Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

21.5840.03
24.0774.01

BVD/P215840, P240774

Basel, 12. Juni 2024

Regierungsratsbeschluss vom 11. Juni 2024

Motion Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend «integrale Signalisation von Tempo 30 in Basel-Stadt mit gleichzeitiger Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs gemäss Kantonsverfassung § 30»; Zwischenbericht und Antrag auf Fristerstreckung (§ 43 Abs. 2 GO)

sowie

Ausgabenbericht betreffend Ausgabenbewilligung für die Erarbeitung eines Umsetzungskonzepts zur Einführung von integral Tempo 30 im Siedlungsgebiet sowie einen Massnahmenplan zur Priorisierung und Beschleunigung des ÖV

1. Begehren

Mit vorliegendem Zwischenbericht beantragen wir eine Fristerstreckung zur Erfüllung der vorliegenden Motion mittels Beschluss des Grossen Rats, gestützt auf die Geschäftsordnung (GO) des Grossen Rats (§ 43 Abs. 2 GO).

Ausserdem beantragen wir dem Grossen Rat, für die Erarbeitung eines Umsetzungskonzepts zur Einführung von integral Tempo 30, für einen Massnahmenplan zur Priorisierung und Beschleunigung des ÖV sowie für weitere Umsetzungen von Tempo 30 eine Ausgabenbewilligung in Höhe von 410‘000 Franken zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements zu bewilligen.

2. Politischer Auftrag

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 23. Juni 2022 mit GRB 22/25/25G vom Schreiben 21.5840.02 des Regierungsrates Kenntnis genommen und die nachstehende Motion Raphael Fuhrer und Konsorten dem Regierungsrat zur Ausarbeitung einer Vorlage innert zwei Jahren überwiesen:

> «In den letzten rund zehn Jahren konnten durch zahlreiche Pilotversuche mit wissenschaftlicher Begleitung umfassende Erkenntnisse zu Tempo 30 im Siedlungsgebiet gewonnen werden. Gleichzeitig haben Gerichte wiederholt wegweisende und gut begründete Entscheide zu Gunsten von Tempo 30, gerade auch auf Hauptstrassen, gefällt. Es hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass eine integrale – sprich flächendeckend und rund um die Uhr geltende – Signalisation von Tempo 30 im Siedlungsgebiet entscheidende volkswirtschaftliche Vorteile hat, dass ein solches Konzept umsetzbar ist und im Alltag funktioniert. Die Gründe sind vielseitig:
>
> Lärm: Seit den 1980er Jahren sind die Kantone in der Pflicht, die Grenzwerte einzuhalten mit Frist Frühling 2018. Im Kanton Basel-Stadt wohnen dennoch auch heute gegen 40'000 Personen an Standorten, an denen der gesetzliche Grenzwert zu Strassenlärm überschritten wird. Tempo 30 ist schneller, billiger und wirksamer Lärmschutz: Eine Reduktion von 50 auf 30 km/h reduziert den Lärm um drei Dezibel; das entspricht circa der Lärmwahrnehmung bei einer Halbierung der Verkehrsmenge (https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/laerm/dossiers/besser-schlafen-dank-tempo-30.html).
>
> Verkehrssicherheit: Gemäss den Expert*innen der unabhängigen BFU (Beratungsstelle für Unfallverhütung) könnte mit generell Tempo 30 im Siedlungsgebiet jedes zweite Unfallopfer auf Schweizer Strassen verhindert werden (https://www.bfu.ch/de/die-bfu/politik/mit-tempo-30-die-verkehrssicherheit-erhoehen). Im Kanton Basel-Stadt kam es in den letzten Jahren zu circa 800 Verkehrsunfällen und 400 Verunfallten pro Jahr. Am meisten würden Fussgängerinnen und Fussgänger profitieren.
>
> Verkehrsfluss und Verkehrskultur: Gerade im Siedlungsgebiet mit seinen häufigen Kreuzungen, Fussgänger*innenübergängen und ÖV-Haltestellen verstetigt und verflüssigt Tempo 30 den Verkehrsfluss und reduziert insgesamt die Wartezeiten für alle. Die tiefere Durchschnittsgeschwindigkeit lässt mehr Zeit für Blickkontakt unter den Verkehrsteilnehmenden und somit zu einer rücksichtsvolleren Koexistenz. Das bestätigt auch das Merkblatt zu Tempo 30 der SVI (Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten, https://www.svi.ch/de/publikationen/tempo-30-auf-hauptverkehrsstrassen-2a04/).
>
> Luft und Klima: Wichtigster Verursacher von Luftschadstoffen ist der Verkehr. In vielen Basler Quartieren ist ein erheblicher Anteil der Bevölkerung von Grenzwertüberschreitungen betroffen. Der Regierungsrat hielt in seinem Schreiben zum letzten bikantonalen Luftreinhalteplan fest, dass bei keinem der Schadstoffe die Grenzwerte bis 2020 eingehalten werden können (S.6, https://www.grosser-rat.bs.ch/ratsbetrieb/geschaefte/200108631). Tempo 30 führt durch die Verflüssigung des Verkehrs (s.o.) zu weniger Luftschadstoffen und auch das Klima profitiert, weil damit weniger Treibstoff verbraucht wird.

Flächeneffizienz: Bei Tempo 30 können Fahrbahnen circa 70 cm schmaler ausgestaltet werden als bei Tempo 50. Rund 30% der Stadt Basel sind Verkehrsfläche. Der öffentliche Raum in Basel ist begrenzt und umkämpft. Die Wahrscheinlichkeit von genügend Platz für Bäume, Boulevardnutzung usw. steigt durch die Temporeduktion.

Gegenüber integralem Tempo 30 bestehen zum Teil Befürchtungen: Zunahme von Ausweichverkehr und Nachteile für den öffentlichen Verkehr. Die Pilotversuche in anderen Städten und Gemeinden zeigen, dass diesen gut begegnet werden kann.

Ausweichverkehr: Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die gesetzliche Pflicht gemäss USG §13 Abs. 5 lit. b den motorisieren Individualverkehr zu kanalisieren weiterhin besteht. Das bereits erwähnte Merkblatt des SVI hält mit Blick auf die zahlreichen Pilotversuche in Schweizer Städten fest: «Es ist kein dokumentierter Fall bekannt, bei dem aufgrund einer Reduktion von T50 auf T30 auf einer HVS [Hauptverkehrsstrasse] unerwünschter Ausweichverkehr in die Quartiere aufgetreten ist.» (S. 3, https://www.svi.ch/de/publikationen/tempo-30-auf-hauptverkehrsstrassen-2a04/).

Dies wird durch eine kluge Signalisation beispielsweise von Einbahnstrassen auf untergeordneten Strassen oder auch bauliche Massnahmen erreicht.

Nachteile für den öffentlichen Verkehr: Sofern der ÖV nicht über ein eigenes Trassee verfügt, müsste auch er sich an Tempo 30 halten. Bereits heute fährt auch er auf vielen Strecken mit Tempo 50-Signalisation unter 30 km/h auf Grund von Haltestellen und Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Die durchschnittliche Beförderungsgeschwindigkeit des ÖVs in Basel liegt zwischen 14 und 20 km/h[1]. Ohne flankierende Massnahmen würde Tempo 30 zu einer Verlangsamung führen, was die Attraktivität des ÖVs mindert und Mehrkosten zur Folge hat. Basierend auf groben Auswertungen in der Stadt Zürich können allfällige Fahrzeitverluste im ÖV wegen Tempo 30 im Grundsatz kompensiert werden, indem der ÖV weiter priorisiert würde[2]. Das wäre in Basel ohnehin seit Jahren verbindlicher Auftrag: §30 der Kantonsverfassung räumt dem ÖV Vorrang ein. Dieser Grundsatz ist in mehreren Gesetzen des Kantons weiter ausgeführt und damit unmittelbar anwendbar und behördenverbindlich. Er wird heute jedoch tagtäglich verletzt, denn fast alle Linien sind in irgendeiner Art von Behinderungen durch den MIV betroffen. Darum ist gleichzeitig ein Massnahmenplan zur Priorisierung und Beschleunigung des ÖVs auszuarbeiten. Massnahmen können sein: frühzeitige, d. h. tatsächlich zeitverlustfreie, Anmeldung und Fahrt des ÖVs bei Lichtsignalanlagen bzw. Nachrüstung bisher ungeregelter Knoten, bauliche oder verkehrstechnische Massnahmen (z. Bsp. elektronische Busspuren, Fahrbahnhaltestellen), Realisierung zusätzlicher Eigentrasses für Tram und Bus, insbesondere auf kritischen Streckenabschnitten, Parkierung usw.

Die Motionär*innen halten den Regierungsrat dazu an, binnen zweier Jahre parallel ein Umsetzungskonzept zur Einführung von integral Tempo 30 im Siedlungsgebiet sowie einen umfassenden Massnahmenplan zur tatsächlichen Priorisierung und Beschleunigung des ÖVs auszuarbeiten.

[1] Durchschnittliche Beförderungsgeschwindigkeit auf den BVB-Tram- und -Buslinien von Endstation zu Endstation, ohne Linie 50.
[2] Gemäss VBZ fallen bei flächendeckend Tempo 30 jährlich zusätzliche Betriebskosten von 17 Mio. und einmalig Investitionskosten von 75 Mio. an (Antwort zu Frage 2, https://www.gemeinderat-zuerich.ch/Geschaefte/detailansicht-geschaeft/Dokument/f016cd19-22ed-4e48-be1c-b90a777b45bb/2021_0114.pdf).
Gemäss Stadtrat Zürich fallen wegen Behinderung und Eigenbehinderung des ÖV durch den MIV jährlich Kosten von 21,5 Mio. und einmalige Investitionskosten von 138 Mio. an (Antwort zu Frage 4, https://www.gemeinderat-zuerich.ch/Geschaefte/detailansicht-geschaeft/Dokument/f7dbe1b2-98cc-4783-a727-396af4b541c6/2018_0494.pdf).
Zum Begriff ÖV-Eigenbehinderung: «Eigenbehinderungen entstehen beispielsweise aus Unregelmässigkeiten im Takt einer Linie, die wiederum durch Behinderungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ausgelöst wurden.» (Antwort zu Fragen 1 und 2, https://www.gemeinderat-zuerich.ch/Geschaefte/detailansicht-geschaeft/Dokument/f7dbe1b2-98cc-4783-a727-396af4b541c6/2018_0494.pdf.)

Raphael Fuhrer, Lisa Mathys, Brigitte Kühne, Jean-Luc Perret, Semseddin Yilmaz, Tobias Christ, Daniel Sägesser, Raffaela Hanauer»

Mit GRB 23/12/15G vom 22. März 2023 sowie GRB 23/45/11G vom 8. November 2023 hat der Grosse Rat ausserdem die Petitionen P456 «Gegen Tempo 30 auf Hauptstrassen» bzw. P465 «Tempo 30 für die Neuweilerstrasse» dem Regierungsrat zur abschliessenden Behandlung überwiesen. Beide Petitionen stehen in direktem Zusammenhang zur Motion Raphael Fuhrer und Konsorten, die Gegenstand dieses Schreibens ist.

Wir berichten zur Motion wie folgt:

3. Ausgangslage

Der Regierungsrat hat den Auftrag des Grossen Rats dem Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) zugewiesen. Das BVD hat daraufhin drei Teilprojekte festgelegt und die nötigen Abklärungen dazu ausgelöst. Der Regierungsrat berichtet im Kapitel 4 detailliert über den Stand der Arbeiten.

Damit die Planungsarbeiten zügig an die Hand genommen werden konnten, hat das BVD im Rahmen der departementalen Finanzkompetenz initial Planungsmittel von 180'000 Franken genehmigt. Im Laufe der damit verbundenen Arbeiten hat sich gezeigt, dass diese Mittel für eine umfassende Planung nicht ausreichen und dass dafür weitere 410'000 Franken nötig sind. Die vorliegend beantragte Ausgabenbewilligung umfasst auch Mittel für weitere Tempo 30-Umsetzungen auf Strassenabschnitten, für die gemäss aktuellem Bundesrecht keine formalen Verkehrsgutachten mehr erstellt werden müssen.

3.1 Bundesrecht

Das eidgenössische Parlament hat den Bundesrat beauftragt, die Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes so anzupassen, dass die Hierarchie und die verschiedenen Funktionen des Schweizer Strassennetzes innerorts und ausserorts respektiert werden. Die neuen Bestimmungen sollen nicht nur die Funktionen der verschiedenen Strassen erhalten, sondern auch die entsprechenden Geschwindigkeitsbegrenzungen, insbesondere 50 km/h auf den innerörtlichen verkehrsorientierten Strassen und die Möglichkeit, die Geschwindigkeit auf 30 km/h auf Siedlungsstrassen zu reduzieren (Motion «Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern» von Nationalrat Peter Schilliger, 21.4516).

Aus Sicht des Schweizerischen Städteverbandes untergraben die Eidgenössischen Räte mit der Annahme der Motion Schilliger die Gemeindeautonomie; zudem würde damit die Sicherheit von Kindern sowie Seniorinnen und Senioren im Strassenverkehr gefährdet (siehe Medienmitteilung vom 6. März 2024).

Die vorliegende Motion Raphael Fuhrer und Konsorten ist kompatibel mit der heutigen Gesetzgebung des Bundes.

Für verkehrsorientierte Strassen sind nach geltendem Recht weiterhin detailliertere, einzelfallweise Abklärungen nach den gesetzlichen Grundlagen des Bundes notwendig. Mittels Gutachten muss die rechtliche Zulässigkeit von Tempo 30 nachgewiesen werden. Für Strassenabschnitte, die nicht als verkehrsorientiert klassifiziert sind, kann die jeweilige Projektierung ohne ein formales Gutachten erfolgen und die Umsetzung ist einfacher möglich. Die entsprechende Verkehrsanordnung muss aber immer noch nach der Vorgabe von Art. 107 der Signalisationsverordnung des Bundes (741.21) begründet werden. Im Kanton Basel-Stadt ist eine Tempo 30-Verkehrsanordnung im Kantonsblatt zu publizieren. Es kann dagegen rekurriert werden.

3.2 Stand Tempo 30 im Kanton Basel-Stadt

Die Stadt Basel befindet sich im schweizweiten Vergleich mit an der Spitze bezüglich Verkehrsberuhigung (vgl. «Städtevergleich Mobilität 2021» der Städtekonferenz Mobilität, erschienen im Oktober 2023). Der Anteil verkehrsberuhigter Strassen am gesamten städtischen Strassennetz (ohne Autobahnen) beträgt in der Stadt Basel aktuell rund 63%. Zudem sind auch auf den Kantonsstrassen in Riehen bereits mehrere Strassenabschnitte mit Tempo 30 oder Tempo 40 (permanent) oder mit Tempo 30 zu Schulwegzeiten signalisiert.

Mehrere der jüngsten Vorhaben, bei denen Tempo 30 in Basel neu eingeführt wurde, betrafen sogenannte verkehrsorientierte Strassen wie z.B. in der Feldberg-, Klybeck- und Elsässerstrasse.

Das kürzlich publizierte Bundesgerichtsurteil zu Tempo 30 in der Feldbergstrasse ist zudem wegweisend für die ganze Schweiz, weil erstmals die Luftqualität als Hauptargument für die Einführung von Tempo 30 gerichtlich gestützt wurde.

Tempo 30 auf Strassen in Basel wurde seit Mitte der 1990er Jahre in mehreren Etappen umgesetzt. Die letzte Realisierungs-Etappe erfolgte auf Basis einer 2013 vom Grossen Rat beschlossenen Rahmenausgabenbewilligung. Die teilweise mit baulichen Massnahmen verbundenen Umsetzungsarbeiten sind voraussichtlich bis im Herbst 2024 abgeschlossen.

Seit 2013 gilt Tempo 30 auch auf einzelnen Strassenabschnitten, auf denen ÖV-Linien verkehren, und auf ausgewählten verkehrsorientierten Strassenabschnitten. Letzteres ist gemäss Strassenverkehrsgesetz des Bundes nur im Ausnahmefall zulässig. Im Kanton Basel-Stadt erstrecken sich diese Abschnitte inzwischen auf insgesamt knapp 7 km mit Tempo 30. Der aktuelle Stand der Verkehrsberuhigung kann dem kantonalen Geoportal entnommen werden (Link).

Im Rahmen der Strassenlärmsanierung (21.0674) werden zurzeit rund 33 km verkehrsorientierter Strassenabschnitte auf die Eignung für eine Tempo 30-Signalisation im Detail geprüft, mehrheitlich begrenzt auf die Nachtstunden (siehe Kap. 4.4).

4. Laufende Abklärungen zur vorliegenden Motion

Im Rahmen der aktuellen Planungsphase wurde an drei Teilprojekten (vgl. Kap. 4.1 bis 4.3) gearbeitet. Zudem erfolgt die Abstimmung mit dem bereits laufenden Projekt der Strassenlärmsanierung (vgl. Kap. 4.4). Über den aktuellen Stand berichten wir wie folgt:

4.1 Überprüfung Strassennetzhierarchie

Das Strassenverkehrsgesetz des Bundes (SVG, 741.01) sieht seit 1. Januar 2023 eine erleichterte Einführung von Tempo 30 auf nicht verkehrsorientierten Strassen (Quartiersammelstrassen, Erschliessungsstrassen) vor. Diese Änderung hat der Regierungsrat zusammen mit vorliegender Motion zum Anlass genommen, die seit 2010 festgelegte Strassennetzhierarchie im Kanton (vgl. Geoportal Kanton BS) auf Ebene der Stadt- und Kantonsstrassen bezüglich Einteilung in verkehrsorientierte Strassen (Hauptverkehrs- und Hauptsammelstrassen) und in nicht verkehrsorientierte Strassen (Quartiersammelstrassen, Erschliessungsstrassen) zu überprüfen.

Voraussichtlich Mitte 2025 wird der Regierungsrat über eine angepasste und auf das aktualisierte Gesamtverkehrsmodell der Region Basel abgestimmte Strassennetzhierarchie beschliessen können. Diese Hierarchie legt fest, für welche Strassenabschnitte die Erarbeitung eines formalen Gutachtens nötig ist, wenn die Einführung von Tempo 30 zu prüfen ist.

4.2 Konzept «Integral Tempo 30»

Erste Abklärungen haben ergeben, dass eine Vielzahl heute noch nicht verkehrsberuhigter Abschnitte des Stadt- und Kantonsstrassennetzes die rechtlichen und planerischen Voraussetzungen für die Einführung von Tempo 30 erfüllen können.

Auf Basis des bis Ende 2024 erstellten neuen Tempo 30-Konzepts wird das zuständige BVD im Rahmen der vom Grossen Rat auf Basis der Motion Raphael Fuhrer und Konsorten verlangten Vorlage ein überarbeitetes Tempo 30-Netz vorschlagen. Dieses wird gegenüber dem heutigen Zustand weitere Strassenabschnitte umfassen, auf denen die Einführung von Tempo 30 in der Projektierungsphase vertiefter abgeklärt und begründet werden soll. Erste Vorschläge zum Tempo 30-Zielnetz sind in Diskussion und werden aktuell konsolidiert. Sie werden anschliessend bezüglich ihrer Auswirkungen auf die Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs beurteilt und auf mögliche, allenfalls unerwünschte Verkehrsverlagerungen untersucht.

4.3 Massnahmen zur ÖV-Beschleunigung

Die Umsetzung von Tempo 30 auf weiteren Strassenabschnitten im Kanton Basel-Stadt wird vor allem Abschnitte auf dem verkehrsorientierten Netz betreffen, zumal das nicht verkehrsorientierte Netz bereits weitgehend verkehrsberuhigt ist (Tempo 30-Zonen, Begegnungs- und Fussgängerzonen). Dadurch wird der öffentliche Verkehr künftig stärker betroffen sein, da auf den meisten verkehrsorientierten Strassen Tram- oder Buslinien verkehren. Die Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs werden sich je nach Streckenabschnitt mehr oder weniger stark verlängern.

Mittels Beschleunigungs- und Priorisierungsmassnahmen entlang der betroffenen Linien sollen Tempo 30-bedingte Fahrzeitverlängerungen im ÖV wenn möglich kompensiert werden. Entsprechende Massnahmen werden im Teilprojekt ÖV-Beschleunigung erarbeitet, dessen Ergebnisse bis Ende 2024 vorliegen sollen. Aktuell liegen die Ergebnisse einer ÖV-Schwachstellenanalyse vor, auf deren Basis Vorschläge für gezielte Beschleunigungsmassnahmen erarbeitet werden.

4.4 Koordination mit der Strassenlärmsanierung

Die laufenden Tempo 30-Planungen im Rahmen des Konzepts «Integral Tempo 30» erfolgen in enger Koordination mit dem Projekt «Strassenlärmsanierung». Im Rahmen dieses Projektes werden bis voraussichtlich Ende 2024 diverse verkehrsorientierte Strassenabschnitte mittels Gutachten auf die rechtliche Machbarkeit von Tempo 30, mehrheitlich während der Nachtstunden, geprüft. Der Grosse Rat hat für die Arbeiten am Projekt Strassenlärmsanierung am 8. Dezember 2021 Planungskosten in der Höhe von 720'000 Franken bewilligt (GRB 21/50/19G).

5. Finanzierung der Planungsarbeiten und der weiteren Umsetzung von Tempo 30

Um die in Kap. 4.1 bis 4.3 genannten Analysen und Konzepte finanzieren zu können, reichen die im Rahmen der Finanzkompetenz des BVD bisher zur Verfügung gestellten Planungsmittel (vgl. Kap. 3) nicht aus. Zudem stehen keine Mittel für die kurzfristige Einführung von Tempo 30 auf weiteren Strassenabschnitten zur Verfügung, da die in Kapitel 4 genannte, 2013 vom Grossen Rat beschlossene Rahmenausgabenbewilligung ausgeschöpft ist und die damit finanzierten Arbeiten praktisch abgeschlossen sind.

Der Regierungsrat möchte die in Kapitel 4.2 beschriebene neue bundesgesetzliche Ausgangslage nutzen, um Tempo 30 auf Abschnitten von nicht verkehrsorientierten Strassen zeitnah prüfen und realisieren zu können. Er benötigt dafür aber Mittel für die entsprechenden Projektierungs-, Signalisations- und Markierungsarbeiten.

Gemäss aktueller Schätzung belaufen sich die Kosten für Tempo 30-Planungen sowie für weitere Tempo 30-Umsetzungen auf insgesamt rund 590'000 Franken. Davon wurden vom Bau- und Verkehrsdepartement in eigener Kompetenz Planungsarbeiten in Höhe von 180'000 Franken realisiert. Für zusätzliche notwendige Arbeiten werden weitere 410'000 Franken beim Grossen Rat beantragt.

Die Kosten setzen sich gesamthaft wie folgt zusammen:

Kostenschätzung (Planungskosten basierend auf Richtofferten von Ingenieurbüros)	**CHF**
Überprüfung Strassennetzhierarchie	90'000
Konzept "Integral Tempo 30"	160'000
Konzept "ÖV-Beschleunigung"	180'000
Reserve für Mehrleistungen	60'000
Total geschätzte Planungskosten	490'000
zuzügliche Kosten für erste weitere Tempo 30-Umsetzungen	100'000
Total Kosten	**590'000**
davon bisher bewilligte Kosten in Kompetenz BVD	**180'000**
davon beantragte Mittel an Grossen Rat	**410'000**

6. Weiteres Vorgehen

Der Regierungsrat wird die Planungsarbeiten wie beschrieben fortsetzen und dem Grossen Rat bis Ende 2025 eine Vorlage unterbreiten, welche den Auftrag der Motion erfüllt.

7. Formelle Prüfung

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ausgabenbericht gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt vom 14. März 2012 (Finanzhaushaltgesetz, SG 610.100) überprüft.

8. Antrag

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat, zur Ausarbeitung einer Vorlage (Umsetzung Motion Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend «integrale Signalisation von Tempo 30 in Basel-Stadt mit gleichzeitiger Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs gemäss Kantonsverfassung §30») die Frist bis 31. Dezember 2025 zu verlängern und dem nachstehenden Beschlussentwurf zuzustimmen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident

Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Grossratsbeschluss

betreffend

Ausgabenbericht betreffend Ausgabenbewilligung für die Erarbeitung eines Umsetzungskonzepts zur Einführung von integral Tempo 30 im Siedlungsgebiet sowie einen Massnahmenplan zur Priorisierung und Beschleunigung des ÖV

vom [Datum eingeben]

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ausgaben- und Zwischenbericht des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und nach dem mündlichen Antrag der [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

1. Für die Erarbeitung eines Umsetzungskonzepts zur Einführung von integral Tempo 30 und für einen Massnahmenplan zur Priorisierung und Beschleunigung des ÖV werden Ausgaben in Höhe von Fr. 410'000 zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements bewilligt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.