An den Grossen Rat

17.5144.05
18.5351.05

BVD/P175144, P185351

Basel, 18. Januar 2023

Regierungsratsbeschluss vom 17. Januar 2023

Bericht zu den Motionen

Aeneas Wanner und Konsorten betreffend «Durchsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen Tempo 30 im Bereich von Schulhäusern und Kindergärten»

sowie

Christian C. Moesch und Konsorten betreffend «Sicherheit für die Kindergarten-Kinder, Verkehrssignalisation/-markierung auf öffentlichen Strassen im Umkreis von Kindergärten»

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 11. März 2020 die nachstehenden Motionen Aeneas Wanner und Konsorten sowie Christian C. Moesch und Konsorten dem Regierungsrat zur Erfüllung überwiesen.

Wortlaut der Motion Wanner:

«Im Bereich von Bildungsstätten, namentlich Schulen und Kindergärten, kommt es vor, während und nach der Unterrichtszeit regelmässig zu einer markanten Erhöhung der Fussgängeranzahl sowie des Veloverkehrs. Kinder und Jugendliche sind zu Fuss oder mit dem Velo auf dem Schul- oder Heimweg und damit auf die Benutzung der an die jeweilige Bildungsstätte angrenzenden Strassen angewiesen. Dasselbe gilt für Eltern und andere Betreuungspersonen, welche ebenfalls meist zu Fuss oder mit dem Velo(-anhänger) die Kinder zur Schule oder zum Kindergartenbegleiten bzw. dort abholen. Gerade Kinder und Jugendliche - als junge und unerfahrene Verkehrsteilnehmer – sind typischerweise·im Strassenverkehr besonders exponiert und gefährdet. Ausserdem sind Kinder und Jugendliche im Umfeld von Schulen und Kindergärten oftmals durch Spielen oder andere Gruppendynamiken vom Verkehrsgeschehen abgelenkt, womit sich die Unfallgefahr zusätzlich erhöht. Die Gefahren für Kinder und Jugendliche sind im Bereich von Bildungsstätten zudem besonders ausgeprägt, weil der Unterrichtsbeginn und das Unterrichtsende meist exakt mit den Stosszeiten und dem damit verbundenen erhöhten motorisierten Verkehrsaufkommen zusammenfallen. Das unmittelbare Umfeld von Schulen und Kindergärten bildet damit in Bezug auf die Verkehrssicherheit von Kinder und Jugendlichen einen absoluten Hotspot.

Nachweislich sind das Unfallrisiko und die Unfallauswirkungen bei Tempo 30 deutlich geringer als bei Tempo 50. Durch Temporeduktion werden Verkehrssituationen zudem generell übersichtlicher, Reak-

tionszeiten verlängern sich und die Sensibilisierung der motorisierten Verkehrsteilnehmer für lokal erhöhte Unfallgefahren nimmt zu. Dennoch finden sich im Kanton Basel-Stadt in unmittelbarer Nähe zu Bildungsstätten nach wie vor stark befahrene Tempo 50-Strassen.

Die Motionäre sind daher überzeugt, dass die Sicherheit und das Wohl der Kinder und Jugendlichen im Strassenverkehr höchste Priorität geniessen muss. Sofern im Umfeld von Bildungsstätten nicht dauerhaft Tempo 30 eingeführt werden kann, so hat dies zumindest vor, während und nach den Unterrichtszeiten mittels elektronischen Signalisationstafeln - nach den Vorbildern Gundeldingerrain und Grenzacherstrasse (Roche-Areal) – phasenweise umgesetzt zu werden.

Deshalb fordern die Motionäre die Regierung auf, die erforderlichen Massnahmen zu erlassen, dass auf den Kantonsstrassen im Stadtgebiet und auf den Kantonsstrassen in den Gemeinden Bettingen und Riehen im Umkreis von 100 Metern von Schulen und Kindergärten mindestens im Zeitraum eine Stunde vor bis eine Stunde nach der regulären Unterrichtszeit die Höchstgeschwindigkeit Tempo 30 eingeführt wird. Die entsprechenden Massnahmen haben innert zwei Jahre ab Überweisung dieser Motion erlassen und umgesetzt zu werden und damit verbindlich den Anliegen des Grossen Rats (vgl. Ratschlag 12.0788.01/02) nachzukommen.

Aeneas Wanner, Kaspar Sutter, David Wüest-Rudin, Jörg Vitelli, Martina Bernasconi, Barbara Wegmann, Michael Wüthrich»

Wortlaut der Motion Moesch:

«Es ist hinlänglich bekannt und auch absolut Usus, dass in der direkten Umgebung von Schulen auf Kantonsgebiet die Strassenverkehrsteilnehmer mit Strassenschildern darauf hingewiesen werden, dass dort mit einer grösseren Anzahl von Kindern und Jugendlichen auf den Trottoirs aber auch auf der Strasse selber zu rechnen ist. In gewissen Fällen bestehen neben der Warn-Signalisation bei Schulen auch Tempo-30-Zonen.

Diese Massnahmen sind selbstredend äusserst begrüssenswert und sollen selbstverständlich weiterhin aufrechterhalten und situativ auch ergänzt werden.

Allerdings muss auch festgehalten werden, dass diese Massnahme - wie erwähnt - ausschliesslich auf Schulhäuser zutrifft.

Eine zahlenmässig bedeutende Gruppe von Kleinkindern kann jedoch aktuell nicht darauf zählen, dass die Verkehrsteilnehmer explizit Kenntnis von ihrer Anwesenheit neben oder je nach dem auch auf der Strasse erhalten.

Kindergärten sind im Kantonsgebiet in wesentlich grösserer Zahl vorhanden und heterogener verteilt als Schulhäuser. Die Wege der Kinder führen selten direkt und ausschliesslich auf dem Trottoir von zu Hause in den Kindergarten. Die Kinder und ihre Eltern werden dennoch richtigerweise dazu angehalten, ihre Kindergarten-Kinder den Weg allein zurücklegen zu lassen. (Die Polizei macht auch Kindergartenbesuche, um die Kinder in dieser Selbständigkeit weiter zu unterstützen.) Es macht daher Sinn, die Verkehrsteilnehmer gerade auch in der Nähe von Kindergärten auf das hohe Aufkommen an Kindern neben oder eben auch auf der Strasse vor und nach Unterrichtsende aufmerksam zu machen.

Um die Sicherheit von Kindern im Umkreis von Kindergärten zu erhöhen, fordern die Motionäre den Regierungsrat auf, mittels grosszügiger Strassenmarkierung sowie Verkehrsschildern die Strassenverkehrsteilnehmer in genügender Weise auf die Anwesenheit von Kindern in unmittelbarer Umgebung hinzuweisen. Die Umsetzung hat innerhalb von längstens zwei Jahren zu erfolgen.

Christian C. Moesch, Lisa Mathys, Balz Herter, Patricia von Falkenstein, Joël Thüring, Barbara Wegmann, Jeremy Stephenson, Katja Christ, Michelle Lachenmeier, Andreas Zappalà, Luca Urgese, Andrea Elisabeth Knellwolf, Sebastian Kölliker, Eduard Rutschmann, Pascal Pfister, Raoul I. Furlano, Beat Braun, Jürg Stöcklin, Mark Eichner, Christian von Wartburg, Kaspar Sutter, Erich Bucher, Edibe Gölgeli, Olivier Battaglia, Alexandra Dill, Daniel Spirgi»

Der Regierungsrat nimmt zu diesen Motionen wie folgt Stellung:

1. Ausgangslage

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 11. März 2020 vom Ausgaben- und Zwischenbericht des Regierungsrats 19.1866.01 Kenntnis genommen und die beiden Motionen Aeneas Wanner und Konsorten sowie Christian C. Moesch und Konsorten dem Regierungsrat zur Ausarbeitung einer Vorlage gemäss seinem dargelegten Vorgehensvorschlag überwiesen.

Der Vorgehensvorschlag sieht vor, anstatt der von den Motionen verlangten flächendeckenden Massnahmen, eine Schwachstellenanalyse an den einzelnen Schul- und Kindergartenstandorten durchzuführen und darauf basierend dem Grossen Rat ein Gesamtpaket «Verkehrssicherheit bei Schulen und Kindergärten» zu unterbreiten. Dieses nimmt die Zielsetzungen beider Motionen auf und bezeichnet geeignete Massnahmen zu deren Erreichung.

Der Grosse Rat hat für die Erarbeitung der Schwachstellenanalyse und des Umsetzungskonzepts Planungsmittel in Höhe von 350'000 Franken bewilligt. An seiner Sitzung vom 28. April 2022 hat der Grosse Rat zudem vom Schreiben 18.5351.04 des Regierungsrats Kenntnis genommen und die Frist zur Erfüllung der beiden Motionen bis am 31. Januar 2023 erstreckt. In dieser Zeit wurde das vorliegende Gesamtpaket zur Verkehrssicherheit konkretisiert und erste Massnahmen wurden bereits kurzfristig umgesetzt.

2. Gesamtpaket «Verkehrssicherheit bei Schulen und Kindergärten»

2.1 Schwachstellenanalyse

Das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) hat unter Einbezug von Justiz- und Sicherheitsdepartement (JSD) sowie Erziehungsdepartement (ED), des Basler Kinderbüros sowie der Gemeinden Riehen und Bettingen in den Jahren 2020/21 eine umfassende Schwachstellenanalyse betreffend Verkehrssicherheit im Umfeld der Schulen und Kindergärten im Kantonsgebiet durchgeführt.

Teil dieser Untersuchung bildete eine Inspektion der Strasseninfrastruktur (Road Safety Inspection, RSI) unter Anwendung der Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI) des Bundes sowie eine breit angelegte online-Befragung zur Schulwegsicherheit bei Kindern, Jugendlichen, Eltern und Lehrpersonen, unterstützt durch die Schulen. Damit wurde sowohl eine objektive als auch eine subjektive Situationsbeurteilung vorgenommen.

Schulkinder wurden in der Situations- und Schwachstellenanalyse partizipativ einbezogen. Dieses Vorgehen entspricht dem «Aktionsplan Kinder- und Jugendfreundliche Stadt Basel 2020–2023», dem Leitfaden «Auf Augenhöhe 1,20 m» und einer kinderfreundlichen Stadtentwicklung. Der Kanton trägt damit zur konkreten Umsetzung der UN-Kinderrechtskonvention bei und erfüllt die Vorgaben des Labels «Kinderfreundliche Gemeinde».

Bei der Inspektion der Strasseninfrastruktur an rund 400 Örtlichkeiten im Umfeld der Schulen und Kindergärten wurden folgende Kriterien beurteilt:

- Vorhandensein und Qualität der Gehbereiche und Querungsstellen;
- Sichtverhältnisse für Kinder auf den Verkehr und von Fahrzeuglenkenden auf die Kinder;
- Komplexität der Gesamtsituation.

Bei den rund 1’400 aus der Befragung eingegangenen Rückmeldungen bezogen sich die meisten genannten Mängel auf Querungsstellen mit oder ohne Fussgängerstreifen. Am häufigsten wurde

dabei die eingeschränkte Sicht von Kindern auf den Verkehr genannt. Diverse genannte Mängel beziehen sich auf das Verhalten von Verkehrsteilnehmenden oder sind temporärer Natur wie z.B. die Verkehrsführung bei Baustellen, die Einschränkung der Sicht durch unerlaubt abgestellte Fahrzeuge oder ungenügend zurückgeschnittene Vegetation. Die Anzahl Rückmeldungen aus der Befragung in Bezug auf tatsächliche Mängel am festen Bestand der Verkehrsinfrastruktur sind somit zu relativieren.

2.2 Priorisierung der Schwachstellen

Die in der Inspektion der Strasseninfrastruktur festgestellten Mängel und durch die Befragung eingebrachten Angaben wurden gemäss ihrer Bedeutung in drei Prioritäten (hoch, mittel, tief) eingeteilt. Diese Einteilung wurde gewählt, um die Ressourcen möglichst zielgerichtet dort einzusetzen, wo die Verkehrssicherheit bei Schulen und Kindergärten am wirkungsvollsten erhöht werden kann. Bei der Zuordnung der Schwachstellen zur jeweiligen Priorität wurden folgende Aspekte berücksichtigt:

- Bedeutung eines Mangels bezüglich **Gefährdungsrisiko** für Kinder;
- Anzahl betroffener Kinder in den jeweiligen Quartieren;
- Strassentyp (Netzhierarchie);
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit an der Örtlichkeit;
- Verkehrsaufkommen des motorisierten Verkehrs (Verkehrsmodellzahlen) an der Örtlichkeit.

Beim erstgenannten und wichtigsten Aspekt erfolgte die Gewichtung der Bedeutung eines Mangels nach der Art bzw. Stärke der damit einhergehenden Gefährdung. So wurde z.B. dem Mangel einer ungenügenden Sicht von Kindern auf den Verkehr jeweils grosses und dem Fehlen eines Druckknopfes an einer Fussgängerampel kleines Gewicht beigemessen.

Zuordnung und Gewichtung zeigten, dass das Sicherheitsniveau insgesamt hoch ist. Die Anzahl der mit «hoch» priorisierten Schwachstellen fiel erfreulicherweise deutlich kleiner aus, als dies die Ausgangsdaten zunächst erwarten liessen.

2.2.1 Örtlichkeiten mit hoher Priorität

Aufgrund der Analysen wurden 70 Örtlichkeiten einer hohen Priorität zugeordnet, weil dort eine erhöhte Gefährdung von Kindern bestehen könnte. 38 dieser 70 Örtlichkeiten wurden durch die Inspektion der Strasseninfrastruktur indentifiziert, 32 ergaben sich aus der Umfrage. Doppelerfassungen von Schwachstellen aus den beiden angewandten Analysemethoden wurden dabei bereinigt.

Für all diese Örtlichkeiten wurden in einem ersten Schritt grobe Massnahmenvorschläge zur Beseitigung der erkannten Mängel zusammengetragen. In einem anschliessenden Analyseschritt wurden die 70 Örtlichkeiten mit bestehenden Projekten und Planungen (im folgenden Drittprojekte genannt) abgeglichen. Dabei wurde beurteilt, inwiefern solche Drittprojekte (s. Kap.2.3.3) Massnahmen umfassen, die zu einer Beseitigung der Sicherheitsdefizite führen.

Die zuständigen Fachstellen des Kantons und der beiden Landgemeinden untersuchten die nach dieser Bereinigung noch nicht zur Beseitigung vorgesehenen Schwachstellen vertieft und definierten konkrete Massnahmen (siehe Kapitel 2.3).

2.2.2 Örtlichkeiten mit mittlerer und tiefer Priorität

Rund 60% aller analysierten Örtlichkeiten mit Schwachstellen befinden sich in Tempo 30- oder Begegnungszonen. In Tempo 30-Zonen sind in der Regel keine Fussgängerstreifen vorzusehen, was den Vorteil hat, dass eine entsprechende Strasse überall überquert werden darf. Ein Fussgängerstreifen hingegen ist mit der Pflicht verbunden, ihn innerhalb von 50 Metern zur Querung zu nutzen. Das Bundesrecht lässt für die Erstellung und Beibehaltung von Fussgängerstreifen in

Tempo 30-Zonen einen gewissen Ermessensspielraum zu, den die Fachstellen des Kantons und der Gemeinden nutzen. So werden im Bereich von Kindergärten, Schulen, Heimen und ÖV-Haltestellen nach Möglichkeit die Fussgängerstreifen belassen bzw. punktuell sogar neu markiert.

Die in der Umfrage vielfach genannten Hinweise zu fehlenden Fussgängerstreifen in Tempo 30-Zonen können somit nicht grundsätzlich als Mangel bezeichnet werden. Trotzdem sollen jene Örtlichkeiten noch auf Möglichkeiten anderer Querungshilfen untersucht werden etwa von «Füessli»-Markierungen an geeigneten Querungsstellen. Entsprechend sind Schwachstellen in verkehrsberuhigten Zonen der zweiten oder dritten Priorität zugeordnet.

Schwachstellen der zweiten Priorität wollen BVD und JSD auf ihre verkehrssicherheitsbezogene Relevanz beurteilen lassen. Es handelt sich zu einem grossen Teil um nicht vortrittsberechtigte Querungsstellen innerhalb bestehender Tempo 30-Zonen, die trotz der etwas tieferen Geschwindigkeiten für Kinder herausfordernd sein können.

Der dritten und damit der tiefsten Priorität wurden diejenigen Örtlichkeiten zugeordnet, die sie sich in verkehrsberuhigten Gebieten oder entlang schwach befahrener Strassen befinden und wo der festgestellte Mangel bezüglich Gefährdungsrisiko für Kinder als gering einzustufen ist. Die häufigste Aussage innerhalb dieser Priorität lautet, dass an Querungsstellen Autos oder Velos nicht ganz anhalten. Dies ist aber kein Mangel der Infrastruktur und deren Ausstattung, sondern bezieht sich auf das Fahrverhalten der Verkehrsteilnehmenden. Zur Minimierung von Mängeln der dritten Priorität helfen beispielsweise Verkehrsprävention, eine verstärkte Durchsetzung von Parkierungsvorschriften oder eine klarere Baustellensignalisation. Anpassungen an der Infrastruktur sind bei Örtlichkeiten der dritten Priorität nicht angezeigt.

2.3 Umsetzung von Massnahmen mit hoher Priorität

Die Örtlichkeiten hoher Priorität sind in der Beilage kartografisch dargestellt. Die Realisierung der ermittelten Massnahmen erfolgt über unterschiedliche Ansätze, wie folgende Abbildung illustriert:

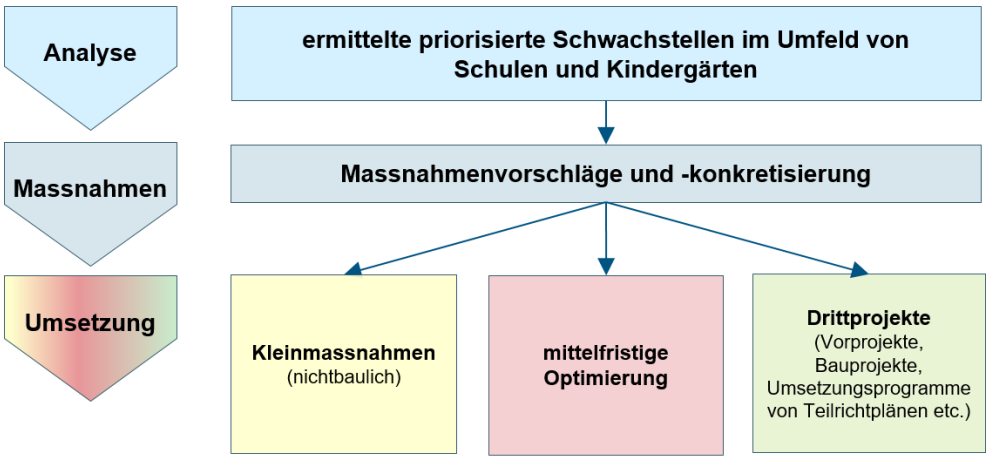


Abb. 1: Vorgehen bei Ermittlung und Umsetzung von Massnahmen mit hoher Priorität

An einzelnen Örtlichkeiten sind zeitlich gestaffelte Massnahmen vorgesehen, also z.B. eine kurzfristig realisierte Kleinmassnahme in Kombination mit einer mittelfristigen baulichen Optimierung.

2.3.1 Kleinmassnahmen

Für den Regierungsrat hat die Verkehrssicherheit im Bereich von Schulen und Kindergärten eine hohe Priorität. Deshalb werden seit Jahren laufend Verbesserungen umgesetzt. Seit Anfang 2022

wurden verstärkt kleinere Massnahmen ergriffen (z.B. Anpassungen an Markierungen/Signalisation oder an der Steuerung von Lichtsignalanlagen), wie die folgende Liste zeigt:

Tab. 1: Kleinmassnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit:

ID-Nr.	Örtlichkeit	Mängel bezüglich Verkehrsicherheit	Kleinmassnahme	bereits umgesetzt 2022
keine	Schulhaus St. Johann (Spitalstrasse/St. Johanns-Ring/St. Johanns-Platz)	Teilweise fehlende Vorsichtssignale "Kinder" mit Zusatztext "Schule"	Ergänzung der Signalisation	✓
R9	Hegenheimermattweg, Haltestelle Bachgraben / Belforterstrasse	Übersichtlichkeit	zusätzliches Signal "Vorsicht Kinder" mit Zusatz "Schule" in Belforterstrasse	✓
R98	Allschwilerstr./St. Galler-Ring	ungenügende Sichtweite bei Querung Fussgängerstreifen über St. Galler Ring; Fussgängerstreifen nicht optimal erkennbar	Fussgängerstreifen über St. Galler Ring: Anpassung Parkfelder zur Sicherstellung Anhalte-Sichtweite	✓
R133	Steinengraben / Leonhardsstrasse	Wartezeiten/Grünzeiten für Fussgänger	Verkürzung Wartezeit für Querung Leonhadsstrasse mittels Softwareanpassung der Lichtsignalsteuerung	✓
R147	Steinentorberg	Kinder schwer erkennbar, hohe Geschwindigkeiten in Ausfahrtsspur	Ergänzung Signal "Standort eines Fussgängerstreifens"	✓
R148	Viaduktstrasse/Centralbahn-strasse	Konfliktgrün Fussverkehr - motorisierter Verkehr bei Fussgängerstreifen über Elisabethenanlage	Einführung von vorzeitigem Grün für Fussverkehr vor dem aus Centralbahnstr. rechtsabbiegenden Verkehr	✓
R182	Dornacherstr./Laufenstr.	Querung von zwei Fahrspuren (Einbahn), mangelnde Übersichtlichkeit	Ergänzung fehlendes Signal "Standort eines Fussgängerstreifens"	✓
R215	Fritz Hauser-Strasse	Kein Trottoir, kein Fussgängerstreifen, Kinder schwer erkennbar, geringe Durchgangsbreite (es besteht jedoch Fahrverbot mit Ausnahmen)	Signalisation/Markierung von Zone Tempo 30	
R363	Bäumlihofstr./Paracelsusstr.	Übersichtlichkeit (Einmündung parallele Erschliessungsstr. zu Bäumlihofstr.)	Anpassung Anordnung Velos/Motos auf Parkfeld zur Verbesserung Sichtweite	✓
R365	Bäumlihofstr./ Wintersingerweglein	Durchgangsbreite Trottoir bei Nebenfahrbahn Bäumlihofstrasse, Kinder schwer erkennbar (Parkierung)	Prüfung von "Füessli"-Markierungen als Querungshilfe	

Darüber hinaus besteht an wenigen Örtlichkeiten, vor allem in Riehen und Bettingen, ein erkannter Mangel darin, dass die Sicht der Fahrzeuglenkenden auf Kinder durch die Vegetation auf Privatgrundstücken beeinträchtigt wird. Zu den wiederkehrenden Kleinmassnahmen zählt somit auch der regelmässige Rückschnitt der Vegetation. Ein solcher Rückschnitt auf Privatareal erfolgt vielfach auf Hinweis der Verkehrsprävention an die betroffenen Liegenschaftsbesitzenden.

2.3.2 Mittelfristige Optimierungen

Bei diesen Massnahmen handelt es sich meist um grössere Anpassungen von Signalisation und Markierungen, vereinzelt auch um kleinere bauliche Massnahmen. Folgende Tabelle zeigt einen Überblick. Die entsprechenden Massnahmen sind noch nicht umgesetzt.

Tab. 2: Mittelfristig (mehrheitlich innert 2 Jahren)[1] vorgesehene Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit:

ID-Nr.	Örtlichkeit	Mängel bezüglich Verkehrssicherheit	vorgesehene Massnahmen
R60	Klingelbergstr./Hebelstr.	Sichtverhältnisse bei Querung Hebelstrasse, schlechte Erkennbarkeit von Kindern hinter Treppenabgang	Ergänzung bestehende Markierung, Prüfung einer Anbringung Geländer
R98	Allschwilerstr./St. Galler-Ring	ungenügende Sichtweite bei Querung Fussgängerstreifen über St. Galler Ring; Fussgängerstreifen nicht optimal erkennbar	Verschiebung des Fussgängerstreifens über die Allschwilerstrasse
R136	Steinengraben / Kanonengasse	Spurwechsel für Velos gefährlich (überqueren von 2 Fahrspuren), Konflikt Fussgänger/Velos auf Mischverklehrsfläche mit schlechter Sicht auf Velos	Signalisation indirekter Linksabbieger
R147	Steinentorberg	Kinder schwer erkennbar, hohe Geschwindigkeiten in Ausfahrtsspur	Anpassung Markierung zwecks fahrdynamischer Optimierung
R333	Feldbergstr./Efringerstr.	Kinder schwer erkennbar (hinter Veloabstellplatz in Efringerstr.)	Platzierung von Pflanztrögen
U1972	Erasmusplatz	Abbiegehilfe fehlt in Feldbergstrasse	Anpassung Signlisation und Markierung, bauliche Anpassungen (in Koordination mit Umgestaltung Bushaltestelle für hindernisfreien Zugang)
U2012	Bettingerstr./ Bahnhofstr. (RIEHEN)	Keine Aufstellmöglichkeit zum Linksabbiegen oder Queren	Ergänzung bestehender Mittelmarkierung
U2037	Steinengraben/ Leonhardsstr.	Spurwechsel für Velos gefährlich (überqueren von 2 Fahrspuren)	Signalisation indirektes Linksabbiegen
U2157	Nauenstr., bei Querung De Wette-Park	Spurwechsel für Velos gefährlich	Erstellung Aufstellfläche oder Markierung einer Veloweiche

2.3.3 Massnahmenumsetzung im Rahmen von Drittprojekten

Rund 30 der 70 priorisierten Örtlichkeiten mit Schwachstellen liegen im Perimeter von Drittprojekten. Die Schwachstellen werden durch die mit jeweiligen Projekt vorgesehenen Massnahmen gänzlich oder weitgehend beseitigt. Diese Drittprojekte betreffen z.B. die Umgestaltung des öffentlichen Raums oder die Schliessung von Lücken in den Netzen des Velo- und Fussverkehrs.

Beispiele von Drittprojekten, die dem Grossen Rat überwiesen wurden und mit denen eine Behebung der Schwachstellen an hoch priorisierten Örtlichkeiten vorgesehen ist, sind:

- Ratschlag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Achse Burgfelderstrasse–Missionsstrasse–Spalenvorstadt im Zuge von Sanierungsmassnahmen;
- Ratschlag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Umgestaltung der Tramhaltestellen in der Austrasse im Zuge von Sanierungsmassnahmen;
- Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung für die Sanierung der Rauracherstrasse mit Umgestaltung der Bushaltestellen Bahnhof Niederholz und Habermatten.

Die Drittprojekte haben unterschiedliche Umsetzungshorizonte. Ein Grossteil der damit verbundenen Massnahmen wird kurz- bis mittelfristig, d.h. innert der kommenden fünf Jahre umgesetzt.

2.4 Finanzierung

Drittprojekte, die zu einer Beseitigung priorisierter Schwachstellen führen, werden mit separat beantragten Mitteln finanziert. Die übrigen Massnahmen zur Behebung von Schwachstellen mit hoher Priorität können mit dem bestehenden, vom Grossen Rat bereits gesprochenen zweckgebundenen Mitteln für Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs über den ZBE Langsamverkehr (ZBE LV) finanziert werden. Entgegen den ersten Annahmen besteht somit kein Bedarf, zusätzliche Finanzmittel zu beantragen respektive in der Investitionsplanung des Kantons zu berücksichtigen.

[1] Die Umsetzung der baulichen Massnahmen beim Erasmusplatz (U1972) und an der Kreuzung Allschwilerstr./St. Galler Ring (R98) ist aufgrund des Projektierungsumfangs und des baulichen Koordinationsbedarfs voraussichtlich bis in max. fünf Jahren möglich.

3. Laufende Verbesserung der Schulwegsicherheit

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Schulen und Kindergärten ist eine betriebliche Daueraufgabe zur Optimierung der Schulwegsicherheit des departementsübergreifenden Koordinationsgremiums Schulwegsicherheit (KOGESSI). Dieses Gremium setzt sich aus Fachpersonen des ED, des JSD sowie des BVD zusammen und behandelt konkrete Anliegen, die meistens von den Eltern oder Schulleitungen an die Verwaltung herangetragen werden.

Das KOGESSI beurteilt die Relevanz der jeweiligen Anfragen und leitet geeignete Massnahmen zur Problembeseitigung ein. Das Gremium befasst sich seit 2014 mit der Verkehrssicherheit an bestehenden und neu entstehenden Schul- und Kindergartenstandorten und der laufenden Verbesserung der Schulwegsicherheit.

4. Betriebliche und übergeordnete Optimierungen

Verschiedene Mängel mit Bezug zur Verkehrssicherheit stehen nicht mit der Strasseninfrastruktur und ihrer Ausstattung in Verbindung, sondern haben andere Ursachen. Dazu zählen z.B. die Baustellen im öffentlichen Raum, die mit vorübergehend veränderter Verkehrsführung verbunden sind. Hier stellt sich die Herausforderung, solche Verkehrsführungen optimal zu signalisieren und laufend, dem Bauverlauf entsprechend, zu optimieren.

Die Sicht der Fahrzeuglenkenden auf Kinder oder umgekehrt kann punktuell z.B. auch durch regelwidrig oder zum Zweck des Güterumschlags abgestellte Motorfahrzeuge eingeschränkt werden. Mit dieser Situation ist die Kantonspolizei vertraut und sie setzt die Vorschriften im ruhenden Verkehr in solchen Fällen mit hoher Priorität durch.

5. Weitere Verkehrsberuhigungsmassnahmen

Die gemäss Ratschlag «Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30» vom 23. Mai 2012 [12.0788.01] vorgesehenen Massnahmen werden bis voraussichtlich Mitte 2023 vollständig abgeschlossen sein. Damit sind praktisch alle siedlungsorientierten Strassen im Kanton Basel-Stadt verkehrsberuhigt. Auch diverse Abschnitte auf verkehrsorientierten Strassen sind entweder permanent oder während den Schulwegzeiten mit Tempo 30 signalisiert.

Die Einführung von Tempo 30 auf diversen verkehrsorientierten Strassenabschnitten zwecks Strassenlärmsanierung befindet sich derzeit in Detailprüfung. Der Regierungsrat wird dazu frühestens Ende 2023 dem Grossen Rat berichten.

Zudem hat der Grosse Rat die Motion «betreffend die integrale Signalisation von Tempo 30 in Basel-Stadt mit gleichzeitiger Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs gemäss Kantonsverfassung § 30» (Raphael Fuhrer und Konsorten) am 23. Juni 2022 dem Regierungsrat zur Ausarbeitung einer Vorlage überwiesen. Der Regierungsrat wird dazu bis im Juni 2024 berichten.

Auch Begegnungszonen finden weiter Verbreitung und sind eine gute Massnahme, um die Verkehrssicherheit im Strassenraum zu erhöhen. Diese Zonen gestalten in Wohnquartieren die Strasse zum Lebensraum für alle. Es sind Orte zum Wohlfühlen, Spielen und Verweilen für Kinder und Erwachsene. Fussgängerinnen und Fussgänger haben gegenüber Autos und Velos überall Vortritt.

Die genannten Massnahmen und laufenden Optimierungen tragen dazu bei, dass sich die Verkehrssicherheit zunehmend flächendeckend und damit auch auf verkehrsorientierten Strassen weiter verbessert. Davon profitieren der Fuss- und Veloverkehr im Allgemeinen und die Kinder auf dem Schulweg und im Umfeld von Schulen und Kindergärten im Besonderen.

6. Schlussfolgerung

Die Verkehrsinfrastruktur im Umfeld von Schulen und Kindergärten im Kanton Basel-Stadt befindet sich bezüglich der Verkehrssicherheit bereits auf einem hohen Niveau. Die aktuell bestehenden Schwachstellen an der Infrastruktur sind identifiziert und bezüglich ihrer Relevanz priorisiert. Die für die Verkehrssicherheit relevanten Schwachstellen werden seit Anfang 2022 mittels kleinerer Massnahmen oder durch Verbesserungen im Rahmen von Umgestaltungsprojekten gezielt beseitigt.

7. Antrag

Aufgrund dieser Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat eine Fristerstreckung um weitere zwei Jahre zur Erfüllung der Motionen Aeneas Wanner und Konsorten betreffend «Durchsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen Tempo 30 im Bereich von Schulhäusern und Kindergärten» sowie Christian C. Moesch und Konsorten betreffend «Sicherheit für die Kindergarten-Kinder, Verkehrssignalisation/-markierung auf öffentlichen Strassen im Umkreis von Kindergärten».

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

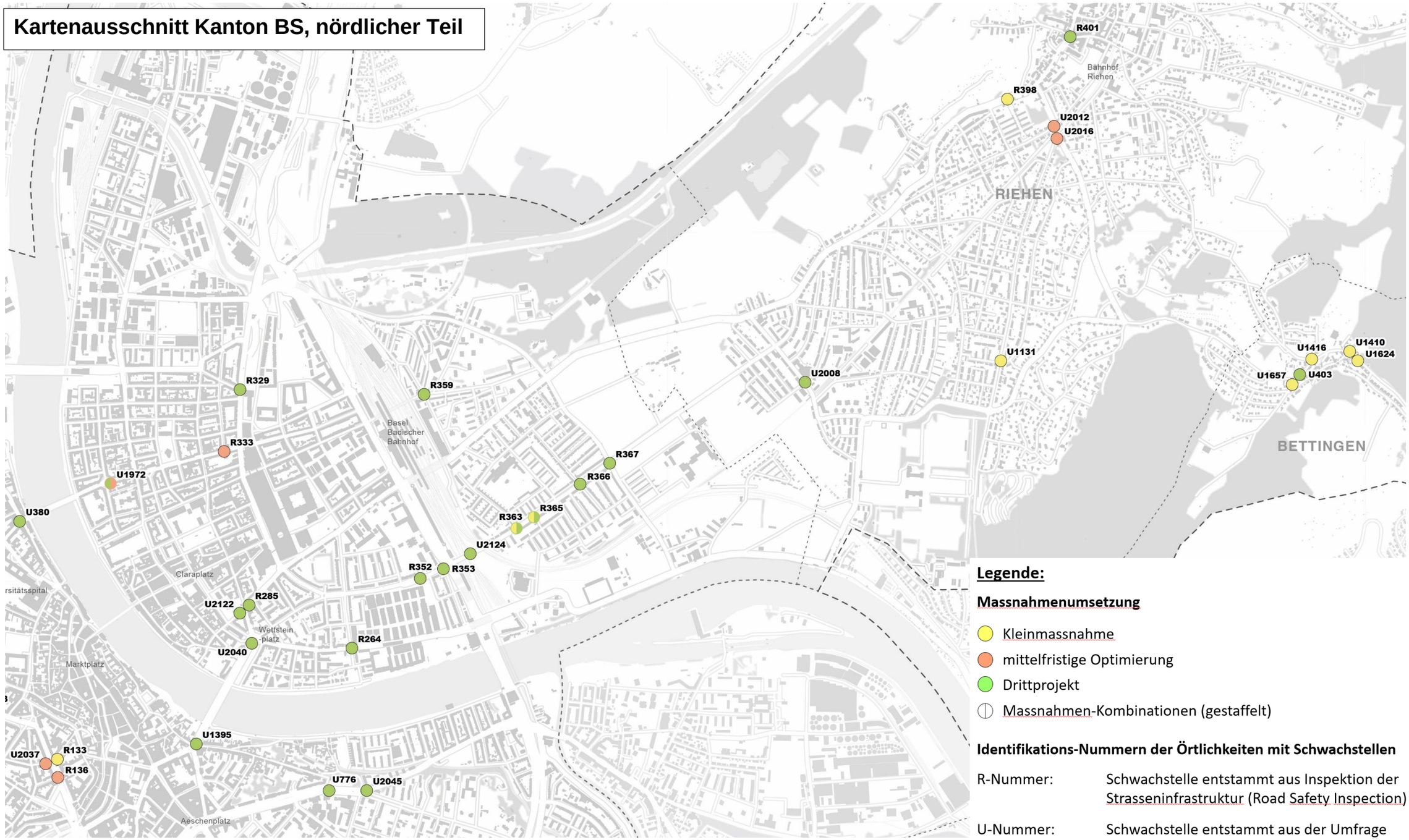
Beat Jans	Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Regierungspräsident	Staatsschreiberin

Beilage:

Schwachstellen-Örtlichkeiten mit hoher Priorität betreffend Verkehrssicherheit bei Schulen und Kindergärten Kanton Basel-Stadt (2 Kartenausschnitte)

Beilage: Schwachstellen-Örtlichkeiten mit hoher Priorität betreffend Verkehrssicherheit bei Schulen und Kindergärten Kanton Basel-Stadt

Kartenausschnitt Kanton BS, nördlicher Teil

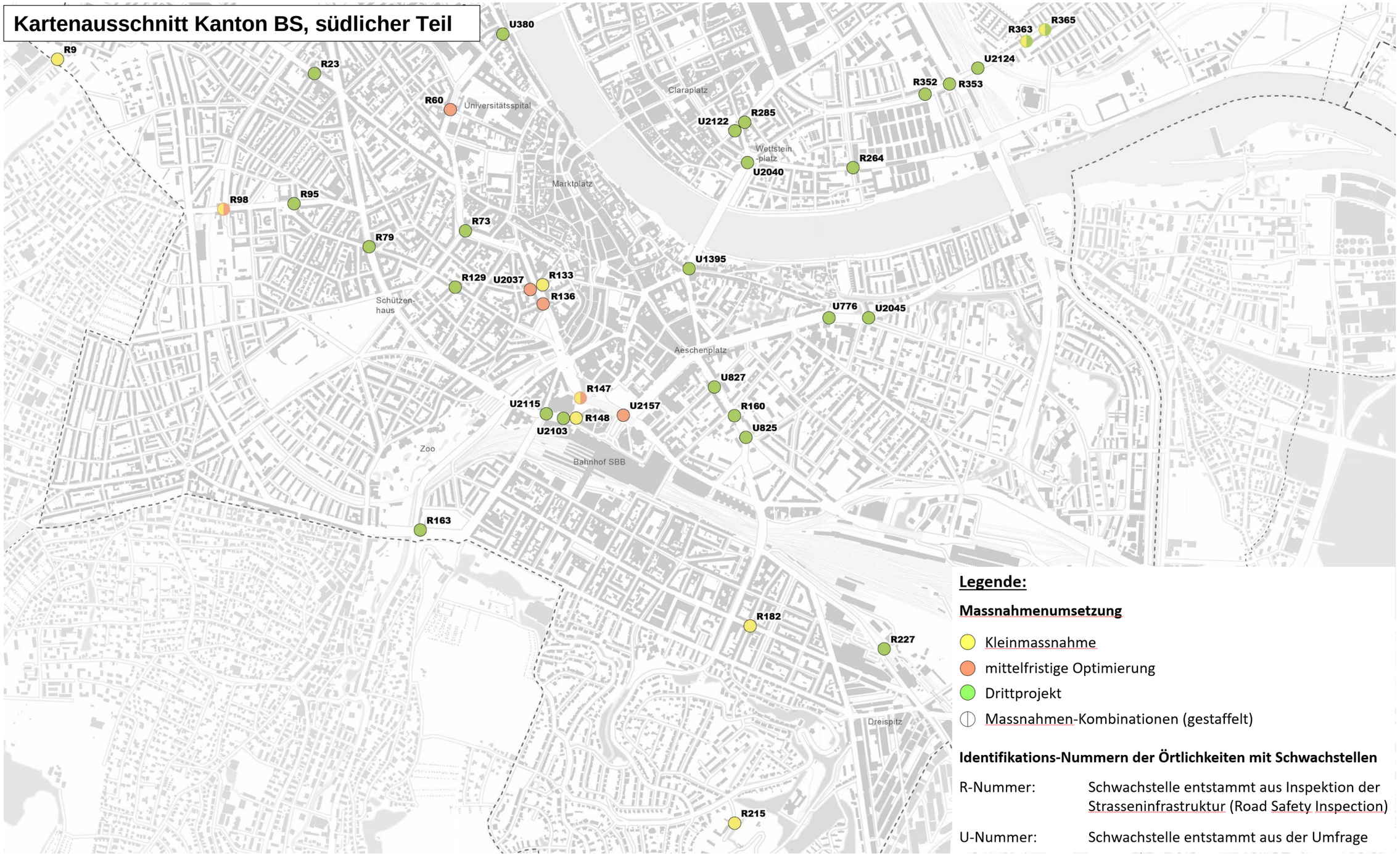


Legende:

Massnahmenumsetzung

- Kleinmassnahme
- mittelfristige Optimierung
- Drittprojekt
- Massnahmen-Kombinationen (gestaffelt)

Identifikations-Nummern der Örtlichkeiten mit Schwachstellen

R-Nummer:	Schwachstelle entstammt aus Inspektion der Strasseninfrastruktur (Road Safety Inspection)
U-Nummer:	Schwachstelle entstammt aus der Umfrage

Kartenausschnitt Kanton BS, südlicher Teil