



An den Grossen Rat

17.5266.02

BVD/P175266

Basel, 8. November 2017

Regierungsratsbeschluss vom 7. November 2017

Schriftliche Anfrage Michelle Lachenmeier betreffend „durchschnittliche Fahrzeuggrösse und Leergewicht bei Neuwagen“

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Michelle Lachenmeier dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

„Seit 2014 werden Kennzahlen zur Neuwagenflotte nach Kanton durch das Bundesamt für Energie ausgewertet. Dabei werden die wichtigsten Kenngrössen wie Anzahl Zulassungen, Anteil Allradfahrzeuge, Treibstoffverbrauch, Leergewicht und CO₂-Ausstoss ausgewiesen (www.bfe.admin.ch/energieetikette/00886/06374/index.html?lang=de). Dabei sind folgende Zahlen auffällig: Im Jahre 2014 waren 29.8% aller neueingelösten Fahrzeuge auf dem Kantonsgebiet Basel-Stadt Allradfahrzeuge bzw. Offroader und SUV's. Im Jahre 2015 stieg der Anteil auf 32.1% und im Jahre 2016 nochmals auf 33.53%. Auch im Nachbarkanton Basel-Landschaft stieg der Anteil von Allradfahrzeugen auf höherem Niveau kontinuierlich an auf 40.41% Allradfahrzeuge im Jahre 2016. Parallel dazu nahm auch das durchschnittliche Leergewicht der Fahrzeuge von 1'499 kg im Jahre 2014 auf 1'543 kg im Jahre 2016 zu. Schweizweit nahm der durchschnittliche Hubraum um 0.4 % auf 1'790 ccm im Jahr 2016 zu (2015: 1783 ccm). Die Entwicklung hin zu kleineren Motoren hat sich seit 2011 nicht mehr fortgesetzt.

Diese Zahlen zeigen, dass die Fahrzeuge, die sich auf den Strassen in Basel bewegen, grösser und breiter werden. In Städten mit engen Platzverhältnissen ist neben dem CO₂-Ausstoss der Fahrzeuge auch deren Platzverbrauch ein nicht zu vernachlässigendes Kriterium, besonders auch unter Sicherheitsaspekten. Allradfahrzeuge beanspruchen nicht nur viel Platz, sondern versperren auch den Blick.

Zu den Zahlen des Kantons Basel-Stadt stellen sich folgende Fragen:

- Bestehen neben den Zahlen des BfE kantonale Auswertungen, die weiter zurückreichen und den Trend der Breite und des Gewichts der Neuwagen in den letzten 17 Jahren aufzeigen?
- Inwiefern beobachtet die Regierung diesen Trend zu immer breiteren Fahrzeugen auf den Strassen im Kanton?
- Wie werden die Dimensionen von Parkplätzen bemessen? Wird der Entwicklung nach breiteren Fahrzeugen nachgegeben?
- Wie verträgt sich diese Entwicklung mit weiteren Normvorgaben bezüglich der Breite und Sicherheitsabständen eines Fahrbahnquerschnitts, Velostreifen usw.?
- Wird gebüsst, wenn Fahrzeuge aus den Markierungen herausragen (z.B. ein Rad auf dem Trottoir oder der Fahrbahn steht) und andere Verkehrsteilnehmer behindert werden?
- Wie hoch schätzt die Regierung die Mehrkosten aufgrund der Abnutzung des Strassenbelags durch die immer schwereren Autos? Wie sehen die Berechnungen für die Zukunft aus, wenn die Anzahl der Allradfahrzeuge weiter zunimmt?
- Wird das Verursacherprinzip gewahrt bzw. decken die Mehrabgaben für schwere Autos die Mehrkosten?

- Welche gesetzlichen Grundlagen hat die Verwaltung derzeit, um dieser Entwicklung entgegenzuwirken? Werden zurzeit Massnahmen geprüft oder tatsächlich unternommen, um dieser Entwicklung entgegenzuwirken?
- Werden weitere Auswirkungen (insb. Unfälle, Verkehrsfluss, Parkplatzdimensionen) und deren Mehrkosten durch die Zunahme von Allradfahrzeugen im Kanton beobachtet und gemessen?

Michelle Lachenmeier“

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

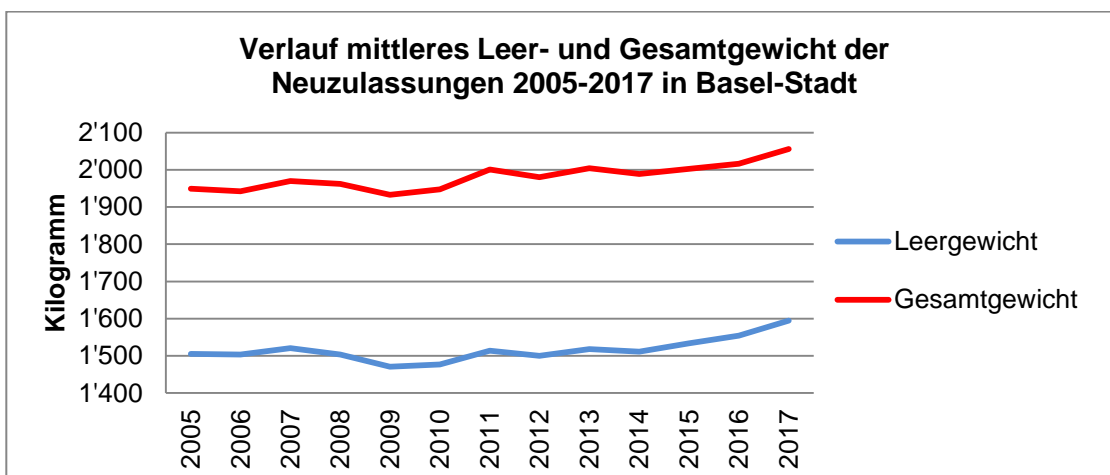
1. Allgemeines

Dem Regierungsrat ist es ein grosses Anliegen, dass Basel für alle Verkehrsteilnehmenden weiterhin eine hohe Verkehrssicherheit aufweist. Deshalb wird sowohl bei Umgestaltungsprojekten wie auch bei reinen Erhaltungsprojekten dem Aspekt der Verkehrssicherheit jeweils eine hohe Bedeutung beigemessen. Dabei kommen auch die schweizweit gültigen Normen für Infrastrukturanlagen zur Anwendung, die auf den Abmessungen und Höchstgewichten für in der Schweiz und in Europa zugelassene Fahrzeuge basieren.

2. Beantwortung der Fragen

2.1 Bestehen neben den Zahlen des BfE kantonale Auswertungen, die weiter zurückreichen und den Trend der Breite und des Gewichts der Neuwagen in den letzten 17 Jahren aufzeigen?

Angaben zu Fahrzeuglänge und -breite werden zur Bewirtschaftung des Baselstädtischen Fahrzeugbestandes oder zur Ausstellung eines Fahrzeugausweises nicht benötigt und daher von der Motorfahrzeugkontrolle (MFK) der Kantonspolizei nicht im Datenbestand aufgeführt. Deswegen sind keine Auswertungen möglich. Hingegen sind im Fahrzeugausweis Leergewicht, Nutzlast und Gesamtgewicht eingetragen. Sie sind unter anderem relevant für die Einteilung der Fahrzeugklasse und für die Veranlagung der Motorfahrzeugsteuer. Durch die Einführung einer neuen kantonalen Fachapplikation im Jahr 2004 kann die MFK die gewünschten Angaben über die Entwicklung des mittleren Leergewichts und des Gesamtgewichts neuzugelassener Personenwagen im Kanton Basel-Stadt auswerten:



2.2 Inwiefern beobachtet die Regierung diesen Trend zu immer breiteren Fahrzeugen auf den Strassen im Kanton?

Wie bereits erwähnt, führt der Kanton keine Statistik über die Fahrzeugbreite. Eine qualifizierte Aussage darüber, dass Fahrzeuge in Basel immer breiter werden sollen, ist daher nicht möglich. Ein im Jahr 2016 veröffentlichter Forschungsauftrag des Bundesamts für Strassen zeigt, dass der Bestand an leichten Personenwagen in der Schweiz (etwas mehr als 4 Mio. Fahrzeuge; Datenstand per Ende 2014) eine mittlere Breite von 1.76 m (ohne Aussenspiegel) aufweist. Dieser Wert lag im Jahr 2000 noch bei 1.69 m. Gemäss aktuellem Stand wird in der schweizerischen Normierung eine PW-Breite von 1.85 m angewendet.

2.3 Wie werden die Dimensionen von Parkplätzen bemessen? Wird der Entwicklung nach breiteren Fahrzeugen nachgegeben?

Die Parkplätze werden gemäss der Schweizerischen Norm Nr. 640 291a „Anordnung und Geometrie der Parkieranlagen“ eingerichtet. Ein Parkplatz auf Allmend ist in Basel üblicherweise 2 Meter breit und damit 10 cm breiter als in der Norm vorgeschrieben. Die Länge beträgt normalerweise 5 oder 6 Meter: Parkplätze, die in einer Reihe von längs angeordneten Parkplätzen in der Mitte liegen, sind 6 Meter lang, weil bei diesen etwas mehr Platz zum seitlichen Einparken benötigt wird. Einzelparkplätze bzw. Parkplätze am Anfang oder am Ende einer Reihe, auf die man direkt zufahren kann, sind 5 Meter lang. Breitere oder längere Parkplätze auf Allmend sind aktuell in Basel-Stadt nicht in Prüfung.

2.4 Wie verträgt sich diese Entwicklung mit weiteren Normvorgaben bezüglich der Breite und Sicherheitsabständen eines Fahrbahnquerschnitts, Velostreifen usw.?

In den Schweizer Normen sind die benötigten Breiten für die einzelnen Verkehrsmittel insbesondere abhängig von Geschwindigkeit und Strassentyp definiert. Die Normen werden bei Bedarf den geänderten Anforderungen angepasst, wie dies beispielsweise dieses Jahr mit den neuen Normen zur Definition des Lichtraumprofils geschehen ist. Die erforderlichen Breiten zur Ermittlung des Lichtraumprofils sind unter anderem aufgrund der breiteren Fahrzeuge erhöht worden. Dies betrifft sowohl den motorisierten Verkehr wie auch den Veloverkehr. Diese Normen werden bei Verkehrsprojekten (Strassensanierung und Umgestaltung) als wichtige Grundlage beigezogen.

Einige Fahrbahnquerschnitte im Kanton Basel-Stadt entsprechen nicht mehr den Normen, teilweise schon vor deren neuester Aktualisierung. Der gewachsene Raumbedarf (Masse, Bewegungsspielraum, Sicherheitsbedarf) der Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen führt dazu, dass Fahrstreifen und Fahrbahnen häufig bei einer Umgestaltung des Strassenraums breiter ausgeführt werden müssen als zuvor, um eine hohe Verkehrssicherheit sicherzustellen. Diese Verbreiterung kann zu Lasten anderer Nutzungen (z.B. Trottoir, Grünrabatten) gehen, sie kann durch die Aufhebung von Parkfeldern oder in seltenen Fällen durch das Entfernen einer Fahrspur oder eine Temporeduktion (kleinere Geschwindigkeit bedeutet weniger Platzbedarf eines fahrenden Fahrzeuges) kompensiert werden. Die Reduktion der Anzahl Parkplätze am Fahrbahnrand ist somit bei vielen Umgestaltungsprojekten der einzige Lösungsansatz, um andere Nutzungen des öffentlichen Raums (z.B. Stadtgrün) erhalten zu können. Sie ist eine indirekte Folge der breiteren Fahrzeuge und der dadurch ausgelösten Flächenkonflikte infolge geänderter Normen.

2.5 Wird gebüsst, wenn Fahrzeuge aus den Markierungen herausragen (z.B. ein Rad auf dem Trottoir oder der Fahrbahn steht) und andere Verkehrsteilnehmer behindert werden?

Ist ein Fahrzeug für den vorgesehenen Parkplatz offensichtlich zu breit, wird eine Ordnungsbussse ausgestellt. Insbesondere werden Ordnungsbussen erteilt, wenn ein Fahrzeug auf dem Trottoir parkiert und dabei der Durchgang für Fussgänger weniger als 1.5 Meter beträgt oder wenn ein Fahrzeug strassenseitig so weit auf die Fahrbahn herausragt, dass der übrige Verkehr behindert

wird. In gravierenden Fällen, wenn andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer durch parkierte Fahrzeuge behindert oder gefährdet werden, können solche Fahrzeuge abgeschleppt werden.

2.6 Wie hoch schätzt die Regierung die Mehrkosten aufgrund der Abnutzung des Strassenbelags durch die immer schwereren Autos? Wie sehen die Berechnungen für die Zukunft aus, wenn die Anzahl der Allradfahrzeuge weiter zunimmt?

2.7 Wird das Verursacherprinzip gewahrt bzw. decken die Mehrabgaben für schwere Autos die Mehrkosten?

Für die Lebensdauer des Strassenbelags sind verschiedene Faktoren massgebend. Die Verkehrslast ist nur eine der Messgrössen, andere ebenfalls massgebliche Grössen sind die öffentliche und private Bautätigkeit oder geänderte Nutzungen. Massgebend für die Belastung der Strassenoberfläche sind der Reifenluftdruck und die Achslast: Während Fahrzeuge bis 3.5 Tonnen somit nur geringfügig zur Alterung beitragen, sind schwerere Fahrzeuge um 40 Tonnen mit mehreren Achsen und Achslasten von bis zu 10 Tonnen die massgebenden Fahrzeuge. Enge Räder bringen erhöhten Abrieb, enge Platzverhältnisse bringen beschädigte Randabschlüsse mit sich. Bei diesen schweren Fahrzeugen ist es auch seit Langem üblich, mehr als eine Achse anzutreiben.

Eine signifikante Abnutzung oder Schäden am Belag als Folge erhöhten Allradantriebs oder Mehrgewichts von Fahrzeugen bis 3.5 Tonnen ist nicht bekannt. Dementsprechend lässt sich auch das Verursacherprinzip nicht anwenden.

2.8 Welche gesetzlichen Grundlagen hat die Verwaltung derzeit, um dieser Entwicklung entgegenzuwirken? Werden zurzeit Massnahmen geprüft oder tatsächlich unternommen, um dieser Entwicklung entgegenzuwirken?

Mit Einführung der revidierten ökologisierten Motorfahrzeugsteuer per 1. Januar 2018 wird unter anderem das Leergewicht von Fahrzeugen als neue Grundlage zur Besteuerung eingeführt.

2.9 Werden weitere Auswirkungen (insb. Unfälle, Verkehrsfluss, Parkplatzdimensionen) und deren Mehrkosten durch die Zunahme von Allradfahrzeugen im Kanton beobachtet und gemessen?

Im Auftrag des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) wurden im Rahmen des Forschungspaketes VeSPA (Verkehrssicherheitsgewinne durch Datapooling und strukturierte Datenanalyse) die Einflüsse von Fahrzeugeigenschaften auf das Strassenunfallgeschehen untersucht. Der umfangreiche Bericht „Einflüsse von Fahrzeugeigenschaften auf das Strassenunfallgeschehen“ ist auf der Homepage des ASTRA publiziert:

<https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/dokumentation/unfalldaten/publikationen/forschungspaket-vespa.html>

Darin wird festgestellt: "Die Hypothese, dass SUV ihre Unfallgegner schwerer verletzen als andere PW, muss abgelehnt werden – die mittlere Verletzungsschwere der Unfallgegner ist bei anderen PW sogar leicht höher, wenn auch nicht signifikant. (...) Die Analyse von Verletzungsmustern

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

bei Fussgängern, die von SUV getroffen wurden, zeigen zwar aufgrund anderer Anprallstellen Unterschiede zu konventionellen PW, die Verletzungsschwere ist aber vergleichbar."

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin