



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Beantwortung der Interpellation [2014/408](#) von Gerhard Schafroth, glp, betreffend „Sturz nach Kollision mit Autotüre: Velofahrerin tot“

Datum: 10. März 2015

Nummer: 2014-408

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation [2014/408](#) von Gerhard Schafroth, glp, betreffend „Sturz nach Kollision mit Autotüre: Velofahrerin tot“

vom 10. März 2015

1. Ausgangslage

Am 27. November 2014 reichte Gerhard Schafroth, glp, die Interpellation [2014/408](#) betreffend „Sturz nach Kollision mit Autotüre: Velofahrerin tot“ mit folgendem Wortlaut ein:

"Onlinereports: Arlesheim, 19. November 2014

Es ist der klassische Horror-Unfall der Radfahrer, der sich heute Mittwochmittag in der General Guisan-Strasse in Arlesheim zwischen einem Personenwagen und einer 70-jährigen Velofahrerin ereignete. Ein 67-jähriger Schweizer parkierte gegen 11.45 Uhr seinen Personenwagen und öffnete anschliessend die Fahrtüre. In diesem Moment näherte sich von hinten die Velofahrerin, die in die Autotür prallte und stürzte. Beim Sturz zog sich die Velofahrerin, die keinen Helm trug, schwere Kopfverletzungen zu. Das Opfer musste ins Spital eingewiesen werden.

Nachtrag vom 20. November 2014. Wie die Polizei mitteilt, ist die Radfahrerin zwischenzeitlich ihren schweren Verletzungen im Spital erlegen."

Aufgrund der Anordnung der Parkplätze entlang der Kasernenstrasse besteht in Liestal ein hohes Gefahrenpotential für gleichartige Unfälle wie eingangs dargestellt.

Ich bitte den Regierungsrat deshalb um Beantwortung nachfolgender Fragen:

- 1. Ist sich der Regierungsrat des geschilderten Gefahrenpotentials für Velofahrende in der Kasernenstrasse in Liestal und bei vergleichbaren Situationen im ganzen Kanton bewusst?*
- 2. Ist der Regierungsrat der Meinung, dass das Bestehenlassen der Parkplätze in der heutigen Form die grosse Gefahr für die Velofahrenden rechtfertigt?*
- 3. Ist der Regierungsrat der Meinung, dass die heutige Situation in der Kasernenstrasse Liestal den einschlägigen Vorschriften für den sicheren Betrieb einer Kantonsstrasse und einer kantonalen Radroute entspricht?*
- 4. Besteht für den Kanton bei einem Unfall der eingangs geschilderten Art das Risiko einer Haftung mit den entsprechenden finanziellen Folgen?*

5. *Ist sich der Regierungsrat bewusst, dass das Problem durch eine andere Anordnung von Parkplätzen, Trottoir und Strasse weitestgehend beseitigt werden kann (Beispiel Seestrasse Meilen gemäss beigefügtem Foto)?*



6. *Ist der Regierungsrat bereit, in Zusammenarbeit mit der Stadt Liestal, ein Konzept zur baldigen Beseitigung dieser gefährlichen Situationen unter Beibehaltung der Parkplätze zu erarbeiten?*

Besten Dank für die Beantwortung.

2. Die gestellten Fragen beantwortet der Regierungsrat wie folgt:

1. *Ist sich der Regierungsrat des geschilderten Gefahrenpotentials für Velofahrende in der Kasernenstrasse in Liestal und bei vergleichbaren Situationen im ganzen Kanton bewusst?*

Dem Regierungsrat und den Projektverantwortlichen des kantonalen Tiefbauamts sind diese Umstände durchaus bewusst. Das Tiefbauamt ist daher bestrebt, neben einer normkonformen und selbsterklärenden Strasseninfrastruktur auch eine sogenannte Fehler verzeihende Strasse anzubieten. Damit sollen Unfälle bzw. die Unfallschwere, die durch Lenker mit eingeschränkten Fähigkeiten oder aus Fehlverhalten resultieren, reduziert werden. Aus diesem Grund wird bei der Projektierung von Strassenerneuerungen (insbesondere entlang von Radrouten), wenn immer möglich und verhältnismässig, ein Sicherheitsabstand von min. 50 cm zwischen Parkfeld und Fahrbahn projektiert. Erste Strassenabschnitte dieser Art konnten bereits realisiert werden. Dies an der St. Jakob-Strasse in Muttenz, an der Hauptstrasse in Reinach und entlang der linksufrigen Birsigtalstrasse zwischen Oberwil und Bottmingen. Als zusätzlicher Nutzen dient dieser Raum den Motorfahrzeuglenkenden, um sicherer aus dem Fahrzeug aussteigen zu können. Die Realisierung eines solchen Sicherheitsabstands bedingt bauliche Anpassungen, da der erforderliche Platz im Strassenraum geschaffen werden muss. Aus Gründen der Verhältnismässigkeit werden diese Massnahmen in der Regel im Rahmen von Instandsetzungsprojekten realisiert.

Über den ganzen Kanton BL betrachtet, befindet sich nur ein kleiner Teil der Längsparkplätze entlang von Kantonsstrassen. Eine Vielzahl dieser Parkplätze befindet sich auf dem kommunalen Strassennetz. Insbesondere bei der Einführung von Tempo-30-Zonen werden seitlich versetzte Parkfelder auf der Strasse angeordnet, um das Geschwindigkeitsniveau auf ein gewünschtes Mass senken zu können. Diese Massnahme ist für die Gemeinden bedeutend kostengünstiger, als wenn die Strassen mittels baulichen Massnahmen beruhigt werden müssten. Führt eine Radroute durch eine neu geplante Tempo-30-Zone, weist die für Radrouten zuständige Fachstelle des Tiefbauamts die Gemeinde darauf hin, dass möglichst keine oder nur wenige Längsparkfelder entlang der Radroute angeordnet werden sollen. Dies um u.a. die vom Interpellanten dargestellte Gefahr möglichst gering zu halten. Bei einer Gemeindestrasse ohne Radroute hat das Tiefbauamt allerdings kein Mitspracherecht. Die Verantwortung liegt dort bei der jeweiligen Gemeinde.

Da auch eine bestmögliche Strasseninfrastruktur nie alle Unfälle vermeiden kann, werden die jeweiligen Verkehrsteilnehmergruppen entsprechend auf das Thema sensibilisiert. Der „Blick zurück“ vor dem Öffnen der Fahrzeurtüre wird im Rahmen der praktischen Fahrausbildung und der Führerprüfung von den Neulenkern gefordert und geprüft. Die Velofahrenden werden mit Kampagnen mehrerer Organisationen (Suva, bfu, VCS usw.) zum freiwilligen Tragen von Velohelmen aufgefordert. Damit kann die Unfallgefahr an sich zwar nicht gebannt, jedoch die Velofahrenden bestmöglich vor den Folgen eines Unfalls geschützt werden.

2. Ist der Regierungsrat der Meinung, dass das Bestehenlassen der Parkplätze in der heutigen Form die grosse Gefahr für die Velofahrenden rechtfertigt?

Eine von der Polizei Basel-Landschaft erstellte Unfallauswertung der letzten 10 Jahre zeigt, dass dieser Unfalltyp im Durchschnitt etwa 3-mal pro Jahr vorkommt. Diese Anzahl liegt im Verhältnis zu den insgesamt durchschnittlich ca. 1'400 Unfällen pro Jahr weit unter 1 Prozent.

Bei diesem Unfallhergang verletzten sich 75 Prozent der Zweiradfahrenden leicht, 18 Prozent schwer und 3 Prozent endeten tödlich (1 Unfall in Arlesheim 2014). Die restlichen 4 Prozent blieben unverletzt.

Aufgrund der Tatsache, dass dieser Unfalltyp nur selten vorkommt, aus einem Fehlverhalten des Motorfahrzeuglenkers resultiert und nicht auf eine spezifische Örtlichkeit lokalisiert werden, sondern sich grossflächig auf dem gesamten kommunalen und kantonalen Strassennetz ereignen kann, besteht keine spezifische Dringlichkeit die Parkplätze entlang der Kasernenstrasse aufzuheben. Zudem besteht für die Parkplätze seitens der Benutzer als auch für Gemeinden und Städte in der Regel ein grosses Bedürfnis.

3. Ist der Regierungsrat der Meinung, dass die heutige Situation in der Kasernenstrasse Liestal den einschlägigen Vorschriften für den sicheren Betrieb einer Kantonsstrasse und einer kantonalen Radroute entspricht?

Die Kasernenstrasse in Liestal wurde vor ca. 60 Jahren nach den damaligen Standards (Richtlinien, Normen) als auch den damaligen Bedürfnissen gebaut. Der bestehende Mischbetrieb (ohne Radstreifen) und die unmittelbar an die Fahrbahn angrenzenden Längsparkplätze sind zwar aus heutiger Sicht nicht ideal, sie entsprechen aber nach wie vor den geltenden Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS). Im Rahmen des nächsten Instandsetzungsprojekts wird wie üblich geprüft, ob Optimierungen, wie z.B. Radstreifen und ein Sicherheitsabstand zwischen Parkfeld und Fahrbahnrand, möglich und verhältnismässig sind.

4. Besteht für den Kanton bei einem Unfall der eingangs geschilderten Art das Risiko einer Haftung mit den entsprechenden finanziellen Folgen?

Gemäss Grundregel im Art. 26 Abs. 1 SVG gilt: „Jedermann muss sich im Verkehr so verhalten, dass er andere in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet“.

Der Motorfahrzeuglenker, welcher sein Fahrzeug am Strassenrand parkiert, hat sich daher vor dem Öffnen der Türe zu vergewissern, dass er mit dieser Handlung den nachfolgenden Verkehr weder behindert noch gefährdet. Bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit kann er mit einem Blick über die Schulter sowie in den Seiten- oder Rückspiegel nachfolgende Fahrzeuge inkl. Velos erkennen und einen Unfall vermeiden. Da, wie bei Frage 3 bereits erläutert, die Strassenanlage

den gängigen Normen und Richtlinien entspricht, liegt die Schuld an solchen Unfällen in aller Regel beim fehlbaren Fahrzeuglenker weshalb für den Kanton kein spezielles Haftungsrisiko besteht.

Der Strasseneigentümer haftet nur für Schäden, welche durch fehlerhafte oder mangelhaft unterhaltene Strassenanlagen verursacht werden (Art. 58, Abs.1 OR). Es kann vom Strasseneigentümer nicht erwartet werden, jede Strasse so auszugestalten, dass diese den grösstmöglichen Grad an Verkehrssicherheit bietet. Es genügt, dass die Strasse bei Anwendung gewöhnlicher Sorgfalt ohne Gefahr benützt werden kann (BGE 130 III 736).

5. *Ist sich der Regierungsrat bewusst, dass das Problem durch eine andere Anordnung von Parkplätzen, Trottoir und Strasse weitestgehend beseitigt werden kann (Beispiel Seestrasse Meilen gemäss beigefügtem Foto)?*



Das gezeigte Beispiel kann zwar, durch den geschaffenen Sicherheitsabstand, das Problem für den Velofahrenden verbessern, geht jedoch stark zulasten der Fussgängersicherheit, weil der Gehbereich der Fussgänger so stark verschmälert wird, dass bei einem Begegnungsfall von Fussgängern mit Kinderwagen oder Rollstuhl zwangsweise auf die Fahrbahn ausgewichen werden muss. Des Weiteren müssen Fahrzeuglenker über den Fussgängerbereich fahren, um ihr Fahrzeug parkieren zu können. Die dabei unumgänglichen Retourfahrmanöver auf dem Gehbereich stellen eine weitere Gefahr dar. Die vom Interpellanten dargestellte Situation wie an der Seestrasse in Meilen, ist aus Sicht des Tiefbauamts BL deshalb nur in Ausnahmefällen bei genügend Platz möglich oder wenn das Trottoir von Fussgängern nicht benutzt wird. Sind Fussgänger vorhanden, ist als Regelfall der Fussweg hinter dem Parkplatz zu führen und zwischen Parkplatzrand und der Fahrbahn ein Sicherheitsabstand von min. 50 cm vorzusehen, wie bereits an diversen Örtlichkeiten umgesetzt (vgl. Antwort zur Frage 1).

6. *Ist der Regierungsrat bereit, in Zusammenarbeit mit der Stadt Liestal, ein Konzept zur baldigen Beseitigung dieser gefährlichen Situationen unter Beibehaltung der Parkplätze zu erarbeiten?*

Aufgrund der vorgängig gemachten Ausführungen besteht für das Tiefbauamt weder für einen Umbau der Strasse noch für die Entfernung der Parkplätze ein dringlicher Handlungsbedarf. Der Zeitpunkt für ein künftiges Instandsetzungsprojekt richtet sich in erster Linie nach dem Strassenzustand.

Dieser Abschnitt der Kasernenstrasse ist Bestandteil des Betriebs- und Gestaltungskonzept Ost; Massnahme M10 im Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation (A-Horizont mit Baubeginn bis ca. 2018). Deshalb ist vor der nächsten Strasseninstandstellung / Erneuerung

dieses Abschnittes die Ausarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes vorgesehen. Dabei wird die Anordnung der Parkplätze und die Verkehrssicherheit ein wichtiger Punkt sein. Die Stadt Liestal wird, wie in der Praxis üblich, auf geeignete Art und Weise einbezogen.

Liestal, 10. März 2015

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Isaac Reber

der Landschreiber:

Peter Vetter