



An den Grossen Rat

18.5284.02

BVD/P185284

Basel, 26. September 2018

Regierungsratsbeschluss vom 25. September 2018

Interpellation Nr. 89 Raphael Fuhrer betreffend „Anerkennung und Förderung der zu Fuss Gehenden: unter Anderem sind weder das Trottoir noch eine Begegnungszone ein Parkplatz ad libitum, sondern gehören primär den FussgängerInnen“

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 12. September 2018):

„Zu Fuss Gehende sind zugleich die wichtigsten wie auch die verletzlichsten Verkehrsteilnehmende im Kanton. Fast jeder Weg, ob mit dem Velo, Tram oder Auto, beginnt und endet zu Fuss. Zu Fuss Gehende konsumieren wenig Raum, machen keinen Lärm und leisten einen aktiven Beitrag zur Minderung der Gesundheitskosten. Trotzdem liegt der politische Fokus oft auf den anderen Verkehrsmodi. Es bestehen in der Tat viele Verbindungen und Abhängigkeiten zwischen Massnahmen für zu Fuss Gehende und für die anderen Verkehrsmodi. Bei beiden sind in den letzten Jahren einige Änderungen passiert. Vor diesem Hintergrund bittet der Interpellant den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

Laut schweizerischem Strassenverkehrsgesetz Art. 43 Abs. 2 ist das Trottoir den FussgängerInnen vorbehalten. Laut der Verkehrsregelverordnung Art. 41 Abs. 1 und 1bis dürfen ausser Velos keine anderen Fahrzeuge auf dem Trottoir parkiert werden.

- 1) Motos (Mofa, Roller, Motorrad) illegal auf dem Trottoir parkiert. In den letzten Jahren wurden in Basel flächendeckend Velo-/Moto-Abstellflächen auf Allmend markiert. Sie liegen in der Regel wenige Meter auseinander. Zudem sind um den Bahnhof SBB und am Rande der Innenstadt Flächen exklusiv nur für Motos markiert worden. Sie dürfen gratis und zeitlich unbeschränkt benutzt werden. Trotzdem wird das Parkierungsverbot für Motos ausserhalb von Markierungen auf dem Trottoir bis heute nicht durchgesetzt.
 - a) Geht der Regierungsrat mit dem Interpellanten einig, dass mit den neu geschaffenen Abstellmöglichkeiten für Motos die Zeit des Beide-Augen-Zudrückens vorbei ist und dass das Parkierverbot auf dem Trottoir durchzusetzen ist?
 - b) Ist der Regierungsrat bereit, anderen Schweizer Städten (u. A. Bern) zu folgen und fehlbare Moto-HalterInnen zu büssen, allenfalls mit einer vorangehenden Phase mit Verwarnungen?
 - c) Wie viele fehlbare Moto-HalterInnen wurden 2017 gebüsst und wie schätzt der Regierungsrat das Verhältnis von Gebüsst zu Ungebüsst?
 - d) Für Parkplätze von Autos und Velos auf Privatreal gibt es Parkplatzverordnungen. Ist der Regierungsrat bereit, diese Verordnungen zu ergänzen, so dass der bestehende Parkraum für Autos so zu handhaben sei, dass er bei Bedarf auch durch HalterInnen von Motos gemietet werden kann?
- 2) Velos auf dem Trottoir. Velos dürfen bei ausreichend Platz auf dem Trottoir abgestellt werden. Trotzdem wäre es aus FussgängerInnen-Sicht zu begrüssen, wenn nur vereinzelt Velos auf dem Trottoir herumstehen.
 - a) Wenn zu viele Velos auf dem Trottoir stehen, kann im Strassenraum ein Velo/Moto-Feld markiert werden. Was viele nicht wissen: Statt sich nur zu ärgern, können sich Anwohnende

- in dieser Sache beim Amt für Mobilität melden. Ist der Regierungsrat bereit, dies aktiver zu kommunizieren?
- b) Immer wieder sind solche Veloparkplätze blockiert, zum Beispiel durch abgestellte Zeitungsverteilungswagen, Motorräder etc., und die Velos stehen doch wieder auf dem Trottoir. Werden – und wenn ja, bis wann – systematisch alle Veloabstellplätze mit Veloständern nachgerüstet (ausgenommen Felder, die wegen Festen etc. regelmässig frei sein müssen)?
 - c) Cargo-Velos sind im Vergleich zum Auto platzsparend und erfreulicherweise immer häufiger in Gebrauch. Gleichzeitig haben viele Leute ein schlechtes Gewissen, sie auf dem Trottoir zu parkieren. Doch die im Vergleich zu Zürich oder Bern im Prinzip sehr praktisch gestalteten Basler Veloständer haben den einzigen Nachteil, dass sie für Cargo-Velos nicht ideal sind. Ist der Regierungsrat darum bereit, als Ersatz Moto-Parkflächen oder die blaue Zone für Cargo-Velos freizugeben?
 - d) Es kann gut sein, dass in der kommenden Zeit in Basel ein stationsgebundenes (Prinzip PubliBike) Veloverleihsystem in Betrieb geht. Ist der Regierungsrat willens, die benötigte Fläche primär aus bestehender Parkierfläche (Autos, Motos, Velos) zu gewinnen statt zu Lasten der zu Fuss Gehenden?
- 3) Autos auf dem Trottoir illegal parkiert. Im Prinzip sind nur kurze Halte für Ein- und Aussteigen lassen oder Güterumschlag erlaubt und auch diese nur, sofern kein Halteverbot signalisiert ist und zwingend 1,5 m der Trottoirbreite frei bleiben. Die Realität sieht ganz anders aus.
- a) Wie viele fehlbare Auto-HalterInnen wurden 2017 in diesem Zusammenhang gebüsst und wie schätzt der Regierungsrat das Verhältnis von Gebüssten zu Ungebüssten?
 - b) Zudem scheinen nicht wenige AutofahrerInnen die verschiedenen Markierungen für Halteverbot (gelb: |---|) und Parkierungsverbot (gelb: -x-x-x- bzw. gelber Parkplatz mit Kreuz = Güterumschlag) nicht zu kennen oder interessieren. Der Interpellant beobachtet das Gegenteil, dass nämlich genau dort angehalten bzw. parkiert wird. Wie begegnet der Regierungsrat dieser Problematik?
- 4) Schilder, Tische, Auslagen auf dem Trottoir. Es kommt immer wieder vor, dass man als FussgängerIn solchen zum Teil schlecht sichtbaren Hindernissen ausweichen muss.
- a) Wird grundsätzlich jegliche Zustellung des Trottoirs bewilligt, sofern 1,5 m Trottoirbreite frei bleiben? Auch bei hohem FussgängerInnen-Aufkommen?
 - b) Wie viele Ermahnungen oder Bussen wurden 2017 ausgestellt, weil ausserhalb der bewilligten Fläche das Trottoir verstellt wurde?
 - c) Neben dem ruhenden Verkehr ist auch der fahrende Verkehr auf dem Trottoir ein Problem.
- 5) Vor wenigen Tagen ging in Basel ein Verleih für 20km/h-schnelle e-Trottinettes an den Start. Als Erweiterung der autofreien Mobilität scheint das sinnvoll. Erfahrungen aus Zürich und anderen europäischen Städten zeigen, dass viele NutzerInnen aufs Trottoir ausweichen. Schon seit einigen Jahren gibt es zudem eine ganze Reihe von „Spassfahrzeugen“ wie Segway, Monowheel usw., bei denen die NutzerInnen oft nicht wissen, wo sie fahren dürfen. Setzt sich der Regierungsrat dafür ein, dass Verkäufer bzw. Vermieter dieser Fahrzeuge den Nutzern diese Information mitgeben?
- a) Braucht es allenfalls ergänzende Kampagnen durch den Kanton?
 - b) Auch klassische Fahrzeuge (Velos, Motos, Autos) dürfen nicht auf dem Trottoir fahren. Wie viele Personen wurden 2017 in diesem Zusammenhang gebüsst und wie schätzt der Regierungsrat das Verhältnis von Gebüssten zu Ungebüssten?
- 6) Begegnungszonen sind wertvoll, machen den öffentlichen Raum multifunktional und komplementieren die dichte Stadt, speziell auch in Wohnquartieren. FussgängerInnen haben Vortritt und es gilt ein generelles Parkierverbot ausserhalb markierter Parkplätze.
- a) Im Planungsamt ist bezüglich Begegnungszonen viel unterstützende und informative Kompetenz vorhanden. Sind die Eigenheiten und Vorteile der Begegnungszonen auch ausserhalb der Planung in den relevanten Verwaltungsabteilungen bekannt?
 - b) Eine zuparkierte Begegnungszone funktioniert schlecht. Wie viele Personen wurden 2017 in diesem Zusammenhang gebüsst und wie schätzt der Regierungsrat das Verhältnis von Gebüssten zu Ungebüssten?
 - c) Begegnungszonen bedeuten eine Umstellung. Werden Neueinrichtungen oder wesentliche Ummarkierungen mit Kampagnen begleitet? Wenn ja: wie hoch ist das jährliche Budget?
 - d) Viele Leute haben die Weiterentwicklung von der Spielstrasse zur Begegnungszone nicht erfahren. Würde eine aktive Vermittlung und Promotion von Begegnungszonen in der Bevölkerung, zum Beispiel an Quartierfesten etc., nicht Sinn machen?
- 7) FussgängerInnen müssen die Fahrbahn sicher überqueren können. Die entsprechende Norm wurde vor ein paar Monaten zu Gunsten der zu Fuss Gehenden überarbeitet.

- a) Damit AutofahrerInnen zu Fuss Gehende, insbesondere Kinder, genug früh auf Fussgängerstreifen erkennen, müssen Sichtweiten eingehalten werden. Sind in Basel diese neu definierten Sichtweiten und Erkennungsdistanzen eingehalten? Wenn nein, welche Interessen sprechen dagegen?
- b) Zu einer klaren und frühen Erkennung von Fussgängerstreifen müssen neu Fussgängerstreifen mit einem entsprechenden Schild gut sichtbar gekennzeichnet sein. Sind in Basel die betroffenen Fussgängerstreifen nachgerüstet worden?
- c) Wie viele Fussgängerstreifen über Strassen mit mehr als einer Spur pro Richtung gibt es noch in Basel? Gemäss Norm sind diese nicht mehr zulässig. Ist der Regierungsrat bereit, die betroffenen Strassen mittelfristig auf eine Spur pro Richtung zurückzubauen oder kurzfristig Mittelinseln zu erstellen?
- d) In seiner Antwort auf die Interpellation „Schulwege, resp. der Erkenntnis, dass ein Fünftel der auf Schulwegen liegenden Strassenübergänge im Kanton Basel-Stadt erhöhte Gefahren für Schulkinder bergen“ vom 28. September 2016 kündigte der Regierungsrat an, einen Ratschlag betreffend Finanzierung der Behebung von Defiziten bei Strassenübergängen vorzulegen. Zwei Jahre später stellt sich die Frage, was mit dem Ratschlag passiert ist.
- e) Der Interpellant hat die Erfahrung gemacht, dass die Grünphasen für FussgängerInnen sehr knapp sind. Schiebt man eine Person im Rollstuhl, reicht es einem nicht. Was ist die in Basel angenommene Durchschnittsgeschwindigkeit der zu Fuss Gehenden und stimmt diese mit der aktuellen Norm und der Basler Demographie überein?
- f) Was ist in Basel die maximale Ampelwartezeit für zu Fuss Gehende? Wie ist diese im Vergleich zu den fahrenden Verkehrsteilnehmenden?
- g) In Tempo-30-Zonen wird in der Regel auf Fussgängerstreifen verzichtet. Im Gegenzug sollen/dürfen die FussgängerInnen die Strasse flächig überqueren. In der Realität überqueren viele FussgängerInnen Strassen jedoch nicht flächig, sondern nur im Kreuzungsbereich, denn oft versperrt eine (beidseitige) Wand aus parkierten Autos auf voller Streckenlänge die zu überquerende Fahrbahn. Das führt zur gefährlichen Situation, dass AutofahrerInnen zwischen den Kreuzungen keine strassenquerenden FussgängerInnen erwarten. Quert jedoch trotzdem ein/e FussgängerIn dort die Strasse, wie in T30-Zonen vorgesehen, kommt es zu heiklen Situationen. Müsste darum in T30-Zonen nicht auf beidseitige Parkierfelder (z. Bsp. Gotthardstrasse u.v.m.) verzichtet werden und stattdessen Parkierfelder alternierend angebracht werden? Müssten Parkierfelder nicht eine maximale Länge von zwei bis drei Autos haben, also mit Freiflächen aufgelockert sein, damit ein sicheres (sichtbares) und flächiges Queren der zu Fuss Gehenden wie vorgesehen möglich ist?
- 8) Zu Fuss Gehende suchen ihre Ziele vor allem im Quartier auf: Plätze, Kreuzungen mit Quartierzentrumsfunktion oder aus anderen Gründen erhöhter Aufenthaltsdauer. Ist der Regierungsrat bereit, anderen Städten (z. Bsp. Zürich) zu folgen und diese Orte lokal mit Tempo 30 zu signalisieren, sofern sie entlang verkehrsorientierter Strassen liegen, um die Sicherheit und Aufenthaltsqualität (Lärmreduktion) zu steigern?
- 9) Seit Längerem wird der neue kantonale Richtplan Fusswege angekündigt.
 - a) Wann kann mit der Publikation gerechnet werden?
 - b) Was für Minimalstandards (Sicherheit, z. Bsp. Minimalbreite, vertikaler Versatz bei Strassenquerungen etc., und Komfort, z. Bsp. maximale Verlustzeit an Lichtsignalanlagen, Beschattung durch Bäume etc.) leiten sich für im Richtplan festgesetzte Fussverbindungen ab? Beziehungsweise ist der Regierungsrat bereit, solche zu definieren?

Raphael Fuhrer“

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

1. *Motos (Mofa, Roller, Motorrad) illegal auf dem Trottoir parkiert. In den letzten Jahren wurden in Basel flächendeckend Velo-/Moto-Abstellflächen auf Allmend markiert. Sie liegen in der Regel wenige Meter auseinander. Zudem sind um den Bahnhof SBB und am Rande der Innenstadt Flächen exklusiv nur für Motos markiert worden. Sie dürfen gratis und zeitlich unbeschränkt benutzt werden. Trotzdem wird das Parkierungsverbot für Motos ausserhalb von Markierungen auf dem Trottoir bis heute nicht durchgesetzt.*
 - a) *Geht der Regierungsrat mit dem Interpellanten einig, dass mit den neu geschaffenen Abstellmöglichkeiten für Motos die Zeit des Beide-Augen-Zudrückens vorbei ist und dass das Parkierverbot auf dem Trottoir durchzusetzen ist?*

Ja, soweit dies möglich und verhältnismässig ist.

- b) *Ist der Regierungsrat bereit, anderen Schweizer Städten (u. A. Bern) zu folgen und fehlbare Moto-HalterInnen zu büssen, allenfalls mit einer vorangehenden Phase mit Verwarungen?*

Motorradhalter/-innen werden unter Berücksichtigung der Örtlichkeit sowie des jeweiligen Sachverhaltes gebüsst. Je nach Situation wird vorgängig verwarnet.

- c) *Wie viele fehlbare Moto-HalterInnen wurden 2017 gebüsst und wie schätzt der Regierungsrat das Verhältnis von Gebüsst zu Ungebüsst?*

Dazu ist keine Aussage möglich. Die Ordnungsbussenverordnung OBV unterscheidet bezüglich der Fragestellung nicht zwischen Personenwagen, Motor- und Kleinmotorrädern (gleiche Bussenziffern). Da Fahrräder und Motorräder ebenfalls die gleichen Bussenziffern haben, kann auch nicht gesagt werden, wie viele Motorfahräder gebüsst wurden. Das Verhältnis kann nicht abgeschätzt werden.

- d) *Für Parkplätze von Autos und Velos auf Privatareal gibt es Parkplatzverordnungen. Ist der Regierungsrat bereit, diese Verordnungen zu ergänzen, so dass der bestehende Parkraum für Autos so zu handhaben sei, dass er bei Bedarf auch durch HalterInnen von Motos gemietet werden kann?*

Der Regierungsrat überlässt es dem freien Markt, wie die vorhandenen und neu erstellten privaten Autoabstellplätze auf Motorräder und Autos aufgeteilt werden.

2. *Velos auf dem Trottoir. Velos dürfen bei ausreichend Platz auf dem Trottoir abgestellt werden. Trotzdem wäre es aus FussgängerInnen-Sicht zu begrüssen, wenn nur vereinzelt Velos auf dem Trottoir herumstehen.*

- a) *Wenn zu viele Velos auf dem Trottoir stehen, kann im Strassenraum ein Velo/Moto-Feld markiert werden. Was viele nicht wissen: Statt sich nur zu ärgern, können sich Anwohner in dieser Sache beim Amt für Mobilität melden. Ist der Regierungsrat bereit, dies aktiver zu kommunizieren?*

Eine einfache Google-Suche nach „Veloparkplatz Basel“ führt auf die richtige Stelle der Website des Amtes für Mobilität, wo das Vorgehen für einen Antrag beschrieben und die Ansprechperson genannt sind:

(<http://www.mobilitaet.bs.ch/velo/veloparkierung.html>)

- b) *Immer wieder sind solche Veloparkplätze blockiert, zum Beispiel durch abgestellte Zeitungsverteilungswagen, Motorräder etc., und die Velos stehen doch wieder auf dem Trottoir. Werden – und wenn ja, bis wann – systematisch alle Veloabstellplätze mit Veloständern nachgerüstet (ausgenommen Felder, die wegen Festen etc. regelmässig frei sein müssen)?*

Bei neuen Parkfeldern für Velos bzw. für Velos/Motorräder wird, wenn immer möglich, ein geeignetes Parkiersystem realisiert. Bei bestehenden Parkfeldern wird aufgrund von Begehren aus der Bevölkerung bzw. aufgrund von Beobachtungen der Fachspezialisten in der Verwaltung, wenn immer möglich, ein geeignetes Parkiersystem nachgerüstet.

- c) *Cargo-Velos sind im Vergleich zum Auto platzsparend und erfreulicherweise immer häufiger in Gebrauch. Gleichzeitig haben viele Leute ein schlechtes Gewissen, sie auf dem Trottoir zu parkieren. Doch die im Vergleich zu Zürich oder Bern im Prinzip sehr praktisch gestalteten Basler Veloständer haben den einzigen Nachteil, dass sie für Cargo-Velos nicht ideal sind. Ist der Regierungsrat darum bereit, als Ersatz Moto-Parkflächen oder die blaue Zone für Cargo-Velos freizugeben?*

Bei einem ausgewiesenen Bedarf für Abstellmöglichkeiten von Cargobikes auf Allmend werden Fallschutzbügel so angeordnet, dass auch Cargobikes abgestellt werden können.

d) *Es kann gut sein, dass in der kommenden Zeit in Basel ein stationsgebundenes (Prinzip PubliBike) Veloverleihsystem in Betrieb geht. Ist der Regierungsrat willens, die benötigte Fläche primär aus bestehender Parkierfläche (Autos, Motos, Velos) zu gewinnen statt zu Lasten der zu Fuss Gehenden?*

Ob ein künftiges Basler Veloverleihsystem stationsgebunden sein wird, ist derzeit offen. Allfällige Stationen werden auf den hierfür am besten geeigneten Flächen unter Berücksichtigung der Bedürfnisse sämtlicher Verkehrsteilnehmer eingerichtet.

3. *Autos auf dem Trottoir illegal parkiert. Im Prinzip sind nur kurze Halte für Ein- und Aussteigen lassen oder Güterumschlag erlaubt und auch diese nur, sofern kein Halteverbot signalisiert ist und zwingend 1,5 m der Trottoirbreite frei bleiben. Die Realität sieht ganz anders aus.*

a) *Wie viele fehlbare Auto-HalterInnen wurden 2017 in diesem Zusammenhang gebüsst und wie schätzt der Regierungsrat das Verhältnis von Gebüssten zu Ungebüssten?*

2017 wurden total 6179 Fahrzeuge (PW, MR und KM) gebüsst. Bei wie vielen davon es sich um PWs handelte, lässt sich nicht sagen (siehe auch Frage 1c). Das Verhältnis kann nicht abgeschätzt werden.

b) *Zudem scheinen nicht wenige AutofahrerInnen die verschiedenen Markierungen für Halteverbot (gelb: |---|) und Parkierungsverbot (gelb: -x-x-x- bzw. gelber Parkplatz mit Kreuz = Güterumschlag) nicht zu kennen oder interessieren. Der Interpellant beobachtet das Gegenteil, dass nämlich genau dort angehalten bzw. parkiert wird. Wie begegnet der Regierungsrat dieser Problematik?*

Verstösse werden geahndet.

4. *Schilder, Tische, Auslagen auf dem Trottoir. Es kommt immer wieder vor, dass man als FussgängerIn solchen zum Teil schlecht sichtbaren Hindernissen ausweichen muss.*

a) *Wird grundsätzlich jegliche Zustellung des Trottoirs bewilligt, sofern 1,5 m Trottoirbreite frei bleiben? Auch bei hohem FussgängerInnen-Aufkommen?*

Die Nutzung der Allmend wird bewilligt, sofern keine anderen privaten oder öffentlichen Interessen gegenüberstehen. In der Regel ist die Durchgangsbreite von 1,5 m verbindlich, es können aber auch anderslautende Auflagen gemacht werden.

b) *Wie viele Ermahnungen oder Bussen wurden 2017 ausgestellt, weil ausserhalb der bewilligten Fläche das Trottoir verstellt wurde?*

Es mussten diesbezüglich keine Ermahnungen ausgesprochen werden; die Allmendverwaltung hat keine Bussenkompetenz.

5. *Neben dem ruhenden Verkehr ist auch der fahrende Verkehr auf dem Trottoir ein Problem.*

a) *Vor wenigen Tagen ging in Basel ein Verleih für 20km/h-schnelle e-Trottinettes an den Start. Als Erweiterung der autofreien Mobilität scheint das sinnvoll. Erfahrungen aus Zürich und anderen europäischen Städten zeigen, dass viele NutzerInnen aufs Trottoir ausweichen. Schon seit einigen Jahren gibt es zudem eine ganze Reihe von „Spassfahrzeugen“ wie Segway, Monowheel usw., bei denen die NutzerInnen oft nicht wissen, wo sie fahren dürfen. Setzt sich der Regierungsrat dafür ein, dass Verkäufer bzw. Vermieter dieser Fahrzeuge den Nutzern diese Information mitgeben?*

Ja

b) *Braucht es allenfalls ergänzende Kampagnen durch den Kanton?*

Die Kantonspolizei beobachtet Fehlverhalten im Verkehr und entscheidet aufgrund verschiedener Faktoren zur Verkehrssicherheit, ob weitere Kampagnen nötig sind. Zurzeit ist keine ergänzende Kampagne geplant.

c) *Auch klassische Fahrzeuge (Velos, Motos, Autos) dürfen nicht auf dem Trottoir fahren. Wie viele Personen wurden 2017 in diesem Zusammenhang gebüsst und wie schätzt der Regierungsrat das Verhältnis von Gebüsst zu Ungebüsst?*

Total 326 (11 Motorroller, 315 Mofas/Fahrräder) ohne PW (Verzeigungstatbestand). Das Verhältnis kann nicht abgeschätzt werden.

6. *Begegnungszonen sind wertvoll, machen den öffentlichen Raum multifunktional und komplementieren die dichte Stadt, speziell auch in Wohnquartieren. FussgängerInnen haben Vortritt und es gilt ein generelles Parkierverbot ausserhalb markierter Parkplätze.*

a) *Im Planungsamt ist bezüglich Begegnungszonen viel unterstützende und informative Kompetenz vorhanden. Sind die Eigenheiten und Vorteile der Begegnungszonen auch ausserhalb der Planung in den relevanten Verwaltungsabteilungen bekannt?*

Ja

b) *Eine zuparkierte Begegnungszone funktioniert schlecht. Wie viele Personen wurden 2017 in diesem Zusammenhang gebüsst und wie schätzt der Regierungsrat das Verhältnis von Gebüsst zu Ungebüsst?*

Total 3841. Das Verhältnis kann nicht abgeschätzt werden.

c) *Begegnungszonen bedeuten eine Umstellung. Werden Neueinrichtungen oder wesentliche Ummarkierungen mit Kampagnen begleitet? Wenn ja: wie hoch ist das jährliche Budget?*

Nein

d) *Viele Leute haben die Weiterentwicklung von der Spielstrasse zur Begegnungszone nicht erfahren. Würde eine aktive Vermittlung und Promotion von Begegnungszonen in der Bevölkerung, zum Beispiel an Quartierfesten etc., nicht Sinn machen?*

Das gibt es bereits. Beispielsweise finden während der Mobilitätswoche speziell in Begegnungszonen-Aktionen statt mit dem Ziel, Begegnungszonen besser bekannt zu machen.

7. *FussgängerInnen müssen die Fahrbahn sicher überqueren können. Die entsprechende Norm wurde vor ein paar Monaten zu Gunsten der zu Fuss Gehenden überarbeitet.*

a) *Damit AutofahrerInnen zu Fuss Gehende, insbesondere Kinder, genug früh auf Fussgängerstreifen erkennen, müssen Sichtweiten eingehalten werden. Sind in Basel diese neu definierten Sichtweiten und Erkennungsdistanzen eingehalten? Wenn nein, welche Interessen sprechen dagegen?*

Der Dienst für Verkehrssicherheit hat in den letzten Jahren alle Fussgängerstreifen (exkl. lichtgesteuerte) in Basel-Stadt gemäss festgelegten Sicherheitskriterien überprüft. Von insgesamt 796 Fussgängerstreifen in Basel-Stadt sind gemäss Stand von 2015 in Bezug auf die Sichtweite noch 90 Fussgängerstreifen zu verbessern.

- b) *Zu einer klaren und frühen Erkennung von Fussgängerstreifen müssen neu Fussgängerstreifen mit einem entsprechenden Schild gut sichtbar gekennzeichnet sein. Sind in Basel die betroffenen Fussgängerstreifen nachgerüstet worden?*

Praktisch alle Fussgängerstreifen sind mit Fussgänger Signalisationsschildern versehen. An unübersichtlichen Stellen wird eine Vorwarnung mit der Distanzangabe montiert.

- c) *Wie viele Fussgängerstreifen über Strassen mit mehr als einer Spur pro Richtung gibt es noch in Basel? Gemäss Norm sind diese nicht mehr zulässig. Ist der Regierungsrat bereit, die betroffenen Strassen mittelfristig auf eine Spur pro Richtung zurückzubauen oder kurzfristig Mittelinseln zu erstellen?*

Von den insgesamt 796 Fussgängerstreifen führen 30 über mehrere Fahrstreifen in eine Richtung und sind nicht durch ein Lichtsignal geregelt. Die Nachbesserungen gestalten sich schwierig; oft sind aufgrund von Tramgleisen keine baulichen Massnahmen wie Mittelinseln möglich. Selbstverständlich wird im Rahmen konkreter Umgestaltungsprojekte stets versucht, die Sicherheit nach Möglichkeit weiter zu erhöhen.

- d) *In seiner Antwort auf die Interpellation „Schulwege, resp. der Erkenntnis, dass ein Fünftel der auf Schulwegen liegenden Strassenübergänge im Kanton Basel-Stadt erhöhte Gefahren für Schulkinder bergen“ vom 28. September 2016 kündigte der Regierungsrat an, einen Ratschlag betreffend Finanzierung der Behebung von Defiziten bei Strassenübergängen vorzulegen. Zwei Jahre später stellt sich die Frage, was mit dem Ratschlag passiert ist.*

Der Ratschlag ist pendent.

- e) *Der Interpellant hat die Erfahrung gemacht, dass die Grünphasen für FussgängerInnen sehr knapp sind. Schiebt man eine Person im Rollstuhl, reicht es einem nicht. Was ist die in Basel angenommene Durchschnittsgeschwindigkeit der zu Fuss Gehenden und stimmt diese mit der aktuellen Norm und der Basler Demographie überein?*

Die Schweizer Norm für die Bemessung der Grünzeiten bei Fussgängerstreifen schreibt vor, dass bei einer Gehgeschwindigkeit von 1.2 m/s etwa 2/3 des Fussgängerstreifens überquert wird. Gemäss den einschlägigen Basler Richtlinien soll mit der Gehgeschwindigkeit von 1.2 m/s stets der ganze Fussgängerstreifen gequert werden können. Die Basler Richtlinien gehen somit deutlich über die Schweizer Normen hinaus.

- f) *Was ist in Basel die maximale Ampelwartezeit für zu Fuss Gehende? Wie ist diese im Vergleich zu den fahrenden Verkehrsteilnehmenden?*

Die maximale Wartezeit vor einer roten Fussgängerampel ist von vielen Faktoren abhängig und nicht ein fixer Wert. Die Wartezeit verändert sich mit dem Verkehrsaufkommen. Vor allem die Priorität des öffentlichen Verkehrs kann zu verlängerten Wartezeiten für Fussgänger/-innen aber auch für alle anderen Verkehrsteilnehmenden führen.

- g) *In Tempo-30-Zonen wird in der Regel auf Fussgängerstreifen verzichtet. Im Gegenzug sollen/dürfen die FussgängerInnen die Strasse flächig überqueren. In der Realität überqueren viele FussgängerInnen Strassen jedoch nicht flächig, sondern nur im Kreuzungsbereich, denn oft versperrt eine (beidseitige) Wand aus parkierten Autos auf voller Streckenlänge die zu überquerende Fahrbahn. Das führt zur gefährlichen Situation, dass AutofahrerInnen zwischen den Kreuzungen keine strassenquerenden FussgängerInnen erwarten. Quert jedoch trotzdem ein/e FussgängerIn dort die Strasse, wie in T30-Zonen vorgesehen, kommt es zu heiklen Situationen. Müsste darum in T30-Zonen nicht auf beidseitige Parkierfelder (z. Bsp. Gotthardstrasse u.v.m.) verzichtet werden und stattdessen Parkierfelder alternierend angebracht werden? Müssten Parkierfelder nicht eine maximale Länge von zwei bis drei Autos haben, also mit Freiflächen aufgelockert sein,*

damit ein sicheres (sichtbares) und flächiges Queren der zu Fuss Gehenden wie vorgesehen möglich ist?

Gemäss Eidgenössischer Verordnung über Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen dürfen in Tempo 30-Zonen nur dann Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen. Die zuständigen Fachstellen in der baselstädtischen Verwaltung legen diese Vorgabe des Bundes grosszügig aus. Die Parkierungsanordnung in Tempo 30-Zonen hängt von vielen Faktoren ab. Würde man die beidseitige Parkierung (so wie sie in vielen Tempo-30-Zonen vorhanden ist) umwandeln in eine alternierende, einseitige Parkierung, gingen Tausende von Parkplätzen verloren und es würde schneller gefahren. Beides ist nicht erwünscht. Die Kantonspolizei stellt keine besonderen Gefahren oder sogar Unfallschwerpunkte mit den bestehenden Parkierungsanordnungen in Tempo 30-Zonen fest.

8. *Zu Fuss Gehende suchen ihre Ziele vor allem im Quartier auf: Plätze, Kreuzungen mit Quartierzentrumsfunktion oder aus anderen Gründen erhöhter Aufenthaltsdauer. Ist der Regierungsrat bereit, anderen Städten (z. Bsp. Zürich) zu folgen und diese Orte lokal mit Tempo 30 zu signalisieren, sofern sie entlang verkehrsorientierter Strassen liegen, um die Sicherheit und Aufenthaltsqualität (Lärmreduktion) zu steigern?*

Die Einrichtung einer Tempo 30-Zone ist gemäss Bundesrecht an definierte Anforderungen gebunden. Sind diese Anforderungen erfüllt, kann an einer Örtlichkeit eine Tempo 30-Zone projektiert und im Kantonsblatt publiziert werden.

9. *Seit Längerem wird der neue kantonale Richtplan Fusswege angekündigt.*

a) *Wann kann mit der Publikation gerechnet werden?*

Im Herbst 2018

b) *Was für Minimalstandards (Sicherheit, z. Bsp. Minimalbreite, vertikaler Versatz bei Strassenquerungen etc., und Komfort, z. Bsp. maximale Verlustzeit an Lichtsignalanlagen, Beschattung durch Bäume etc.) leiten sich für im Richtplan festgesetzte Fussverbindungen ab? Beziehungsweise ist der Regierungsrat bereit, solche zu definieren?*

Der Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege definiert generelle Qualitätsstandards. Die Umsetzung erfolgt situativ unter Berücksichtigung der Bedeutung einer Verbindung und auf Basis der geltenden Schweizer Normen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin