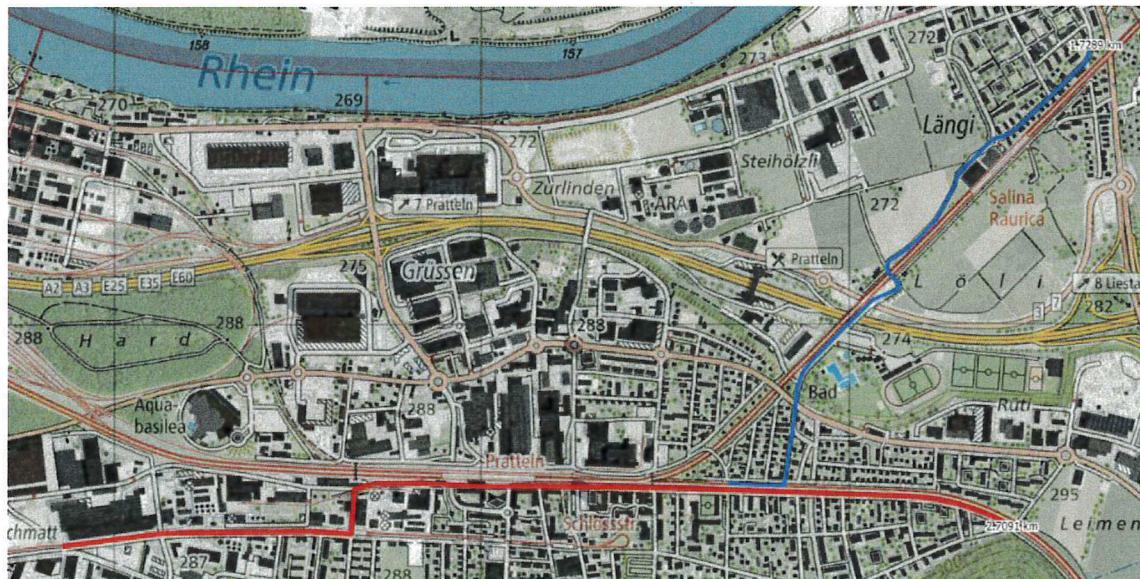


Auftraggeber: Gemeinde Pratteln
Objekt: Velovortritt auf Gemeindestrassen

Route 1: Baslerstrasse/Güterstrasse/Zehntenstrasse
und
**Route 2: Reitweg/Giebenacherstrasse/Remeliweg/
Augsterstrasse**



15. Januar 2025

1. Auslöser/Auftrag

Der Einwohnerrat hat eine Motion für zwei „Velostrassen“ in Pratteln überwiesen und somit der Verwaltung den Auftrag gegeben, diese beiden Routen entsprechend umzusetzen. Diese Velostrassen „...werden mit grossen Velopiktogrammen und Beschriftungen markiert. Diese sollen an den besonders unübersichtlichen Stellen sowie an Kreuzungen angebracht werden.“

Folgende zwei Routen stehen zur Diskussion:

- Route 1: Verbindung entlang der SBB (West/Ost-Verbindung)
- Route 2: Verbindung zwischen Pratteln «Mitte» und Pratteln «Längi» (Nord/Süd-Verbindung)

Die Gemeinde hat aufgrund dieser Motion Glaser Saxon Keller AG mit der Untersuchung der beiden Routen beauftragt.

2. Grundlagen

- [1] Verordnung über die Tempo30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28. September 2001
(Stand am 1. Januar 2023)
- [2] Tempo 30-Pläne, Glaser Saxon Keller AG, 2017
- [3] Strassen Netzplan Pratteln

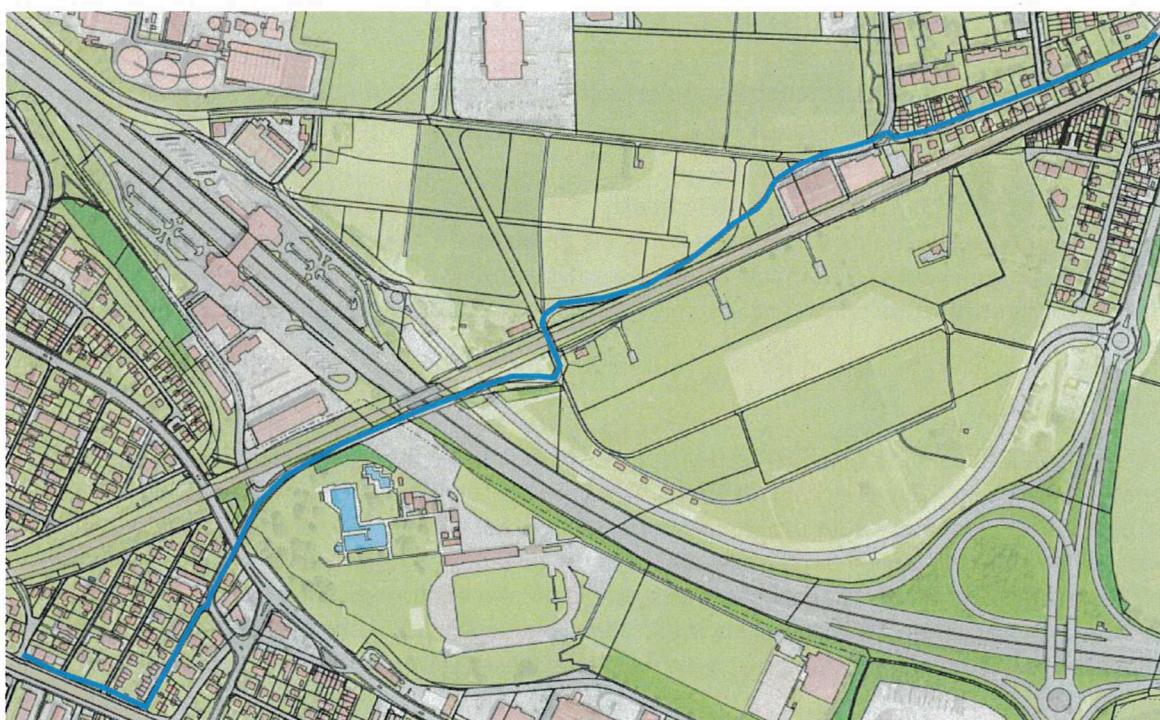
3. Übersicht der betrachteten Routen

3.1 Route 1 (rot): Verbindung entlang der SBB (West/Ost-Verbindung)



Route 1, West – Ost: Zehntenstrasse - Güterstrasse - Gempenstrasse - Baslerstrasse (Anschluss Muttenzerstrasse)

3.2 Route 2 (blau): Verbindung zwischen Pratteln «Mitte» und Pratteln «Längi» (Nord/Süd-Verbindung)



Route 2, Süd-Nord: Schlossackerstrasse - Giebenacherstrasse - Remeliweg - Heissgäldstrasse - Augsterstrasse - Augsterheglistrasse - Brücke über Frenkendorferstrasse

4. Rechtliche Grundlage

4.1 Voraussetzungen

Rechtlich ist es seit dem 1. Januar 2021 möglich, in Tempo-30-Zonen eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung einzuführen, wenn „**die Strassen, welchen der Vortritt eingeräumt werden sollen, Teil eines festgelegten Wegnetzes für den Fahrradverkehr sind.**“ (Art. 4 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen). Dies bedeutet, dass die Veloroute zumindest auf Gemeindeebene rechtlich gesichert (z.B. im Strassenetzplan) sein muss.

Der Begriff „Velostrasse“ ist dabei etwas irreführend. Denn weder im Strassenverkehrsgesetz SVG noch in der Signalisationsverordnung SSV ist dieser Begriff definiert, womit er auch keine rechtliche Bedeutung hat. Deshalb werden wir im vorliegenden Bericht von «Velovortritt» anstatt von «Velostrasse» sprechen.

Änderungen an einer bestehenden Tempo 30-Zone (und/oder Begegnungszone) müssen zwingend von den zuständigen Fachstellen des Tiefbauamtes und der Polizei BL (SVG-BL, § 3 u. 4) bewilligt werden. Dies betrifft sowohl die Vortrittsänderungen als auch die übrigen neuen Markierungen und Beschriftungen. Damit die Vortrittsänderung zu Gunsten des Velos durch die Behörden geprüft werden kann, muss die entsprechende Veloroute, rechtsverbindlich als solche im **Strassenetzplan ausgewiesen** sein. Ob und welche Massnahmen danach in den Tempo 30-Zonen umgesetzt werden können, wird anschliessend von den zuständigen Behörden des Kantons BL bewilligt (nicht von der Gemeinde Pratteln selber).

4.2 Einordnung der rechtlichen Lage der beiden betrachteten Routen

4.2.1 Route 1

Im aktuellen Strassenetzplan von Pratteln ist diese Strecke weder als kommunale noch als kantonale Veloroute vorgesehen. **Damit erfüllt diese Route die gesetzlichen Anforderungen nicht und kann dementsprechend zum heutigen Zeitpunkt nicht umgesetzt werden.** Daher wird die weitere Bearbeitung dieser Route **zurückgestellt** und kann erst mit Vorliegen der rechtlichen Grundlagen weiterbearbeitet werden.

4.2.2 Route 2

Im aktuellen Strassenetzplan von Pratteln ist **ein Grossteil dieser Strecke als kantonale Radroute ausgewiesen**. Dabei handelt es sich um die Teilstrecke vom Knoten Giebenacherstrasse/ Schlossackerstrasse bis zur Velobrücke über die Frenkendorferstrasse. Auf diesem Teilabschnitt besteht somit die rechtliche Grundlage, eine Vortrittsregelung durch die zuständigen Behörden prüfen zu lassen. **Jedoch gibt es heute zwischen der Giebenacherstrasse und der Zehntenstrasse keine ausgewiesene Radroute, welche die gesetzlichen Anforderungen erfüllt.** Somit kann auch auf dieser Teilstrecke ein Velovortritt zum heutigen Zeitpunkt nicht umgesetzt werden. Auch dieser Teil wird daher im vorliegenden Bericht nicht weiter behandelt.

4.3 Markierungen

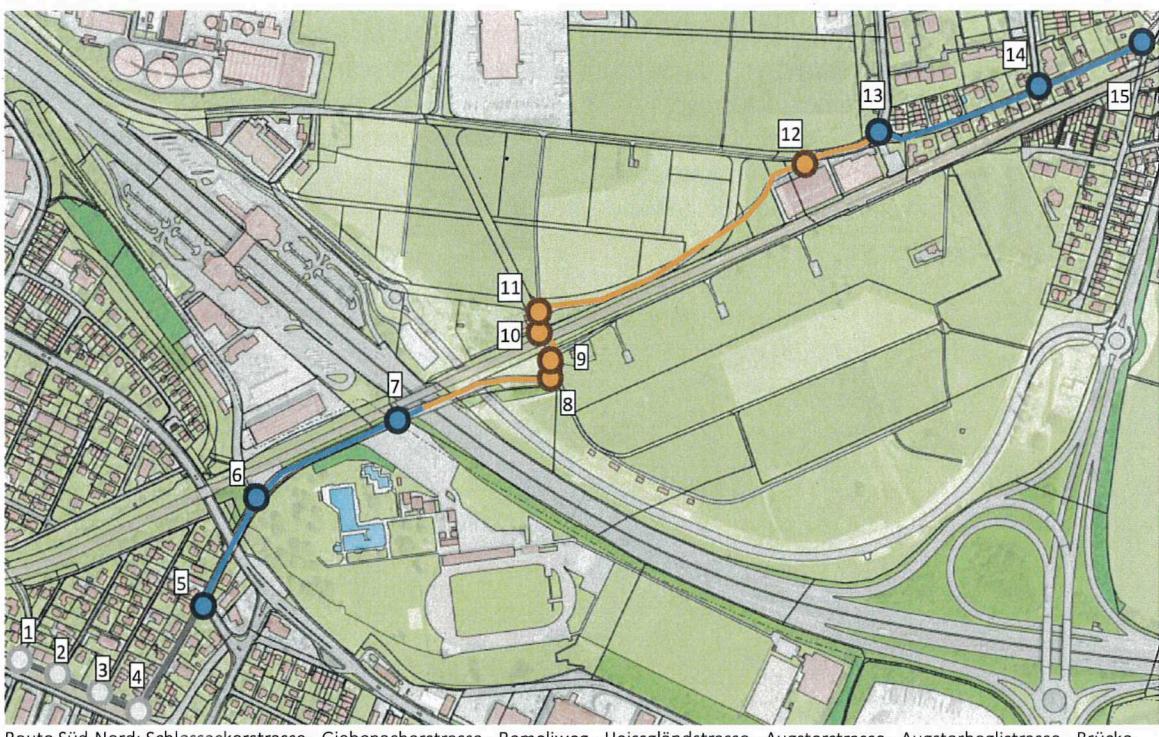
Die Motion verlangt, dass die künftigen «Velostrassen» mit «...grossen Velopiktogrammen und Beschriftungen...» markiert werden. Diese Markierungen können innerhalb der Tempo-30-Zonen nur mit Zustimmung der Polizei BL erfolgen:

- Beschriftungen (z.B. «Velostrasse»):
Die Forderung basiert auf den umgesetzten Velostrassen in Basel-Stadt, welche Teil eines Pilotprojektes des ASTRA waren. Da nach Abschluss des Pilotprojektes eine Übernahme in die Gesetzgebung und Normierung nicht erfolgte, besteht heute keine rechtliche Grundlage, um solche Strassenbeschriftungen einzuführen. **Die Kantonspolizei BL wird solchen Beschriftungen zum heutigen Zeitpunkt nicht zustimmen. Womit eine Umsetzung dieser Forderung aus rechtlichen Gründen nicht nachgekommen werden kann.**
- Grosses Velopiktogramm:
Auch die geforderten grossen Velopiktogramme sind bis anhin nicht in den Weisungen/Normierungen im Kanton Basel-Landschaft enthalten. Gemäss Auskunft der Kantonspolizei BL sind allerdings entsprechende Bestrebungen im Gange, die grossen Piktogramme in die Weisung des UVEK aufzunehmen. Wann dies der Fall sein wird, ist jedoch noch offen. Somit haben auch diese grossen Velopiktogramme zum heutigen Zeitpunkt keine rechtliche Relevanz. Da es allerdings absehbar ist, dass sie früher oder später kommen werden, ist es heute bereits möglich, diese zu markieren.
Damit die Kantonspolizei die grossen Velopiktogramme (3x3 Meter) bewilligen kann, müssen folgende **Randbedingungen** für die betroffene Strasse erfüllt sein:
 - Teil einer Tempo-30-Zone,
 - Kantonale Radroute oder im genehmigten Strassen Netzplan der Gemeinde als Radroute definiert und ausgewiesen,
 - Vortritt für Radfahrende gewährleistet.

5. Beurteilung Route 2: Nord - Süd

5.1 Übersicht und Zuständigkeiten

- Knoten 1-4 (grau in Abbildung):
Hier besteht keine rechtliche Grundlage (siehe Kapitel 4.2.2.). Daher können diese Knoten zum heutigen Zeitpunkt nicht umgestaltet werden.
- Knoten 5 bis 7 und Knoten 13 bis 15 (blau in Abbildung):
Diese Knoten liegen sowohl auf der kantonalen Radroute als auch innerhalb einer Tempo-30-Zone. Somit sind hier diverse Behörden für eine Vortrittsänderung involviert: Zum einen die Sicherheitsdirektion des Kanton Basel-Landschaft (Polizei BL) sowie vom Tiefbauamt BL die Abteilung Verkehrstechnik und zum anderen vom Tiefbauamt BL die Abteilung Projektmanagement/kantonale Radroute.
- Knoten 8 bis 12 (orange in Abbildung):
Diese fünf Knoten liegen auf der kantonalen Radroute, jedoch ausserhalb einer Tempo 30-Zone. Somit ist auf diesem Abschnitt nur der GB Verkehrsinfrastruktur (kantonale Radroute) von Seiten Kanton beizuziehen.



Route Süd-Nord: Schlossackerstrasse - Giebenacherstrasse - Remeliweg - Heissgländstrasse - Augsterstrasse - Augsterheglistrasse - Brücke über Frenkendorferstrasse mit Knoten Nr. 1 - 15

5.2 Knotengestaltung

5.2.1 Knoten Nr. 5

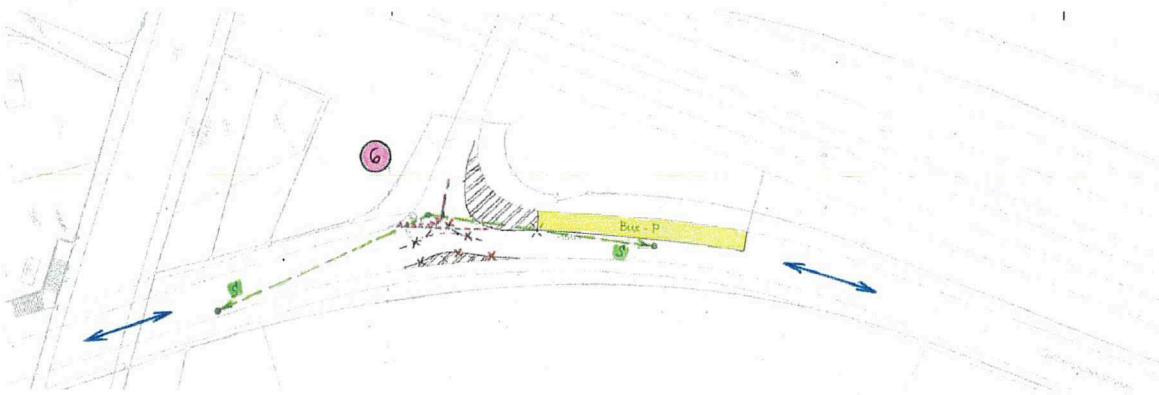
Eine Umgestaltung des Knotens Nr. 5 (Giebenacherstrasse/Schlossackerstrasse) bringt diverse rechtliche und verkehrstechnische Probleme mit sich:

Heute bildet die Giebenacherstrasse die verkehrliche Hauptachse an diesem Knoten und ist auch im Strassennetzplan von Pratteln als Sammelstrasse festgelegt. Die anschliessende Schlossackerstrasse ist als Erschliessungsstrasse definiert. Diese unterschiedliche Hierarchie ist heute baulich entsprechend umgesetzt. Zudem führt auch eine weitere kantonale Radroute über die Giebenacherstrasse (von der Oberemattstrasse zum Schwimmbad).

Für die beabsichtigte Verbindung Giebenacherstrasse/ Schlossackerstrasse bestehen somit keine rechtlichen Grundlagen und sie kann daher zum heutigen Zeitpunkt nicht vortrittsberechtigt geführt werden.

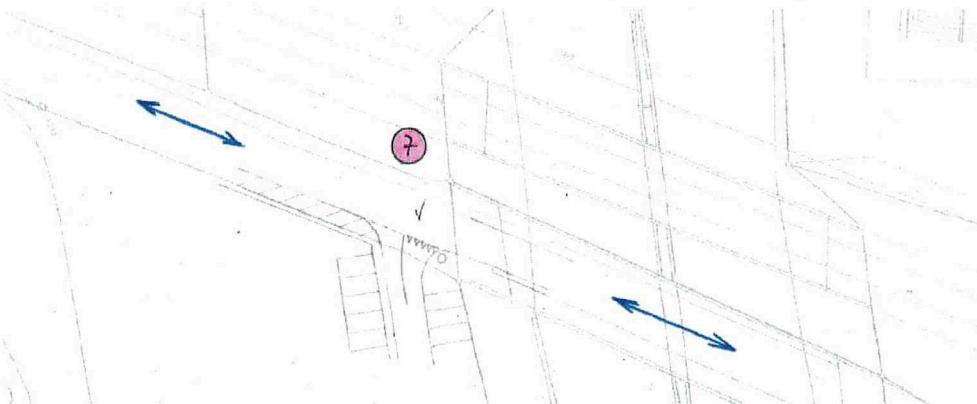
5.2.2 Knoten Nr. 6

Beim Knoten Nr. 6 ist eine Umgestaltung grundsätzlich möglich. Sofern sämtliche Behörden dieser zu stimmen.



5.2.3 Knoten Nr. 7

Der Anschluss Schwimmbadparkplatz ist bereits heute vortrittsbelastet und muss daher nicht mehr umgestaltet werden.

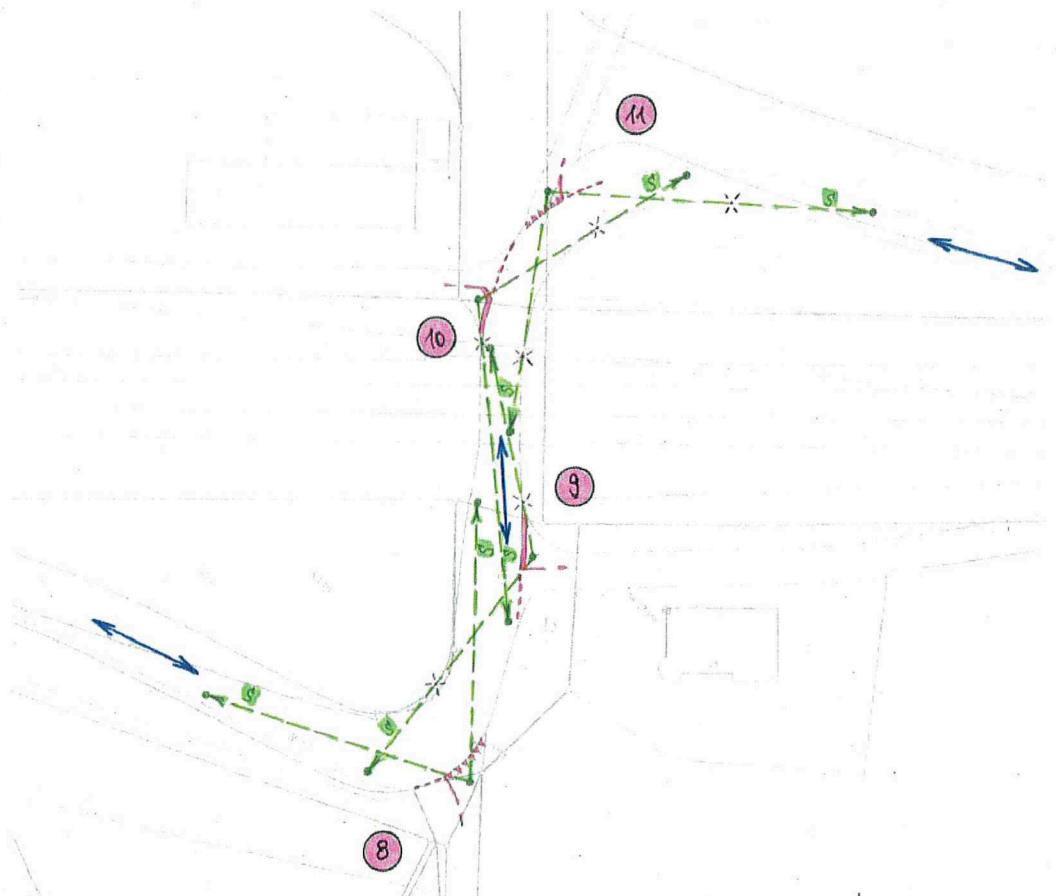


5.2.4 Knoten Nr. 8 bis 11

Diese vier Knoten können verkehrstechnisch grundsätzlich problemlos umgestaltet werden. Da sie ausserhalb der Tempo 30-Zone liegen, ist die Vortrittsänderung nur mit der kantonalen Radroute (Armin Schmauss, TBA BL) abzustimmen.

Aus verkehrstechnischer Sicht können diese Vortrittsänderungen durchgeführt werden. Es stellt sich allerdings die Frage, ob dies aufgrund der geringen Verkehrsmenge tatsächlich nötig und zweckmässig ist und welchen Mehrwert sich mit dieser Markierung ergibt.

Grundsätzlich sehen wir hier keine Notwendigkeit einer Umgestaltung.



5.2.5 Knoten 12

In diesem Bereich ist zurzeit eine Umgestaltung zur Verbesserung der Veloführung auf Gemeindeebene im Gange. Daher sollen die Überlegungen zum Velovortritt bei diesen baulichen Massnahmen miteinfließen und werden hier nicht weiter betrachtet.

5.2.6 Knoten 13

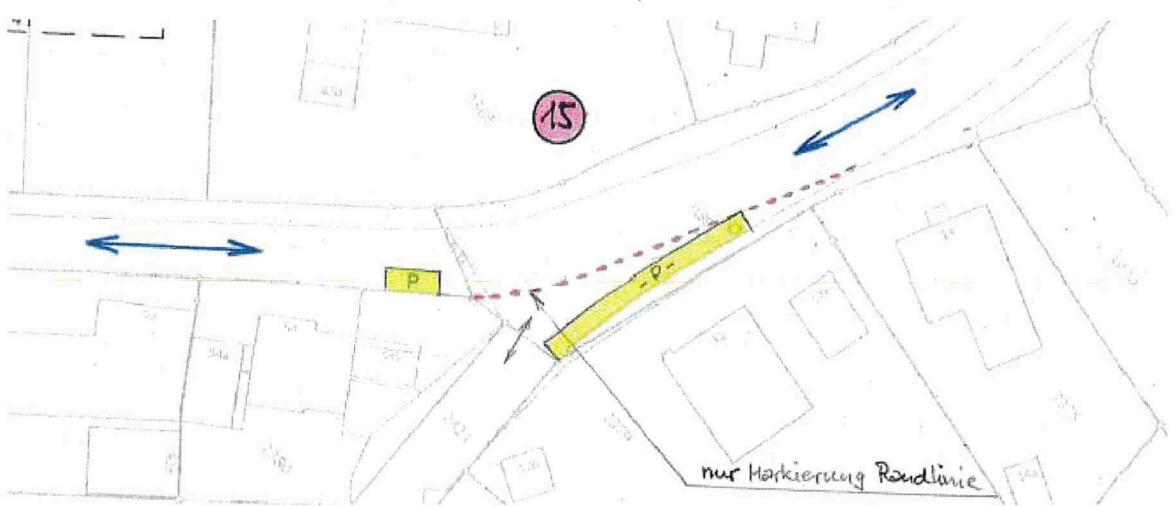
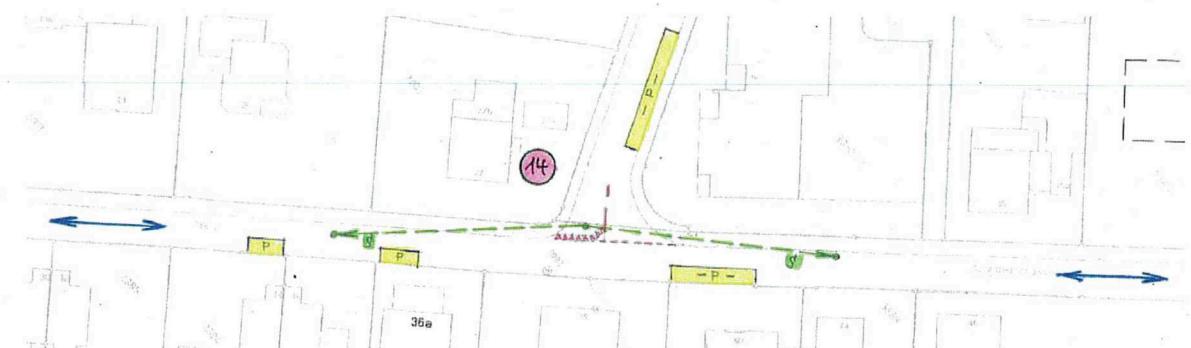
Eine Umgestaltung gemäss vorgeschlagener Route macht für den Knoten wenig Sinn, da bei diesem Knoten auf allen drei Knotenarmen eine kantonale Radroute geführt wird. Eine Vortrittsänderung würde somit eine dieser Verbindungen priorisieren. Ob das gewünscht ist oder Sinn macht, ist mit Armin Schmauss, Projektleiter Kant. Radrouten beim Tiefbauamt Basel-Landschaft abzusprechen. Auch ist die Sicherheitsdirektion bei diesem Knoten zuzuziehen (innerhalb einer Tempo 30-Zone).

Mit der heutigen Gestaltung wird dieser Knoten vor Ort als drei gleichberechtigte Straßen gelesen. Sollte hier nun eine Verbindung durch eine Vortrittsänderung priorisiert werden, empfehlen wir dies ebenfalls in der Anlage zu verdeutlichen und bauliche Massnahmen zu ergreifen.

Grundsätzlich empfehlen wir hier von einer Vortrittsänderung abzusehen.

5.2.7 Knoten 14 und 15

Für diese beiden Knoten ist eine Vortrittsänderung verkehrstechnisch möglich, sofern sämtliche Behörden dieser zustimmen.



6. Fazit

Eine gesamte Umsetzung der beiden vorgesehenen Routen ist zum heutigen Zeitpunkt nicht möglich. **Aufgrund der genannten Gründe können zum heutigen Zeitpunkt die Knoten Nr. 6/14/15 der Route 2 sinnvoll umgesetzt werden.** Bei den übrigen Knoten sind die rechtlichen Voraussetzungen oder die verkehrstechnische Notwendigkeit nicht gegeben.

Empfehlung weiteres Vorgehen:

Sollte der politische Wille weiter vorhanden sein, diese beiden Routen möglichst einheitlich und zusammenhängend umzusetzen, empfehlen wir folgendes weiteres Vorgehen:

- Politische Neubeurteilung der Routen, ob diese nach den heutigen Erkenntnissen noch sinnvoll sind oder die Linienführung angepasst werden muss. Speziell zu prüfen sind dabei die beiden Knoten 5 und 12 der Route 2.
- Koordination und Abklärungen mit den zuständigen Behörden bez. einer möglichen Umsetzung der Vortrittsänderungen.
- Schaffen der rechtlichen Grundlagen für die Umsetzung der Routen (Anpassen des Straßennetzplans Pratteln).
- Erarbeitung der Projekte zur Knotenumgestaltung auf den geplanten Velorouten.

Bottmingen, 15. Januar 2025

Glaser Sixer Keller AG
Sachbearbeiter: Andreas Wunderlin, Stephan Glutz