



An den Grossen Rat

17.5209.02

JSD/P175209

Basel, 8. Januar 2020

Regierungsratsbeschluss vom 7. Januar 2020

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

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 15. November 2017 den nachstehenden Anzug Raphael Fuhrer und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

«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. Zur Verkehrssicherheit im Allgemeinen

Das Bundesparlament hat im Juni 2012 die Vorlage «Via sicura» angenommen, um die Verkehrssicherheit in der Schweiz zu erhöhen mit dem Ziel, dass «nur noch gut ausgebildete und voll fahrfähige Menschen in sicheren Fahrzeugen auf Fehler verzeihenden Strassen verkehren». Für die Zielerreichung wurden Massnahmen formuliert und etappenweise eingeführt.¹ Auch mit der Einführung von sechs Infrastruktur-Sicherheitsinstrumenten (ISSI), soll dieses Ziel konsequent weiterverfolgt werden und sowohl neue Strassenprojekte als auch bestehende Strassen sicherer gemacht werden: Road Safety Audits (RSA) werden in der Planung von Strassenprojekten eingesetzt. Mit den weiteren ISSI (RSI, EUM, BSM und NSM) werden die in Betrieb befindlichen Strassen in Bezug auf die Verkehrssicherheit systematisch beurteilt. Zudem führt das Bundesamt für Strassen neu eine Liste der jeweiligen kantonalen Sicherheitsbeauftragten der Kantone sowie desjenigen des Bundes und fördert aktiv den Austausch mit und zwischen diesen Stellen.

Auch im Kanton Basel-Stadt hat die Verkehrssicherheit höchsten Stellenwert. Der Regierungsrat integrierte die Verkehrssicherheit erstmals in den Legislaturplan 2013-2017. Im aktuellen Legislaturplan 2017–2021 wurde im Ziel 10 («Der Kanton Basel-Stadt verfügt über einen hohen Sicherheitsstandard») explizit festgehalten, dass «ein umfassender Verkehrssicherheitsplan ausgearbeitet (wird), um Verkehrsunfälle zu reduzieren und sicheres Verhalten im Verkehr zu fördern». Beim im Juni 2019 erlassenen «Verkehrssicherheitsplan Basel-Stadt»² liegt der Fokus auf den verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden, insbesondere auch auf den Velofahrenden. Im Verkehrssicherheitsplan wird die zukünftige fachbereichsübergreifende Ausrichtung der Verkehrssicherheitsarbeit im Kanton Basel-Stadt festgelegt. Während bis anhin vor allem punktuelle Massnahmen wie die situationsgerechte Normenumsetzung, Repression und Plakataktionen umgesetzt wurden, soll das Projekt umsetzungswürdige Massnahmen bündeln und aufeinander abstimmen.

Aktuell wird ein Statusbericht erarbeitet, in dem die bisherigen Aktivitäten im Bereich der Verkehrssicherheit aufgeführt und die bisherigen Anstrengungen gewürdigt werden. Der Bericht zeigt aber auch Herausforderungen auf, die sich bei der Optimierung der Verkehrssicherheit stellen. Aufgrund des Pilotcharakters diverser Verkehrssicherheitsprojekte im Kanton Basel-Stadt, können Best-Practice-Ansätze abgeleitet werden, die teilweise in direktem Zusammenhang mit den Erkenntnissen aus der Erarbeitung des Verkehrssicherheitsplans stehen. Ein Beispiel dafür ist die konsequente Einbindung aller sechs Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente des Bundes in die integralen Planungsprozesse des Kantons Basel-Stadt, um eine möglichst sichere Mobilität für alle Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten. Die relativ tiefen Verkehrsunfallzahlen im Kanton Basel-Stadt zeigen, dass der verfolgte integrale Ansatz der Verkehrssicherheit seine Wirkung zeigt.

2. Ausgeweiteter Radstreifen vor Kreuzungen mit Lichtsignal

Die Entflechtung des Veloverkehrs und des motorisierten Individualverkehrs auf Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen steigert die Sicherheit für Velofahrende und reduziert deren Wartezeiten. Ein ausgeweiteter Radstreifen bzw. ein «Velosack» unmittelbar vor einer Kreuzung mit einer Lichtsignalanlage kommt aus Sicherheitsgründen allerdings nur dort zur Anwendung, wo

¹ Für die Zielerreichung wurden Massnahmen formuliert und etappenweise eingeführt. Der Grosse Rat hat nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. 15.1043.01 einen Betrag von knapp 2 Millionen Franken zur kantonalen Umsetzung des Massnahmenpakets «Via sicura» bewilligt.

² Abrufbar unter: [file:///C:/Users/sposea/Downloads/Verkehrssicherheitsplan%20\(3\).pdf](file:///C:/Users/sposea/Downloads/Verkehrssicherheitsplan%20(3).pdf).

sich linksabbiegende Velos und geradeausfahrende Motorfahrzeuglenkende die Verkehrsfläche auf der Kreuzung teilen müssen. Nachfolgend eine Übersicht der in den letzten Jahren neu angeordneten ausgeweiteten Radstreifen:

Gebiet	Örtlichkeit	Verbesserung
Basel-Ost	Margarethenstich	Ausgeweiteter Radstreifen & Spurabbau
Basel-Ost	Peter Merian-Strasse	Ausgeweiteter Radstreifen & Spurabbau
Basel-Ost	Elisabethenanlage, Höhe Strassburger-Denkmal	Ausgeweiteter Radstreifen
Basel-West	Arnold Böcklin-Strasse -> Oberwilerstrasse	Ausgeweiteter Radstreifen
Basel-West	Strassburgerallee -> Kannenfeldplatz	Ausgeweiteter Radstreifen
Basel-West	Mülhauserstrasse -> Elsässerstrasse	Ausgeweiteter Radstreifen
Basel-West	Schützenmattstrasse -> Austrasse	Ausgeweiteter Radstreifen
Basel-West	Schützenmattstrasse -> Eulerstrasse	Ausgeweiteter Radstreifen
Basel-West	Austrasse -> Spalenring	Ausgeweiteter Radstreifen & Spurabbau
Kleinbasel	Allmendstrasse -> Bäumlhofstrasse	Ausgeweiteter Radstreifen
Kleinbasel	Riehenstrasse -> Schwarzwaldallee	Ausgeweiteter Radstreifen
Kleinbasel	Hammerstrasse -> Feldbergstrasse	Ausgeweiteter Radstreifen
Kleinbasel	Müllheimerstrasse -> Feldbergstrasse	Ausgeweiteter Radstreifen
Kleinbasel	Mauerstrasse -> Gärtnerstrasse	Ausgeweiteter Radstreifen

Tabelle 1: In Basel in den letzten Jahren vor Kreuzungen ausgeweitete Radstreifen (Velosäcke)

Mit Blick auf die Verkehrssicherheit von Velofahrenden wird auf die Ausgestaltung eines «Velosacks» vor Kreuzungen verzichtet, auf denen Velofahrende geradeaus fahren oder linksabbiegen und Fahrzeuglenkende rechtsabbiegen, keine Lichtsignalanlage vorhanden ist oder schwacher Veloverkehr besteht (so auch VSS-Norm 640 252³). Gefährlich wäre dies insbesondere beim Wechsel zwischen der Rot- und der Grünphase: Die Velofahrenden, die den «Velosack» vor der Grünphase noch nicht erreicht haben, würden gewöhnlich rechts am langsam anrollenden motorisierten Individualverkehr vorbei fahren und sich so – meist völlig unbewusst – im sogenannten toten Winkel⁴ der rechtsabbiegenden Fahrzeuglenkenden bewegen. Die Gefahr von schweren Unfällen ist bei solchen Fällen für die Velofahrenden sehr gross.⁵ Detaillierte Informationen zu sogenannten Tür-Öffner-Unfällen sind auf der Homepage der Kantonspolizei abrufbar.⁶

Auch in Zukunft wird die Machbarkeit eines ausgeweiteten Radstreifens bzw. «Velosacks» im Rahmen von Projekten oder zur Verbesserung der Veloführung jeweils geprüft und dort angebracht, wo es mit Blick auf die Verkehrssicherheit sinnvoll ist. Aktuell liegen keine spruchreifen Projekte vor, an der einen oder anderen Örtlichkeit wird allerdings die Machbarkeit eines ausgeweiteten Radstreifens geprüft.

3. Radstreifen entlang von Parkfeldern

Gemäss Planungshilfe für die Gestaltung von Anlagen des Fuss- und Veloverkehrs des Amts für Mobilität aus dem Jahr 2017, für die optimale Ausgestaltung von Radstreifen entlang von Parkfeldern, soll neben den parkierten Fahrzeugen ein Sicherheitsabstand von mindestens 0.5 Metern mit baulichem Niveauunterschied realisiert werden.

³ Der Schweizerische Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) erlässt Normen im Bereich der Verkehrstechnik bzw. von Signalisationen und zu Markierungen.

⁴ Als toter Winkel wird im Strassenverkehr der von Fahrzeugführern innerhalb geschlossener Fahrzeuge trotz Rückspiegeln nicht einsehbarer Bereich seitlich des Fahrzeuges bzw. vor und hinter dem Fahrzeug bezeichnet. Dieser Bereich ist je nach Anzahl der Fenster und Rückspiegel unterschiedlich gross. Ein besonderes Problem stellte der tote Winkel bei LKWs, Bussen und Motorrädern dar, da diese wegen der Grösse und Konstruktion nur einen eingeschränkten direkten Sichtradius haben.

⁵ Die Gefährlichkeit des toten Winkels wurde jüngst im September 2019 an einer Standaktion der Kantonspolizei auf dem Marktplatz im Rahmen des gesamteuropäischen Aktionstags für Verkehrssicherheit Blättern «Project EDWARD» verdeutlicht. Entlang eines Lastwagens wurde ein Fahrrad mit einer menschengrossen Puppe nach vorne und hinten verschoben. Wer sich auf den Fahrersitz im Lastwagen setzte, konnte erkennen, wie rasch ein Velofahrer im toten Winkel aus dem Sichtfeld der Fahrzeuglenkenden verschwindet.

⁶ <https://www.polizei.bs.ch/verkehr/verkehrssicherheit/unfallauswertung.html>

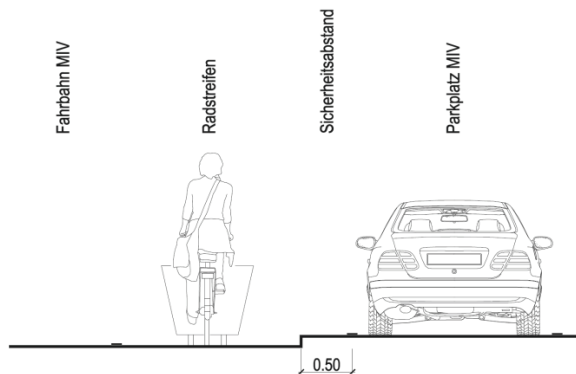


Abbildung 1: Sicherheitsabstand bei Parkierung MIV neben der Fahrbahn mit baulichem Niveauunterschied (Planungshilfe für die Gestaltung von Anlagen des Fuss- und Veloverkehrs 2017, S. 27)

Vielfach lassen die engen Platzverhältnisse in einer organisch gewachsenen Stadt wie Basel den Bau dieser Lösung aber nicht zu. Zudem stehen die zusätzlichen Radstreifen im Konflikt mit dem Platzbedarf von anderen Verkehrsträgern (sowohl motorisierter Individualverkehr als auch öffentlicher Verkehr).

Zwischen 2012 bis 2015 wurden im Kanton Basel-Stadt polizeilich 65 Unfälle registriert, bei welchen ein Velo oder E-Bike in eine Autotüre gefahren ist. Dies entspricht rund 10% bis 15% aller rapportierten Velounfälle. Von diesen 65 durch unachtsames Öffnen von Fahrzeugtüren herbeigeführten Unfällen ereigneten sich allerdings nur drei auf Radstreifen. 48 dieser Unfälle trugen sich stattdessen auf Strassen ohne Radstreifen zu – oft auch dort, wo parallel zu den parkierten Fahrzeugen die Tramgleise verlaufen. Weitere 14 Verkehrsunfälle sind auf aussteigende Personen nach verkehrsbedingtem Anhalten im Knotenbereich oder im Kolonnenverkehr (Stau) zurückzuführen. Offensichtlich sensibilisiert der Radstreifen Personen, die aus parkierten Fahrzeugen aussteigen, für den Veloverkehr. Demnach ist weniger die zu geringe Breite des Radstreifens, sondern vielmehr die Kombination aus Parkfeldern für Motorfahrzeuge ohne Radstreifen sowie das Nichtvorhandensein eines Radstreifens und die Nähe zu Tramgleisen gefährlich.

Die Einführung von Radstreifen, insbesondere entlang von Längsparkfeldern, reduziert die Gefahr schwerer Unfälle von Velofahrenden. Lassen es die Platzverhältnisse zu, werden deshalb weiterhin konsequent Radstreifen ausgestaltet. Realisiert werden aber auch zahlreiche andere Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur. Exemplarisch werden nachfolgend einige aktuell geplante Verbesserungsmassnahmen für den Veloverkehr angeführt:

Gebiet	Örtlichkeit	Verbesserung	Bemerkung
Basel-Ost	Knoten Dreispitz / Münchensteinerstrasse	Radstreifen über Knoten in beide Richtungen	Ratschlag in Arbeit
Basel-Ost	Gundeldingerstrasse (Thiersteinallee - Viertelkreis)	Radstreifen stadtauswärts Velo gegen Einbahn stadteinwärts	Umsetzung bis Sommer 2022
Basel-Ost	St. Alban-Anlage (Hardstr. - Tramhst. St. Alban-Tor)	Aufhebung PP für sicheren Radstreifen	Planauflage
Basel-Ost	St. Alban-Graben	Radstreifen Richtung Bankplatz, Aufhebung Parkbucht	Umsetzung ca. Ende 2021
Basel-Ost	St. Alban-Vorstadt (Malzgasse – Castellioweglein)	Aufhebung PP in Zusammenhang mit Kompensation KUMU	Umsetzung ca. Ende 2021
Basel-Ost	Knoten St. Jakob	Velofurt, Indirekter Linksabbieger,	Ratschlag bei UVEK
Basel-Ost	Peter Merian-Strasse (Lindenholz - Nauenstr.)	Reduktion IV-Spur, neuer zuführender Radstreifen mit Ausweitung am Knoten	Umsetzung Anfang 2021
Basel-Ost	Hardstrasse	Reduktion PP, Anpassung Fahrbahnquerschnitt für sicheres Nebeneinander der Velo-tram	Ratschlag in Beratung UVEK
Basel-West	Schützenmattstrasse / Schützengraben	Spurabbau und neuer vorgezogene (ev. ausgeweitete) Radstreifen	In Prüfung

Gebiet	Örtlichkeit	Verbesserung	Bemerkung
Basel-West	Spitalstrasse (Schanzen- Pestalozzistr.)	Aufhebung PP, Radstreifen beidseitig	Umsetzung August 2019
Basel-West	Spalenring (zwischen Schützenhaus und Burgfelderplatz)	Auf einigen Abschnitten: Realisierung von Normgerechten Radstreifen	Vorprojekt
Basel-West	Burgfelder-, Missionsstrasse - Spalenvorstadt	Reduktion PP, auf einigen Abschnitten: Realisierung von Normgerechten Radstreifen	Ratschlag in Beratung UVEK
Basel-West	Austrasse	Aufhebung PP; Reduktion PP, Anpassung Fahrbahnquerschnitt für sicheres Nebeneinander Velo-Tram	Ratschlag in Arbeit
Kleinbasel	Bäumlihofstrasse	Radstreifen stadtauswärts (Paracelsus - Allmendstrasse)	Ratschlag bei UVEK
Kleinbasel	Hörnliallee (Friedhofsvorplatz)	Radstreifen beidseitig	Vorprojekt, Umsetzung ab 2023
Kleinbasel	Schaffhauserrheinweg (ehem. Kinderspital)	Aufhebung PP	Rekurse durch BVD abgewiesen
Kleinbasel	Claragraben	Zulassung Velogegeverkehr mit Neuordnung sowie Reduktion von Parkplätzen	Vorprojekt
Kleinbasel	Schwarzwaldallee	Radstreifen zwischen Erlenstrasse und Rosentalstrasse Vorgezogener Velohaltbalken bei Einmündung der Maulbeerstrasse-West in die Schwarzwaldallee	Ausführung im 2022 geplant

Tabelle 2: In Basel aktuell geplante Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur für Velofahrende

4. 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



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin