



An den Grossen Rat

17.5209.04

JSD/P175209

Basel, 11. Dezember 2024

Regierungsratsbeschluss vom 10. Dezember 2024

## **Anzug Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend «Sicherheit für Velofahrende an Kreuzungen und entlang parkierter Autos»**

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 16. November 2022 vom Schreiben 17.5209.03 Kenntnis genommen und – entgegen dem Antrag des Regierungsrates – den Anzug Raphael Fuhrer und Konsorten stehen lassen.

«Die Sicherheit ist ein wichtiger Faktor, ob sich Menschen für oder gegen das Velo entscheiden. Leider kommt es jedoch immer wieder zu gefährlichen Situationen oder Unfällen, bei denen VelofahrerInnen zu Schaden kommen. Dieser Anzug hat zum Ziel, in zwei kritischen Situationen Verbesserungen zu prüfen.

Erstens an Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen: Eine Mikroentflechtung vor und im Ampel-Bereich würde die Übersichtlichkeit zwischen allen Fahrzeugen auf der Fahrbahn erhöhen. Dies wird erreicht mit einer genügend grossen Velo-Aufstellfläche je Spur ("Velosack") bei Ampeln, auf dem Velofahrende vor den Autofahrenden auf Grün warten. Wichtig dabei ist, dass dieses genügend lang und pro Spur vorhanden ist, damit sich Velofahrende am richtigen Ort aufstellen und gut sichtbar sind. Im Idealfall wird der zur Kreuzung führende Velostreifen bis zur Aufstellfläche vor den Autos weitergeführt. Bei Linksabbiegespuren wird mit dem Beginn der Abbiegespur ein Velostreifen ausgeschieden, der zur Veloaufstellfläche vor dieser Spur führt. Führen keine Velostreifen auf die Kreuzung zu, beginnt dieser erst wenige Meter vor dem Haltebalken der Autos. Bei sehr beengten Platzverhältnissen, wenn keine normkonformen Velostreifen im Wartebereich Platz haben, kann auch der Haltebalken rechts aufgelöst werden. So hält das erste heranfahrende Auto ganz links auf der Spur und Velofahrende können rechts gut nach vorne zur Veloaufstellfläche vorziehen. Manche Schweizer Städte unterstützen dies zusätzlich mit Velo-Piktogrammen.

Zweitens auf Velostreifen, die an parkierten Autos vorbeiführen: In Basel-Stadt schliessen Velostreifen nahtlos an die seitlich markierten Autoparkplätze an. Velofahrende werden somit angeleitet, sehr nahe an diesen parkierten Autos vorbeizufahren. Dies, obwohl beispielsweise die bfu empfiehlt, im Minimum 70 cm Abstand zum Strassenrand und erst Recht zu parkierten Autos zu halten. Das Risiko, in eine sich unvermittelt öffnende Autotüre zu fahren, ist gross. Mehrere Städte markieren darum Radstreifen, die rechts eine Begrenzungslinie haben. Dabei wird ein Sicherheitsabstand von minimal 30 cm zum Parkfeld eingehalten. Dies garantiert Velofahrenden, die in der Mitte des Radstreifens fahren, einen vernünftigen Abstand und wertvolle Reaktionszeit im Falle einer sich öffnenden Autotüre.

Der Regierungsrat wird eingeladen zu prüfen und zu berichten, wie die oben beschriebenen Massnahmen betreffend Velomarkierungen als Standard bei Lichtsignalanlagen und entlang parkierten Autos umgesetzt werden können.

Raphael Fuhrer, Jörg Vitelli, David Wüest-Rudin»

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

## 1. Ausgangslage

Der Grosse Rat hat den Anzug Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend «Sicherheit für Velofahrende an Kreuzungen und entlang parkierter Autos» entgegen dem Antrag des Regierungsrats zwecks erneuter Berichterstattung durch den Regierungsrat stehen gelassen. Der Anzugsteller zeigte sich von der Antwort des Regierungsrates nur teilweise befriedigt. Er erkannte Potenzial bei der Anzahl Aufstellflächen – insbesondere bei sämtlichen Linksabbiegespuren, dies sei rechtlich möglich – und regte weitere Verbesserungen an. Diesen Punkten wird in den nachfolgenden Ausführungen Rechnung getragen.

## 2. Verkehrssicherheit im Kanton BS

Die Verkehrssicherheit hat im Kanton Basel-Stadt einen hohen Stellenwert. Der Fokus liegt dabei auf den verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden, insbesondere auch auf den Velofahrenden. Die Kantonspolizei beobachtet und analysiert das Unfallgeschehen laufend und veröffentlicht neben der Jahresunfallstatistik auch die Örtlichkeiten der Unfallschwerpunkte (<https://www.bs.ch/jsd/polizei/unsere-hauptabteilungen/verkehr/verkehrssicherheit/verkehrsunfallstatistik>).

Zur Sensibilisierung der Bevölkerung auf Verkehrsunfälle wurde zudem ein interaktives Dashboard entwickelt ([https://data.bs.ch/pages/verkehrsunfall\\_dashboard\\_basel/](https://data.bs.ch/pages/verkehrsunfall_dashboard_basel/)). Die relativ tiefen Verkehrsunfallzahlen im Kanton Basel-Stadt lassen darauf schliessen, dass der verfolgte integrale Ansatz der Verkehrssicherheit seine Wirkung zeigt.

## 3. Aufstellbereich für Velofahrende vor Kreuzungen mit LSA

### 3.1 Aktuelle Situation

Die Entflechtung des Veloverkehrs und des motorisierten Individualverkehrs auf Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen (LSA) steigert die Sicherheit für Velofahrende und reduziert deren Wartezeiten. Mit der Anordnung von Aufstellbereichen für Velofahrende wird ein konfliktfreier Abfluss von schnellerem Veloverkehr auf wichtigen Velorouten unterstützt und somit der Komfort erhöht. Gleichzeitig wird dabei der Veloverkehr im Strassenraum sichtbar gemacht.

Seit 1. Januar 2021 sind Aufstellbereiche für Velofahrende – der sogenannte «Velosack» – unter gewissen Voraussetzung auch dort möglich, wo kein zuführender Velostreifen vorhanden ist (Kapitel 3.2). Dies hat das Amt für Mobilität gemeinsam mit der Kantonspolizei Basel-Stadt zum Anlass genommen, flächendeckend zu überprüfen, wo weitere Aufstellbereiche als Sofortmassnahme umgesetzt werden können. Darüber hinaus wird bei anstehenden Projekten jeweils geprüft, ob und wo Aufstellbereiche für Velofahrende eingerichtet werden können, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und den Veloverkehr gezielt zu fördern. So ist die Anzahl Aufstellbereiche für Velofahrende seit der letzten Beantwortung dieses Anzugs um weitere zwölf auf insgesamt 46 Aufstellflächen gestiegen. Die einzelnen Standorte sind der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen.

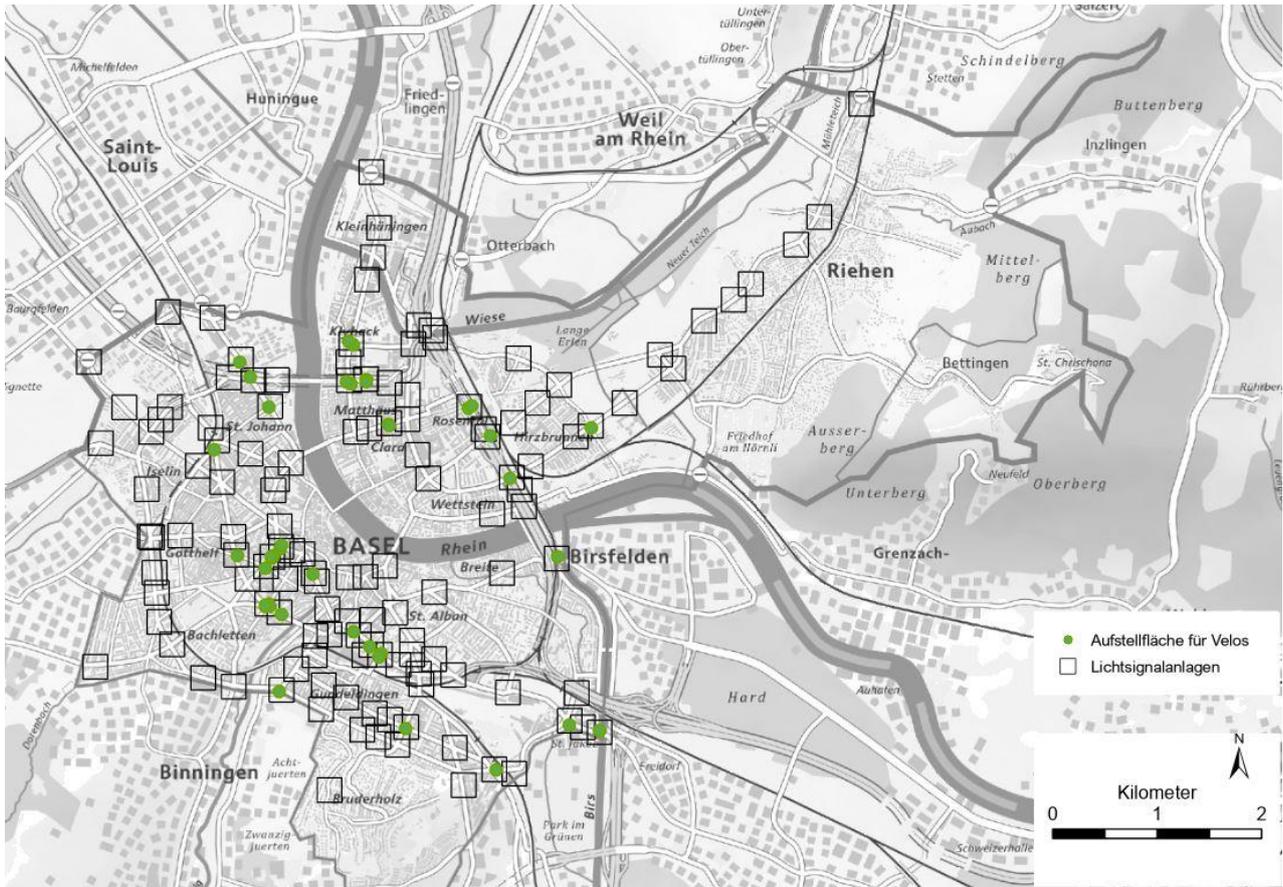


Abbildung 1: Aufstellbereiche für Velofahrende im Kanton BS. Stand 31.10.2024

### 3.2 Aufstellflächen bei Linksabbiegespuren

Der Anzugssteller wünscht sich bei sämtlichen Linksabbiegespuren eine Aufstellfläche für Velofahrende. Gemäss Art. 75 Abs. 7 der eidgenössischen Signalisationsverordnung (SSV, SR 741.321) dürfen Aufstellflächen nur markiert werden, sofern entweder ein Radstreifen in den Aufstellbereich mündet oder aber die Bedingungen für einen Verzicht auf einen solchen Radstreifen kumulativ erfüllt sind. Letzteres ist der Fall, wenn keine Rechtsabbiegemöglichkeit besteht oder den anderen Fahrzeugen das Rechtsabbiegen bei der Verzweigung untersagt ist, und der Fahrstreifen zudem über eine ausreichende Breite verfügt, damit die Velofahrende ungehindert rechts an wartenden Motorfahrzeugen vorbeifahren können. Die Mindestbreite richtet sich dabei nach kantonalen Standards und beträgt im Kanton Basel-Stadt 3,2 Meter.

Da die genannten Voraussetzungen nicht immer gegeben sind, ist eine flächendeckende Einführung von Aufstellflächen bei Linksabbiegespuren nicht möglich.

### 3.3 Künstlicher Velostreifen bei Rechtsabbiegemöglichkeit

Weiter schlug der Anzugssteller im Zusammenhang mit der letzten Anzugsbeantwortung vor, den bei rechtsabbiegender motorisierter Individualverkehr zwingenden zuführenden Velostreifen mit – beispielsweise drei gelben Strichelementen – künstlich anzudeuten.

Ein wichtiger Grundsatz für Markierungen aus Sicht der Verkehrssicherheit ist die Befahrbarkeit. Das bedeutet, dass nur markiert wird, was auch befahrbar ist. Ist hingegen ein Fahrstreifen nicht genügend breit, weichen die Verkehrsteilnehmenden auf andere Fahrbahnbereiche – wie etwa den Velostreifen oder die Gegenfahrbahn – aus, was das Konfliktpotenzial erhöht.

Ein künstlich markierter Velostreifen suggeriert den Velofahrenden somit Sicherheit und verstärkt die Gefahr von Situationen wie Abdrängen oder Probleme mit dem toten Winkel. Aus diesem Grund wird im Kanton Basel-Stadt bewusst auf solche Markierungen verzichtet. An Örtlichkeiten, an denen die Fahrstreifenbreiten zur Markierung von zuführenden Velostreifen beim Rechtsabbieger ausreichen, werden diese konsequent angeordnet.

#### 4. Radstreifen entlang von Parkfeldern

Gemäss den neuen Standards zur Gestaltung von Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur (2024) des Kantons Basel-Stadt muss ein Sicherheitsabstand von 0,5 – 0,75 Metern zur Parkierung bei allen spurgebundenen Veloführungsformen und bei Veloführung im Mischverkehr auf wichtigen Verbindungen zwingend berücksichtigt werden. Der Sicherheitsabstand kann baulich oder durch Markierung erreicht werden.



Abbildung 2: Sicherheitsabstand bei Parkierung MIV neben der Fahrbahn mit baulichem Niveauunterschied oder mittels Markierung

Vielfach lassen die engen Platzverhältnisse in einer organisch gewachsenen Stadt wie Basel die Umsetzung dieser Lösung aber nicht zu. Zum einen stehen die zusätzlichen Radstreifen im Konflikt mit dem Platzbedarf von anderen Verkehrsteilnehmenden, zum anderen müssen die Fahrstreifen je nach Örtlichkeit (z.B. Notfallachse) unterschiedlich breit sein.

Die Kantonspolizei Basel-Stadt wie auch das Bau- und Verkehrsdepartement überprüfen anhand von Hinweisen der Bevölkerung oder Dritter systematisch Örtlichkeiten mit Velostreifen entlang von Parkfeldern. Diese werden im Rahmen anstehender Verkehrsprojekte berücksichtigt. Für den Spalenring etwa ist im Rahmen eines umfassenden Neugestaltungsprojekts eine vollständige Versetzung der Parkplätze entlang der gesamten Strassenlänge geplant. Mit einer Umsetzung ist allerdings frühestens ab 2030 zu rechnen.

Wo in absehbarer Zeit keine Umgestaltungsprojekte geplant sind, münden die Hinweise in Sofortmassnahmen. So wurden in der Neuweiler- und Allschwilerstrasse zahlreiche Parkplätze aufgehoben, um die Sicherheit für Velofahrende zu erhöhen. Weiter erfolgt in der Kannenfeldstrasse eine Versetzung der Parkplätze um 0,5 Meter trottoireinwärts, um den Sicherheitsabstand zum Velostreifen zu gewährleisten. Sollte sich diese Sofortmassnahme als erfolgreich erweisen, ist eine Ausweitung auf andere als kritisch bewertete Strassen resp. Strassenabschnitte vorgesehen.

Weiter untersuchte das Amt für Mobilität im Vorfeld der letzten Anzugsbeantwortung sämtliche Streckenabschnitte mit engen Platzverhältnissen neben Tramgleisen. In diesem Zusammenhang wurden seit Ende 2020/Anfang 2021 rund 400 Parkplätze aufgehoben, bei denen der Abstand zwischen Parkplatz und Tramgleis nur einen Meter oder weniger betrug.

## 5. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend «Sicherheit für Velofahrende an Kreuzungen und entlang parkierter Autos» abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer  
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin