelanlagen in Liestal haben würde ich den Stadtrat gerne dazu einladen:

- Zu prüfen und auszuweisen, welche Kreuzungen mit einer Ampelanlage in Liestal für eine solche Signalisation in Frage kommen.
- Die geeigneten Standorte zeitnahe selbst und/oder in Absprache mit dem Kanton neu zu beschildern (falls Kantonsstrasse).
- Solche Abbiegemöglichkeiten als Standard einzuführen und nicht nur auf Anfrage oder falls ein geeigneter Standort 'entdeckt' wird.

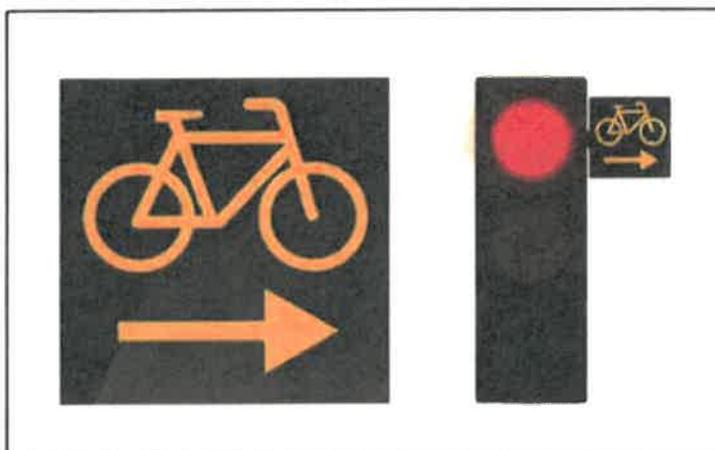


Bild 1 (Quelle: [Kanton Zürich](#))

Das Postulat wurde am 26. Oktober 2022 an den Stadtrat zur Beantwortung überwiesen.

## 2. Lösungsvorschlag / Projektbeschreibung

Die Lichtsignalanlagen (LSA) in der Stadt Liestal sind im Eigentum des Kantons. Der Stadtrat hat sich deshalb bei dem Kantonalen Tiefbauamt erkundigt, ob die vorgeschlagene Verkehrsregelung umsetzen lässt.

Der Kanton verweist dabei auf ein gleichlautendes Postulat im Landrat aus dem Jahr 2019. Da hat die Bau- und Planungskommission des Landrats am 22. September 2021 zu einem entsprechenden Vorstoss: 'Rechtsabbiegen bei Rot für Velos' ein Bericht verfasst und das Postulat 2019/45 abgeschrieben.

Die Antwort des Tiefbauamtes für das entsprechende Postulat aus dem Einwohnerrat Liestal lautet am 3. März 2023 wie folgt:

- Rosenstrasse → Sulzbergstrasse: Umsetzung Rechtsabbiegen bei Rot (RabR) nicht möglich, da kein zuführender Radstreifen (vermutlich erst nach Ausbau Rosenstrasse)
- Rosenstrasse → Nonnenbodenweg: Umsetzung RabR seitens Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) nicht empfohlen, da Nonnenbodenweg eine zu hohe Steigung aufweist. Siehe dazu Beilage der bfu.

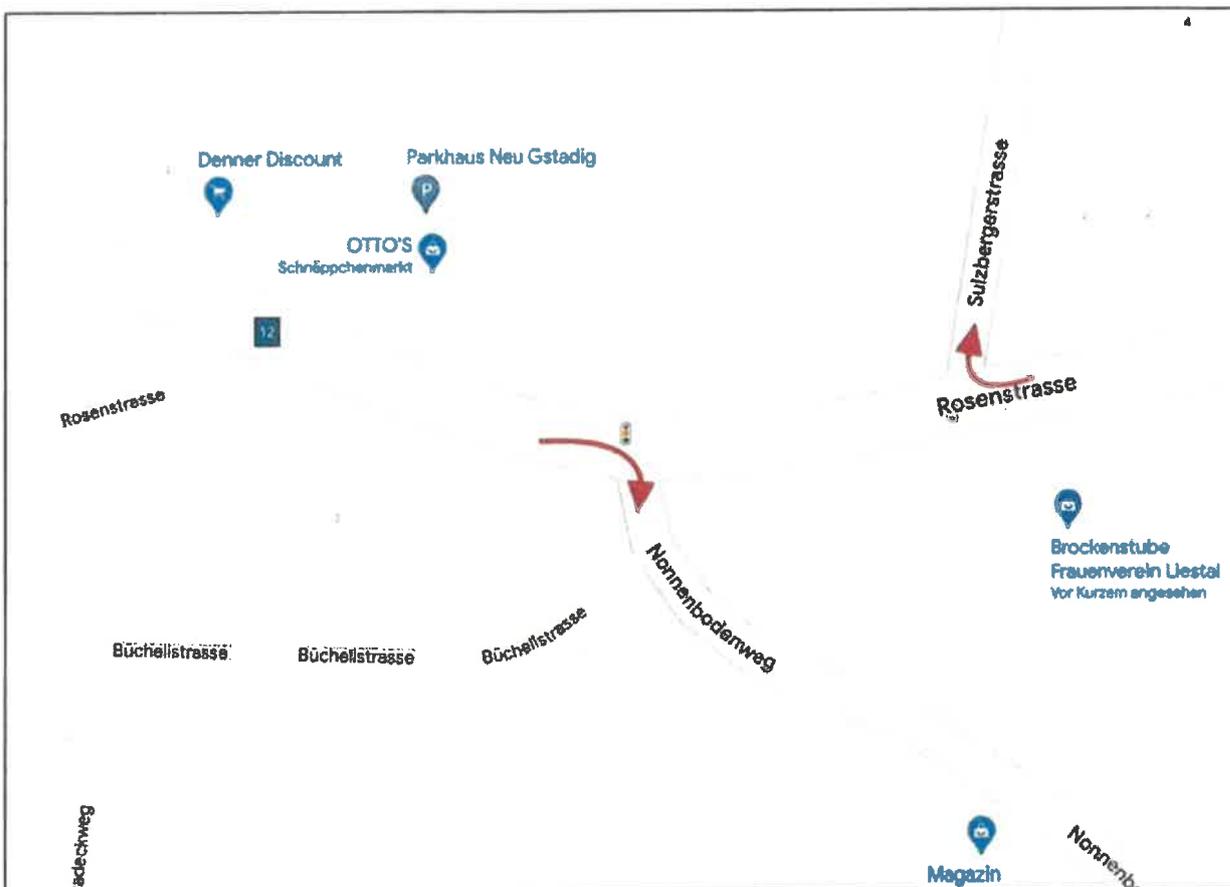


Bild 2 (Quelle: Google Maps)

- Bahnhofstrasse → Rheinstrasse: Umsetzung RabR nicht möglich, da kein zuführender Radstreifen

- Rheinstrasse → Mühlemattstrasse: zuführender Radstreifen zwar vorhanden, aber Wegfahrt vom Knoten eher kritisch, da Querschnitt ziemlich schmal wird und Konflikte mit dem von der Gegenrichtung linksabbiegenden Verkehr entstehen könnten
  - o wird im kantonalen Postulat als möglicher Knoten aufgeführt und bei Umbau Knoten nach Parkhausneubau geprüft.
  - o Nutzen allerdings eher gering: In einem Monitoring von Verkehrsteilnehmer zu diesem Knoten wurden nur sehr wenige Rechtsabbieger gezählt → Alternative via Feldsägeweg vermutlich attraktiver!

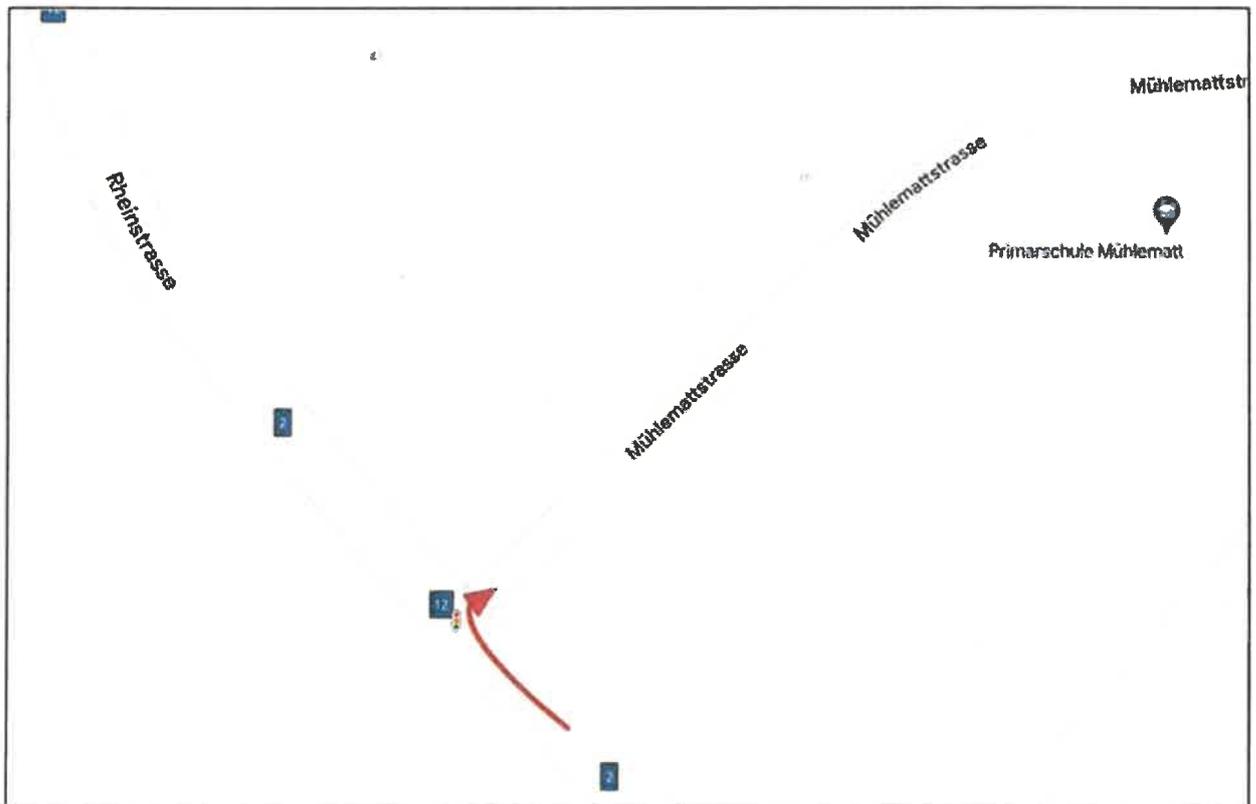


Bild 3 (Quelle: Google Maps)

Zusätzlich wurde die LSA am Altmarkt (Kasernenstrasse à Waldenburgerstrasse) als möglicher Standort für RabR erkannt. Aufgrund des hohen durchschnittlichen Tagesverkehrs braucht es aber zwingend noch einen wegführenden Radstreifen. Dieser wird bei der nächsten Instandsetzung geprüft.

Der Kanton hat diese Anliegen in ihren Projektdossiers aufgenommen.

Der Kanton sieht aber keine entsprechenden Verkehrsregelungen vor, bis nicht die entsprechenden Rahmenbedingungen vorliegen. Dafür sind die Ausbauten der Kreuzungen notwendig.

Die Stadt Liestal kann die Begründung des Kantons und der Beratungsstelle für Unfallverhütung nachvollziehen: *«Damit die Zufahrt keine Slalomfahrten zwischen den stehenden Fahrzeugen erfolgen, muss diese einen Radstreifen von 1,2 bis 1,5m Breite aufweisen.»*

Die Stadt kann die Verkehrsregelung auf den Kantonsstrassen nicht selbst verändern. Sie gibt dem Kanton jedoch Hinweis, was auch mit der Beantwortung für diese Vorlage erfolgte.

Die Stadt ist nicht im Eigentum von Lichtsignalanlagen und wird in nächster Zukunft auch keine bauen. Deshalb kann sie keinen entsprechenden Standard einführen.

### **3. Beilagen / Anhänge**

- Empfehlungen der Beratungsstelle für Unfallverhütung bezüglich 'Radfahrer – Rechtsabbiegen bei Rot' 2017
- Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat vom 22. September 2021

# Radfahrer – Rechtsabbiegen bei Rot

In vielen Städten und Gemeinden soll das Radfahren gefördert werden. Der Druck auf die Behörden ist seit dem Pilotversuch in Basel gross, das Rechtsabbiegen für Radfahrer auch bei Rot zu erlauben. Bei dieser signalisationstechnischen Massnahme handelt es sich um eine reine Veloförderungsmassnahme. Es muss also darauf geachtet werden, dass die dadurch geschaffenen Sicherheitsprobleme soweit wie möglich reduziert werden. Die bfu hat den Pilotversuch in Basel begleitet und legt klare Bedingungen für mögliche Einsatzbereiche fest. Diese sind aus sicherheitstechnischer Sicht einzuhalten, zumal befürchtet werden muss, dass Radfahrer vermehrt das freie Rechtsabbiegen auch an nicht entsprechend signalisierten Örtlichkeiten praktizieren werden.



## 1. Rechtliche Aspekte

Der Pilotversuch in Basel ist Ende 2016 abgeschlossen worden. Der Schlussbericht liegt beim Bundesamt für Strassen ASTRA vor. Dieses ist nun daran, das freie Rechtsabbiegen bei Rot für Radfahrer auf eine rechtliche Basis zu stellen. In den Schweizer Normen ist es noch nicht aufgenommen.

## 2. Eckpunkte der Forschung

An den 13 Standorten des Pilotversuchs entstanden nur wenige Konflikte und es ereigneten sich keine polizeilich registrierten Unfälle. Gesamthaft wurden 108 Erhebungen gemacht und 648 Stunden Videomaterial analysiert. Bei den 13 Standorten wurden 38 946 Radfahrer erfasst, wovon 17 070 nach rechts abbogen. 11 059 Radfahrer bogen bei «Grün», 6011 bei «Rot» rechts ab. Einer der Standorte ist ein Spezialfall, weswegen er im Weiteren nicht in Betracht gezogen wird.

Durch das Freigeben der Rechtsabbiegebeziehung für Radfahrer bei Rot entstehen verschiedene neue Konfliktpunkte. Diese finden sich auf dem Fussgängerstreifen der Zufahrt zwischen Radfahrer und Fussgänger; beim MIV-Streifen, in den eingebogen wird, zwischen Radfahrer und MIV; beim Fussgängerstreifen in der Strasse, in die eingebogen wird, zwischen Radfahrer und Fussgänger. Zudem ergeben sich Konflikte mit Trams im Mischverkehr in der Strasse, in die eingebogen wird (Schiene in der MIV-Fahrbahn).

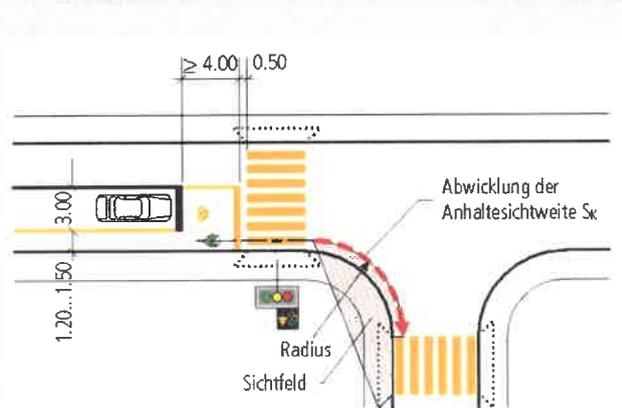
### 3. Empfehlungen

#### 3.1 Einsatzkriterien

Nachfolgend werden die einzuhaltenden Kriterien formuliert, die für eine Freigabe des Rechtsabbiegens für Radfahrer bei Rot aus sicherheitstechnischer Sicht Voraussetzung sind:

- Damit in der Zufahrt keine Slalomfahrten zwischen den stehenden Fahrzeugen erfolgen, muss diese einen Radstreifen von 1,2 bis 1,5 m Breite aufweisen.
- Der Radstreifen soll als ausgeweiteter Radstreifen (Markierung 6.26 nach SSV) um mindestens 4,0 m gegenüber dem MIV-Haltebalken vorgezogen werden, damit die Sicht auf die von links kommenden Fussgänger bei stehendem MIV in der Zufahrt gewährleistet ist.

Abbildung 1  
Sichtverhältnisse



- Die Sichtverhältnisse zwischen den rechts abbiegenden Radfahrern und dem Annäherungsbereich beim Fussgängerstreifen in der Strasse, in die eingebogen wird, müssen der Abbildung 1 und der Tabelle 1, S. 2 entsprechen.
- Wenn Tramschienen in der Strasse, in die eingebogen wird, im MIV-Streifen verlaufen, soll das freie Rechtsabbiegen bei Rot für Radfahrer (ohne Radstreifen in der Wegfahrt) nicht erlaubt werden. Der ÖV würde sonst behindert und der Radfahrer läuft in der Stresssituation Gefahr, in die Schiene zu gelangen.
- Weist der MIV-Fahrstreifen, in den eingebogen wird, eine Frequenz von mehr als 3000 Fahrzeugen pro Tag auf, soll dieser einen Radstreifen aufweisen.
- Beide Strassen (sowohl die zu- als auch die wegführende) dürfen kein Gefälle aufweisen, das grösser als 4 % ist.

#### 3.2 Signalisation

Nur wenn die Einsatzkriterien unter Kap. 3.1 erfüllt sind, kann das freie Rechtsabbiegen bei Rot aus sicherheitstechnischer Sicht für Radfahrer signalisiert werden. Trotzdem verliert der Radfahrer beim Haltebalken den Vortritt gegenüber den in Konflikt (grün) stehenden Verkehrsteilnehmern.

Abbildung 2  
Rechtsabbiegen bei Rot



Das Signal besteht aus einem quadratischen Blech, das ein gelbes Fahrradpiktogramm sowie einen Richtungspfeil nach rechts beinhaltet (Abbildung 2, S. 2).

Dieses Signal soll auf der Höhe der roten Kammer der Lichtsignalanlage auf der rechten Seite angebracht werden. Auch wenn die rechts abbiegenden Radfahrer von nun an immer in Konflikt mit querenden Fussgängern in der Wegfahrt stehen, muss für diesen Konflikt kein gelbes Blinklicht an der Lichtsignalanlage angefügt werden.

### 3.3 Kommunikation

Damit sich die Verkehrsteilnehmer der neuen Verkehrsregelung bewusst sind, soll die Gemeinde zusammen mit der Einführung der Massnahme auch eine grossangelegte Öffentlichkeitsarbeit starten. Im Rahmen einer Kampagne kann auf das neue Signal aufmerksam gemacht werden. Zudem muss dem Radfahrer klar vermittelt werden, dass er trotz des Zusatzsignals gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern, die Grün haben, keinen Vortritt hat.

### 3.4 Nachkontrolle, Kontrolle

Die bfu empfiehlt der Gemeinde, an jedem Standort, wo die neue Regelung eingerichtet wird, eine Nachkontrolle (z. B. nach einem oder zwei Jahren) durchzuführen resp. eine Beobachtung einzurichten. Bestehen Zweifel daran, ob die Bedingungen für eine Freigabe des Rechtsabbiegens bei Rot ausreichend erfüllt sind, sollte die Massnahme von Anfang an wissenschaftlich begleitet werden.

**Tabelle 1**  
Notwendige Sichtweite bei Fussgängerstreifen in Knoten

Kurvenradius in Fahrstreifenmitte [m]	Zugrunde gelegte Geschwindigkeit [km/h]	Notwendige Sichtweite $S_v$ [m]; (Reaktionszeit: 1,5 Sek., $\mu = 0,5$ )
5	15	8
10	20	11
15	25	15
20	30	20

Sollten sich durch die Massnahme Probleme ergeben, sind unverzüglich Anpassungen oder der Abbruch der neuen Signalisation vorzunehmen. Um die Wirksamkeit der Massnahme zu ermitteln, sollen die Standorte in der MEVASI-Massnahmenevaluation Strasseninfrastruktur auf der Homepage der bfu eingegeben werden.

Durch die Regelung, dass an gewissen Knoten das Rechtsabbiegen bei Rot für Velos freigegeben wird, steigt die Gefahr, dass die Radfahrer dieses Verhalten auch an nicht freigegebenen Knoten vermehrt praktizieren (sogenannter «Mitzieheffekt», siehe auch die Studie von de Ceunynck T. et al, 2015). Darum fordert die bfu, dass die Polizei entsprechende Kontrollen durchführt.

## 4. Quellen

- Schweizerische Eidgenossenschaft. Signalisationsverordnung (SSV) vom 5. September 1979. SR 741.21.
- Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS. *Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr, Fussgängerstreifen*. Zürich: VSS; 2016. Schweizer Norm SN 640 241.
- Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt. *Velofreundliche Lichtsignalanlagen*. Pilotversuch. Basel: 2017.
- De Ceunynck T. et al. *Is there a spillover effect of a right turn on red permission for bicyclists?* Hasselt University, Belgium, 2015.
- bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung. *Massnahmenevaluation Strasseninfrastruktur MEVASI*. <http://www.bfu.ch/de/fuer-fachpersonen/gemeinden-behoerden/mevasi>. Zugriff am 1.4.2017.
- bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung. *Sicht an Verzweigungen und Grundstückzufahrten*. Bern: 2016. bfu-Grundlage; Empfehlung Verkehrstechnik. BM.021-2016.

## 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