



An den Grossen Rat

21.5763.02

BVD/P215763

Basel, 9. Februar 2022

Regierungsratsbeschluss vom 8. Februar 2022

Schriftliche Anfrage Jean-Luc Perret betreffend «Normen für die Fahrbahnbreiten in Tempo 30-Zonen»

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Jean-Luc Perret dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

«In Basel führen Velorouten, Pendler- und Basisrouten, durch Quartierstrassen. In diesen Strassen wird in der Regel einseitig parkiert. Mit der Einführung von Tempo 30 wurden in einigen Strassen neu beidseitig Parkplätze markiert. Die engen Verhältnisse sollen die Autofahrenden zum Abbremsen bringen und den Verkehr zusätzlich beruhigen.

Velofahrende geraten in den so verkehrsberuhigten Strassen oft in Bedrängnis. Lieferwagen und zunehmend breitere Autos – sowohl im fließenden Verkehr wie auf den Parkfeldern – drängen die Velofahrenden an den Rand oder zwingen sie zu ihrem eigenen Schutz zum Anhalten. Dazu kommen wechselseitig angeordnete Parkfelder, die die Übersicht zusätzlich erschweren und die Fahrbahn stellenweise verengen. Dies auch auf wichtigen Velorouten wie dem St. Alban-Rheinweg oder der Engalgasse.

Andere Städte, beispielsweise Zürich oder Bern, haben eine Mindestbreite für Velorouten definiert. Gemäss Pro Velo ZH wäre eine Fahrbahnbreite von 4,8 Metern erforderlich, damit sie von Velofahrenden gefahrlos befahren werden könnten. In Basel ist dies nicht auf allen Velorouten gegeben.

Ich frage deshalb den Regierungsrat an:

1. Welche Normen werden bei der Gestaltung von Tempo 30-Zonen generell und auf Velorouten angewendet?
2. Nach welchen Kriterien oder Normen werden Einzelparkplätze oder andere beruhigende Elemente eingesetzt?
3. Gelten für die seit diesem Jahr neu markierten Velostrassen andere Kriterien?
4. Welche Mindestbreite zwischen zwei Parkplatzreihen erachtet der Regierungsrat als erstrebenswert? Aus welchen geschätzten Fahrzeugbreiten setzt sich diese zusammen?
5. Welche Gründe führen dazu, dass diese Mindestbreiten an ganzen Strassenabschnitten oder auch nur stellenweise unterschritten werden?
6. Hält der Regierungsrat einen Sicherheitszuschlag zum Schutz von achtlos geöffneten Türen entlang von parkierten Autos für sinnvoll? Wie breit müsste dieser sein? Wie würde sich dieser auf die Normbreiten auswirken?

Jean-Luc Perret»

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

1. Einleitung

Ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel des Regierungsrates ist die Förderung umweltschonender Fortbewegungsarten und damit auch des Velofahrens. Dabei spielt das Angebot einer sicheren und attraktiven Veloinfrastruktur für alle Altersgruppen eine wichtige Rolle. Um dieses Ziel zu erreichen, steht die Beseitigung von Gefahrenstellen im Fokus.

Das Velo erfreut sich in Basel bereits seit einiger Zeit zunehmender Beliebtheit. Damit verbunden steigen auch die Anforderungen an Sicherheit und Komfort der Verkehrsinfrastruktur. Dies gilt auch für Velorouten in Tempo 30-Zonen. In einer dicht bebauten Stadt wie Basel ist der öffentliche Raum knapp und damit ein einschränkender Faktor, der dazu führt, dass die Normen nicht überall eingehalten werden können.

2. Zu den einzelnen Fragen

1. *Welche Normen werden bei der Gestaltung von Tempo 30-Zonen generell und auf Velorouten angewendet?*
2. *Nach welchen Kriterien oder Normen werden Einzelparkplätze oder andere beruhigende Elemente eingesetzt?*

Die Fachstellen des Kantons berücksichtigen bei der Projektierung die Normen der Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS), die eigenen kantonalen Richtlinien sowie die Empfehlungen der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu).

In Strassen, in denen Tempo 30 signalisiert ist, müssen Verkehrsteilnehmende und Anwohnerschaft davon ausgehen bzw. darauf vertrauen können, dass die geltende Maximalgeschwindigkeit eingehalten wird. Dies wird unterstützt durch geeignete Begleitmassnahmen, zu denen auch die wechselseitige Anordnung von Parkfeldern gehört. Diese veranlasst alle Verkehrsteilnehmenden, langsamer zu fahren und lässt sich zudem einfach und schnell umsetzen, weil es dafür keine Bau-massnahmen braucht. Ergänzende bauliche Massnahmen (z.B. Trottoirmasen zur Verbesserung der Querung für Zufussgehende und gleichzeitiger Verengung des Querschnitts) werden jeweils im Rahmen von Erhaltungsmassnahmen geprüft und umgesetzt.

3. *Gelten für die seit diesem Jahr neu markierten Velostrassen andere Kriterien?*

Nein. Auch die durch den Bundesrat verabschiedete und seit dem 1. Januar 2021 gültige Revision der Verkehrsregeln (VRV) und der Signalisationsverordnung (SSV) hat bisher keinen Einfluss auf die Gestaltung des Verkehrsraums. Sie räumt den Behörden lediglich die Kompetenz ein, in Tempo-30-Zonen mittels Vortrittssignalen vom Grundsatz des Rechtsvortritts abzuweichen und die «Velostrasse» als vortrittsberechtigt zu signalisieren. Spezifische Normen für Velostrassen existieren derzeit nicht, sollen aber in den kommenden Jahren gesamtschweizerisch erarbeitet werden.

4. *Welche Mindestbreite zwischen zwei Parkplatzreihen erachtet der Regierungsrat als erstrebenswert? Aus welchen geschätzten Fahrzeugbreiten setzt sich diese zusammen?*

Damit die Strasse auch von der Feuerwehr, Stadtreinigung usw. befahren werden kann, ist eine Durchfahrtsbreite von mindestens 3.00 m erforderlich. Nach Möglichkeit wird auf Velorouten eine Durchfahrtsbreite von 4.50 m angestrebt. Die sich aus der Norm ergebenden Querschnittsmasse stellen sich aus der Grundabmessung der Fahrzeuge, einem Zuschlag für den jeweiligen Bewegungsspielraum und zusätzlich einem Sicherheitszuschlag zusammen, wobei sich Bewegungs-

spielraum sowie Sicherheitszuschlag nach den ortsspezifischen Geschwindigkeiten richten. Gemäss aktuellem Stand wird in der schweizerischen Normierung für Velo eine Grundabmessung von 0.60 m angewendet. Für Personenwagen eine Breite von 1.80 m und für Lastwagen eine Grundabmessung von 2.50 m zugrunde gelegt.

5. *Welche Gründe führen dazu, dass diese Mindestbreiten an ganzen Strassenabschnitten oder auch nur stellenweise unterschritten werden?*

Die historisch gewachsenen Strassenräume einer Stadt entsprechen naturgemäss nur sehr bedingt den heutigen Ansprüchen an die Verkehrsinfrastruktur. So waren früher die Fahrzeuge im Schnitt schmaler als heute und auch die Anforderungen an die Verkehrssicherheit waren weniger hoch. Deshalb können in einer Stadt wie Basel nicht überall die Mindestbreiten eingehalten werden, ohne dass der gesamte Verkehr erheblich beeinträchtigt würde. Wo aber in einem gegebenen Strassenraum die Breiten eindeutig unterschritten sind, wie z.B. im Nasenweg (ca. 4.25 m), muss die Nutzung des Verkehrsraums für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden angepasst werden, zum Beispiel indem Parkplätze aufgehoben werden.

6. *Hält der Regierungsrat einen Sicherheitszuschlag zum Schutz von achtlos geöffneten Türen entlang von parkierten Autos für sinnvoll? Wie breit müsste dieser sein? Wie würde sich dieser auf die Normbreiten auswirken?*


Velofahrende müssen genügend Platz neben parkierten Autos haben, um das Risiko von Kollisionen mit sich öffnenden Autotüren zu minimieren. Die Planungshilfe des Kantons sieht daher entsprechende Sicherheitsabstände zwischen dem Veloverkehr und den parkierten Autos vor:

- Bei hohem Veloverkehr ist, wenn möglich, zu gewährleisten, dass dieser mit einem Abstand von 1 m (von der Achse) zum Parkfeldrand fahren kann.
- Ist auf der Fahrbahn ein Radstreifen vorhanden, so ist ein Sicherheitsabstand von mindestens 0.50 zwischen Radstreifen und den Längsparkierfeldern anzuordnen.

Gemäss den Normen der Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) gilt für Strassen im Gegenverkehr: Neben einseitigen Längsparkfeldern soll eine Fahrgasse von 4.25 m, zwischen beidseitigen Parkfeldern eine Fahrgasse von 4.45 m vorhanden sein.

Bei den Massangaben handelt es sich um Idealmasse, von denen im teilweise engen öffentlichen Raum abgewichen werden muss – auch weil es ausser für den Verkehr noch für Rabatten, Bäume, Bänke, Boulevardgastronomie, Werkstoffammelstellen u.v.a.m. Platz braucht.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin