



## ► an den Grossen Rat

PMD/037715  
Basel, 17. November 2004

Regierungsratsbeschluss  
vom 16. November 2004

### **Petition P201 betreffend Fussgängerstreifen Novarastrasse**

#### **1. Anliegen der Petentschaft / Empfehlungen der UVeK**

Die Petentschaft wünscht einen Fussgängerstreifen über die Novarastrasse, kurz bevor diese in die Bruderholzallee mündet. Begründet wird das Anliegen damit, dass der Übergang über die Strasse wegen der örtlichen Verhältnisse zu gefährlich und vor allem Kindern nicht zuzumuten sei.

Die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission des Grossen Rates kommt in ihrem Bericht vom 16. Februar 2004 zum Schluss, dass verkehrstechnische Massnahmen notwendig sind, um die Sicherheit der Passanten zu gewährleisten. Zu prüfen sei zum einen die Einrichtung eines Fussgängerstreifens. Längerfristig sinnvoller sei der Einbezug der Novarastrasse in die Tempo 30-Zone mit entsprechendem Einfahrtstor.

#### **2. Örtliche Verhältnisse**

Die Verzweigung Novarastrasse/Bruderholzallee befindet sich eingebettet in ein reines Wohnquartier. Auf beiden Strassen gilt die erlaubte generelle Innerorts-Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Links und rechts der Novarastrasse und der Bruderholzallee wurden Tempo 30-Zonen realisiert.

#### **3. Generelles zu Fussgängerstreifen**

Die Beurteilung der Notwendigkeit, Lage und Ausrüstung von Fussgängerstreifen auf Strassen innerorts erfolgt gemäss der Norm SN 640 241 der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS). Diese Norm wurde im September 2000 vom UVEK genehmigt und gilt als rechtsverbindliche Weisung im Sinne von Art. 115 Abs. 1 der Signalisationsverordnung (SSV). Sie setzt sicherheitsmässig einen hohen Massstab.

Prinzipiell ist festzuhalten, dass ohne abweichende örtliche Regelung die Strassenbenutzer gegenüber den Fahrbahn überquerenden Fussgängern den Vortritt gewinnen. Ähnlich der Aufhebung des Rechtsvortritts durch davon abweichende Signalisierung verändert die Markierung eines Fussgängerstreifens die Vortrittslage, ohne indessen für sich allein physische Sicherheit zu schaffen. Darin gründet eine gewisse Gefährlichkeit. Soll diese minimiert werden und der Fussgängerstreifen nicht

nur die Vortrittsverhältnisse ändern und den zu Fuss Gehenden das Überqueren der Fahrbahn erleichtern, sondern tatsächlich zu deren Sicherheit beitragen, sind die anerkannten Regeln für das Anbringen von Fussgängerstreifen zu beachten.

Die neutrale schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) hat sich in der 1995 herausgegebenen Dokumentation "Sicherheit auf Schulwegen" grundsätzlich zum Fussgängerstreifen geäussert. Sie hat dabei namentlich auch auf Fussgänger- und Fahrzeugfrequenzen als Beurteilungskriterien für das Anbringen eines Fussgängerstreifens hingewiesen: Die Fussgängermengen müssen über den ganzen Tag gesehen genügend hoch sein, damit sich vor allem ortskundige Lenker nicht daran gewöhnen, dass ein Fussgängerstreifen selten benützt wird. Zum zweiten müssen auch die Fahrzeugmengen genügend hoch sein. Andernfalls beansprucht der Fussgänger den Fussgängerstreifen nicht oder überquert die Fahrbahn neben diesem, auch wenn nur geringe Umwege notwendig wären.

Nach der erwähnten VSS-Norm und den Empfehlungen der bfu ist für die Beurteilung der Notwendigkeit eines Fussgängerstreifens in der Regel eine Frequenz von mindestens 200 Fahrzeugen und 50 zu Fuss Gehenden pro Stunde erforderlich. Diese Zahlen bilden Richtwerte, wobei im Einzelfall auch Charakter und Funktion des Strassenzuges, Geschwindigkeitsverhalten der Verkehrsteilnehmer, Verkehrs- mischung, potentielle Benutzerkategorien und ortsspezifische Gegebenheiten mitberücksichtigt werden müssen. In jedem Fall ist schliesslich erforderlich, dass bei Fussgängerstreifen beidseits der Strasse unbefahrene Warteräume vorhanden sind und eine ausreichende Sicht in beide Richtungen auf heranfahrende Fahrzeuge gewährleistet ist.

#### 4. Speziell zu einem Fussgängerstreifen Ecke Novarastrasse / Bruderholzallee

Am 18. August 2003 wurde seitens der Verkehrsabteilung der Kantonspolizei ein unabhängiges Ingenieurbüro beauftragt, eine Überprüfung der Situation nach den einschlägigen Normen (insbesondere VSS 640 241 Fussgängerverkehr, Fussgängerstreifen) vorzunehmen. Diese Vergabe an ein Ingenieurbüro erfolgte, damit das Begehren von einer unabhängigen Instanz geprüft werden konnte. Das Gutachten kommt zum Schluss, dass besagte Stelle für einen Fussgängerstreifen nicht geeignet sei, respektive die Kriterien zum Anbringen eines Fussgängerstreifens (Fahrzeug- und Fussgängerfrequenzen, Sichtverhältnisse etc.) nicht gegeben seien.

Ende November 2003 führte die bfu mit Vertretern der Verkehrsabteilung einen Augenschein an diversen Örtlichkeiten im Kanton Basel-Stadt durch. Begutachtet wurde dabei auch die Situation an der Novarastrasse. Dabei kam der Experte der bfu zum gleichen Schluss wie das Ingenieurbüro, wonach ein Fussgängerstreifen an dieser Örtlichkeit nicht geeignet sei, da die Kriterien nach Norm nicht erfüllt sind.

#### 5. Einbezug Novarastrasse in die Tempo 30-Zone

In den beiden Ratschlägen Nr. 8470 (Tempo 30-Zonen in Basel-Nord) und Nr. 8774 (Tempo 30-Zonen in Basel, übrige Gebiete) war die Novarastrasse nicht Bestandteil

des Grobkonzeptplans der Tempo 30-Zonen. Aus diesem Grund wurde die Novarastrasse auch nicht in der Planung der Tempo 30-Zonen einbezogen.

Zwischenzeitlich fanden Gespräche mit der Gemeinde Binningen statt, welche auf ihrem Gemeindegebiet Tempo 30-Zonen plant. So ist vorgesehen, die Wilhelm-Denz-Strasse (Fortsetzung der Novarastrasse in Binningen) in eine Tempo 30-Zone zu integrieren. Der Einwohnerrat der Gemeinde Binningen hat den erforderlichen Kredit für die Realisierung von Tempo 30 auf Gemeindegebiet bereits genehmigt und bewilligt. Mit der Detailplanung wurde noch nicht begonnen, jedoch ist als Zeithorizont für eine allfällige Publikation Mitte 2005 vorgesehen. Die Realisierung könnte, sofern keine Einsprachen eingehen, noch im Jahr 2005 stattfinden.

Das Projekt in der Wilhelm-Denz-Strasse macht jedoch aus Sicht der Gemeinde Binningen nur Sinn, wenn deren Fortsetzung (Novarastrasse) auf dem Bruderholz auch in eine Tempo 30-Zone integriert wird. Die Verkehrsabteilung der Kantonspolizei Basel-Stadt hat mit der Gemeinde Binningen vereinbart, eine gemeinsame Einführung von Tempo 30 in den beiden erwähnten Strassen zu prüfen und die nötigen dafür erforderlichen Schritte in die Wege zu leiten.

Die für die Umsetzung nötigen Plangrundlagen und Gutachten werden in nächster Zeit erstellt. Mit der Gemeinde Binningen ist ein gemeinsamer Publikationstermin auf Mitte 2005 vereinbart. Sollten keine Einsprachen gegen die publizierten verkehrspolizeilichen Massnahmen eingehen, könnte eine gemeinsam koordinierte Einführung von Tempo 30 in der Novarastrasse und in der Wilhelm-Denz-Strasse (Gemeinde Binningen und Basel-Stadt) in der zweiten Hälfte des Jahres 2005 realisiert werden.

Die Einführung von Tempo 30 in der Novarastrasse sowie in der Wilhelm-Denz-Strasse würde ohne bauliche Massnahmen stattfinden. Statt dessen wird das Geschwindigkeitsniveau durch entsprechende Parkfeldanordnungen gesenkt. Als zusätzliche Massnahme müsste gemäss den Ausführungsbestimmungen für Tempo 30-Zonen dem Fahrverkehr aus der Novarastrasse - bei der Einmündung in die Bruderholzallee - der Vortritt entzogen werden (Zonen Ende).

## 6. Antrag

Mit dem Einbezug der Novarastrasse in die Tempo 30-Zone wird sowohl dem Anliegen der Petentschaft wie den Empfehlungen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission des Grossen Rates Rechnung getragen. Die Petition kann somit als erledigt betrachtet werden.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Der Vizepräsident

Dr. Ueli Vischer

Der Staatsschreiber

Dr. Robert Heuss