



An den Grossen Rat

24.5315.02

JSD/P245315

Basel, 25. September 2024

Regierungsratsbeschluss vom 24. September 2024

## Schriftliche Anfrage Anina Ineichen betreffend «Sicherheit an der Elsässerstrasse / Hüningerstrasse»

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Anina Ineichen dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

«Am letzten Schultag vor den Sommerferien kam es an der Kreuzung Elsässerstrasse / Hüningerstrasse zu einem schrecklichen Unfall. Ein Schüler der Primarschule Lysbüchel wurde auf dem Heimweg auf dem offiziellen Schulweg (<https://www.stsbw.ch/voltanord>) auf dem Fussgängerstreifen von einem Lastwagen angefahren und verstarb noch an der Unfallstelle. Dieser Vorfall hat viele Menschen im Quartier tief erschüttert. Die Unfallstelle ist als gefährliche Kreuzung bekannt. Bereits 2008 (<https://www.onlinereports.ch/Faits-divers.116+M5ad5d10c5f1.0.html>) wollte eine jüngere Frau an der Kreuzung Elsässerstrasse / Hüningerstrasse - unmittelbar beim Eingang zum Restaurant "Alter Zoll" die Hüningerstrasse überqueren, als sie von einem Sattelschlepper erfasst und unter dem tonnenschweren Gefährt eingeklemmt wird. 2015 gab es einen Abbiegeunfall mit Schwerverletzten und 2018 einen Fussgängerunfall mit Schwerverletzten.

Anwohnerinnen und Anwohner haben mehrfach auf den gefährlichen offiziellen Schulweg während der Bautätigkeit im Areal Volta Nord und die unübersichtliche Kreuzung hingewiesen (<https://www.bzbasel.ch/basel/basel-stadt/lysbuiechel-grossprojekt-volta-nord-eltern-sorgen-sich-um-ihre-schulkinder-ld.2452724>). Bei der Ampel handelt es sich um eine sogenannte Dosierampel (<https://www.bvd.bs.ch/nm/2018-pilotversuch-verkehrslenkung-dosieranlage-verbessert-den-verkehrsfluss-leicht-bd.html>). Der sich stauende Verkehr soll ausserhalb von sensiblen Gebieten im Stau stehen. Nach Angaben der Anwohnenden beginnt der Stau vor dem Kindergarten und endet beim Elys. Also genau dort, wo die Menschen wohnen. Entsprechend sichtbar wird dies auch auf den Balkonen durch den vorhandenen Feinstaub. Zusätzlich ist das Transformationsquartier dem Baustellenverkehr ausgesetzt, welcher über die Weinlagerstrasse auf die Elsässerstrasse – also den offiziellen Schulweg querend - einbiegen soll. Der Baustellenverkehr wird von der Elsässerstrasse über die gefährliche Abbiegung in die Hüningerstrasse und den Kreisel am Lothringerplatz zur Voltastrasse geleitet.

Die Anwohnenden haben verschiedene Massnahmen gefordert, auf welche bisher trotz wiederholten Nachfragen von Eltern und Anwohnerschaft von Seiten Behörden nicht eingegangen wurde (siehe auch entsprechende Medienartikel.). Unter anderem wurden Tempo 30, ein alternativer offizieller Schulweg während der Bauphase in VoltaNord, Veränderungen bei der Ampeltechnik und eine andere Lastwagenführung in diesem Perimeter gefordert.

Trotz der Unfälle in der Vergangenheit und der Hinweise aus der Anwohnerschaft wurden keine Massnahmen ergriffen und auch auf dem Online-Schulwegplaner (Sicher auf dem Schulweg - Basel Unterwegs ([basel-unterwegs.ch](http://basel-unterwegs.ch); <https://www.basel-unterwegs.ch/zu-fuss/sicher-auf-dem-schulweg/>) ist die Überquerung als geeignet gekennzeichnet.

Neben den verkehrstechnischen Aspekten sind auch soziale Aspekte zu beachten. Der Unfall beschäftigt die Menschen aus dem Quartier sehr. Viele Kinder und Erwachsene waren zurzeit des Unfalls auf dem Schulweg und wurden Zeugen des Unfalltodes. Aufgrund der Ferien sind Strukturen, welche ansonsten die Trauernden begleiten können, geschlossen.

Dazu bitte ich um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie werden Unfälle und deren Ursachen analysiert? In welchen Fällen werden Massnahmen getroffen? Welche Rolle spielt bei diesen Entscheidungen die Tatsache, dass es sich um einen Schulweg handelt?
2. Wie wurden die zahlreichen Warnungen und Bedenken der Eltern und des Elternrats sowie entsprechende Unterlagen (zB. Protokoll Infoabend) weitergeleitet und bearbeitet?
3. Welche sicherheitsrelevanten Massnahmen wurden bei der Verkehrsplanung im Kontext der Entwicklung des neuen Stadtteils Volta Nord, des neuen Schulstandorts und der naheliegenden Industrie bereits umgesetzt?
4. Ist insbesondere die Kreuzung des Baustellenverkehrs auf der Weinlagerstrasse mit dem gleichen Schulweg entlang der Elsässerstrasse sicherheitstechnisch über viele Jahre vertretbar oder müsste der Baustellenverkehr nicht vielmehr komplett auf das hintere Volta-Areal verlegt werden? Welche Sofortmassnahmen resultieren aus dem Unfall, um weitere Gefahren für das im August beginnende Schuljahr zu vermeiden?
5. Gibt es ein Verkehrskonzept für die Lastwagen der Baustelle und wie wird die Einhaltung kontrolliert bzw. sichergestellt? Gibt es Möglichkeiten, den Zugang von Schwerverkehr in Wohngebiete gänzlich zu verbieten oder die Umladung auf kleinere Fahrzeuge (City-Logistik) zu fördern?
6. Welche künftigen verkehrsplanerischen Massnahmen sind im Kontext der weiteren Stadtteilentwicklung Volta Nord und der damit verbundenen Zunahme an (Langsam-)Verkehr geplant?
7. Könnten zeitgebundene Einschränkungen für Schwerverkehr in der Nähe von Schulwegen eingeführt werden? (Z.B. analog zur zeitbeschränkten Tempo-30-Regelung bei der Isaak Iselin-Schule)
8. Ein Problem an der Unfallstelle scheint die Ampel zu sein: wurde die Schaltung der Ampel vor Einführung analysiert? Sind inskünftig Anpassungen (kein Doppel-Grün und keine ausgeschalteten Ampeln während den Schulzeiten) vorgesehen? Ist durch die bisherige Dosierampel gewährleistet, dass der Verkehr ausserhalb von sensiblen Gebieten im Stau steht oder beginnt der Stau nicht eher vor dem Kindergarten und endet beim Elys, also genau dort wo die Menschen wohnen?  
  
Leider mussten wir in den letzten Jahren im Quartier/Stadtteil immer wieder solche schrecklichen Nachrichten über Unfälle mit LKWs vernehmen: <https://www.20min.ch/story/basel-lastwagenfahrer-hatte-gruen-dann-faehrt-er-frau-mit-velo-an-103047866> und <https://www.onlinereports.ch/Faits-divers.116+M5ad5d10c5f1.0.html>
9. Für die Schülerinnen und Schüler fehlt mit der unterrichtsfreien Zeit der Klassenverband und eine professionelle Begleitung, um ein solches traumatisierendes Ereignis zu verarbeiten. Werden Schülerinnen und Schüler bei der Verarbeitung solcher Ereignisse auch während der Schulferien vom Kanton (Schule, ED) unterstützt? Wenn ja, in welcher Form?
10. Das Ereignis löst Betroffenheit weit über die der Klasse angehörigen Schülerinnen und Schüler und Eltern hinaus aus. Wie werden die Eltern von anderen Schulen im Quartier über den Vorfall informiert und über die damit verbundenen Fragen eingebunden?

Anina Ineichen»

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

## 1. Einleitung

Mit grosser Betroffenheit hat der Regierungsrat vom tragischen Verkehrsunfall, der sich am 28. Juni 2024 an der Kreuzung Elsässerstrasse/Hünigerstrasse in Basel ereignet hat, erfahren. Er spricht den Angehörigen sein tiefes Beileid aus.

Sowohl beim Regierungsrat als auch bei der Kantonspolizei Basel-Stadt geniesst die Schulwegsicherheit höchste Priorität. Um die Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Schulen und Kindergärten kümmert sich das departementsübergreifende Koordinationsgremium Schulwegsicherheit (KOGESSI). Dieses Gremium setzt sich aus Fachpersonen des Erziehungsdepartements, des Justiz- und Sicherheitsdepartements sowie des Bau- und Verkehrsdepartements zusammen und behandelt konkrete Anliegen, die meistens von den Eltern oder Schulleitungen an die Verwaltung herangetragen werden.

Die Daten zur Schulwegsicherheit im kantonalen Geoportal (<https://www.geo.bs.ch/>) zeigen, welche Anforderungen das Überqueren der Strassenübergänge im Kanton an Kinder im Kindergarten- und Schulalter stellt. Dazu wurden alle schulwegrelevanten Strassenübergänge in Basel-Stadt aufgenommen und mit einer Bewertung versehen. Zudem besuchen die Verkehrsinstruktorinnen und -instruktoren der Kantonspolizei jährlich die Kindergärten und Primarklassen des Kantons Basel-Stadt, um das Verkehrsverhalten zu schulen, damit die Kinder den Schulweg selbstständig und vor allem sicher bewältigen können.

In den vergangenen Wochen und Monate haben Fachleute der drei Departemente – wie nachstehend ausgeführt – verschiedene Massnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit im Gebiet Volta-Nord beschlossen und teilweise auch bereits umgesetzt.

## 2. Zu den einzelnen Fragen

1. *Wie werden Unfälle und deren Ursachen analysiert? In welchen Fällen werden Massnahmen getroffen? Welche Rolle spielt bei diesen Entscheidungen die Tatsache, dass es sich um einen Schulweg handelt?*

Bei polizeilich rapportierten Unfällen werden die Unfallaufnahmeprotokolle stets erfasst und georeferenziert. Es erfolgt also eine Zuweisung von Koordinaten in digitale Kartendarstellungen und andere Geodaten. Auf dieser Grundlage können anschliessend statistische sowie geografische Analysen durchgeführt werden.

Ein Beispiel geografischer Analysen ist die Methode «Black Spot Management». Dabei werden nach Aufbereitung der zur Verfügung stehenden Daten zunächst sogenannte Unfallschwerpunkte identifiziert. Diese sind im Kanton Basel-Stadt als freie Behördendaten der Öffentlichkeit frei zugänglich (<https://www.geo.bs.ch/unfallschwerpunkte>). In einem zweiten Schritt wird analysiert, ob sich Verkehrsunfälle des gleichen Typs oder des gleichen Unfallhergangs ereignet haben. Werden aufgrund dieser Analyse potenzielle Sicherheitsdefizite an der Infrastruktur, dem Verkehrsablauf oder der Umwelt festgestellt, werden je nach Situation und Dringlichkeit kurz-, mittel- oder langfristige Massnahmen ergriffen. Während Optimierungen der Markierung und Signalisation relativ schnell umgesetzt werden können, beanspruchen bauliche Anpassungen mehr Zeit. Letztere fliesen zum Teil erst bei einer zukünftigen Strassenumgestaltung ein. Im Nachgang an die Umsetzung erfolgt stets eine Kontrolle der konkreten Massnahmen auf ihre Wirksamkeit hin.

Da die Schulstandorte in Basel über das ganze Gemeindegebiet verteilt sind, kann kaum zwischen Schulweg und nicht Schulweg unterschieden werden. Praktisch sämtliche Strassen und Wege werden von Schülerinnen und Schülern benutzt. Vor diesem Hintergrund wird die Sicherheit der Kinder bei jeder Verkehrsunfallanalyse stets mitberücksichtigt.

2. *Wie wurden die zahlreichen Warnungen und Bedenken der Eltern und des Elternrats sowie entsprechende Unterlagen (zB. Protokoll Infoabend) weitergeleitet und bearbeitet?*

Sämtliche Meldungen zu möglichen Gefahrenstellen, welche das KOGESSI oder die einzelnen Verwaltungsstellen erhalten, werden geprüft und der Handlungsbedarf beurteilt. Die Meldungen an die Kantonsverwaltung sind zahlreich und betreffen eine Vielzahl unterschiedlicher Örtlichkeiten. Alleine bei der Abteilung Verkehrssicherheit der Kantonspolizei sind seit Mai 2023 über 700 Gefahrenstellenmeldungen eingegangen.

Auch die KOGESSI wurde in den vergangenen Jahren vom Eltern- bzw. Schulrat der Primarstufe Lysbüchel betreffend die Verkehrssicherheit im Quartier kontaktiert. Diese hat die Begehren der Eltern sowie mögliche Massnahmen besprochen. Im Anschluss daran fanden mit Vertretungen der Elternschaft Begehungen vor Ort statt. Eine erste Begehung mit Schwerpunkt «Baustellenausfahrt» erfolgte im Januar 2022. Eine zweite mit Schwerpunkt «Weinlagerstrasse» erfolgte am 17. April 2023. Dabei wurden mögliche Massnahmen gemeinsam diskutiert und im Anschluss umgesetzt. Im Nachgang zum tragischen Unfall fand am 31. Juli 2024 eine erneute Begehung der KOGESSI vor Ort statt. In diesem Rahmen wurden weitere Sicherheitsmassnahmen besprochen, die entweder bereits umgesetzt wurden oder sich nun in den verschiedenen Departementen zwecks Prüfung oder Verbreitung befinden.

3. *Welche sicherheitsrelevanten Massnahmen wurden bei der Verkehrsplanung im Kontext der Entwicklung des neuen Stadtteils Volta Nord, des neuen Schulstandorts und der naheliegenden Industrie bereits umgesetzt?*

Das gesamte Areal Volta Nord befindet sich in einer grösseren Transformationsphase. Idealerweise wird zuerst gebaut und die neuen Bauten im Anschluss in Betrieb genommen. Sowohl die dringend benötigten Schulräume wie auch der Bedarf an zusätzlichem Wohnraum bedingen jedoch eine fortlaufende Inbetriebnahme dieser Infrastrukturen. Die Verkehrsprojekte im Kanton Basel-Stadt werden von der Fachstelle Verkehrssicherheit der Kantonspolizei begleitet. Dies führt dazu, dass die Aspekte der Verkehrssicherheit stets miteinbezogen werden und die Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer wird.

Im Laufe der Nutzungsphase ergeben sich sodann regelmässig situative Verbesserungsmöglichkeiten. So wurde im April 2024 für den aus Süden kommenden Veloverkehr in der Elsässerstrasse auf Höhe des Schulhauses ein indirekter Linksabbieger geschaffen. Das direkte Linksabbiegen über die Tramgeleise ist für wenig geübte Velofahrende nicht immer einfach durchzuführen. Mit dem indirekten Linksabbieger konnte die Zufahrt zum Schulhaus mit einfachen Mitteln verbessert werden.

4. *Ist insbesondere die Kreuzung des Baustellenverkehrs auf der Weinlagerstrasse mit dem gleichen Schulweg entlang der Elsässerstrasse sicherheitstechnisch über viele Jahre vertretbar oder müsste der Baustellenverkehr nicht vielmehr komplett auf das hintere Volta-Areal verlegt werden? Welche Sofortmassnahmen resultieren aus dem Unfall, um weitere Gefahren für das im August beginnende Schuljahr zu vermeiden?*

Das Baustellen-Verkehrskonzept für die Realisierung der im Areal Volta Nord geplanten Hochbauten sieht vor, dass die notwendigen Lastwagenfahrten aus Gründen der Verkehrssicherheit resp. Schulwegsicherheit praktisch ausnahmslos über die Achse Lysbüchelstrasse/Schlachthofstrasse abgewickelt werden. Unter den Bauherrschaften SBB AG, Immobilien Basel-Stadt, Stadtgärtnerei und Tiefbauamt Basel-Stadt herrscht Einigkeit, dass der Baustellenverkehr über die Weinlagerstrasse auf das absolut notwendige Minimum reduziert werden soll. Für den Bau des Gebäudes P8 der Stiftung Habitat (Ecke Lothringerstrasse/Weinlagerstrasse), für die Erstellung der Weinlagerstrasse sowie aufgrund vereinzelter Fahrten für den Rückbau des Parkhauses und die anschliessende Realisierung des Lysbüchelplatzes muss eine Erschliessung über die Weinlagerstrasse allerdings grundsätzlich aufrechterhalten werden.

Um den verbleibenden Baustellenverkehr möglichst konfliktfrei und sicher abwickeln zu können, wurden bereits diverse Massnahmen umgesetzt und weitere sind in Planung. So sichern seit Beginn des neuen Schuljahres während der Stosszeiten Verkehrslotsen die Ausfahrt aus dem Areal auf die Elsässerstrasse. Diese Massnahme soll bis zu den Herbstferien aufrechterhalten werden. Um auch danach einen sicheren, direkten Zugang zum Spielplatz/Pausenhof (Grünfläche) sicherstellen zu können, wurde eine provisorische Fussgänger-Passerelle über die Weinlagerstrasse und die Baustellenzufahrt gebaut. Diese verbindet den Beckenweg und das Primarschulhaus und verbessert die Schulwegsicherheit entscheidend, da die Kinder von Süden her nicht mehr der Elsässerstrasse entlang laufen müssen.

Die Weinlagerstrasse befand sich bisher auf Privatareal und kann seit Kurzem wie Allmend behandelt werden. Dies ermöglicht dem Kanton neu, mit Signalen Einfluss auf die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler zu nehmen. Seit Ende Juli ist die Zufahrt in die Weinlagerstrasse zudem nur noch für Zubringer gestattet und es besteht ein Halteverbot entlang der Strasse. Bei der Baustellenausfahrt in die Elsässerstrasse wurde zudem ein Rechtsabbiegeverbot für Lastwagen signalisiert. Überfahrbare Schwellen sowie eine angepasste Verkehrsführung werden die Ausfahrt zusätzlich sicherer machen.

Die Kantonspolizei ist ausserdem auf die verschiedenen Eigentümer und Betreiber der Ein- und Ausfahrten in der Elsässerstrasse zugegangen. Ziel ist es, die Eigentümer dazu zu bringen, dass sie auf ihren Privatgrundstücken an den Ausfahrten Massnahmen zugunsten der Schulwegsicherheit auf dem Trottoir entlang der Elsässerstrasse realisieren lassen. Dies können zum Beispiel Stop-Signale und/oder Schwellen sein. Noch vor den Herbstferien 2024 werden entlang der Elsässerstrasse zudem an drei Stellen grosse Bodenmarkierungen «Achtung Kinder» angebracht. Da die Elsässerstrasse eine verkehrsorientierte Strasse ist, kann eine Geschwindigkeitsreduktion aufgrund bundesrechtlicher Vorgaben nicht ohne Weiteres verfügt werden. Die Prüfung hierzu läuft jedoch.

Voraussichtlich ab Ende 2026 wird die Realisierung des direkt an die Elsässerstrasse angrenzenden Gebäudes auf dem Baufeld 5 – dem heutigen Pausenplatz – erfolgen. Für die dann notwendige Baustellenzufahrt an der Elsässerstrasse sind die geeigneten Massnahmen zur Gewährleistung der Schulwegsicherheit noch zu definieren.

5. *Gibt es ein Verkehrskonzept für die Lastwagen der Baustelle und wie wird die Einhaltung kontrolliert bzw. sichergestellt? Gibt es Möglichkeiten, den Zugang von Schwerverkehr in Wohngebiete gänzlich zu verbieten oder die Umladung auf kleinere Fahrzeuge (City-Logistik) zu fördern?*

Wie oben ausgeführt, gibt das Baustellen-Verkehrskonzept vor, dass der Lastwagenverkehr grundsätzlich über die Achse Lysbüchelstrasse/Schlachthofstrasse zu erfolgen hat und die Baustellenverkehrsmenge in der Weinlagerstrasse auf ein absolutes Minimum zu reduzieren ist. Die Einhaltung wird im Rahmen der Möglichkeit durch die Kantonspolizei sichergestellt. Weiter sieht die Baulogistik im Areal Volta Nord vor, die Anzahl Fahrten zu minimieren, indem auf dem Areal entnommenes Aushubmaterial auch auf dem Areal für Auffüllungen wiederverwendet wird.

Grundsätzlich gäbe es die Möglichkeit, den Schwerverkehr in Wohngebieten gänzlich zu verbieten. Letztlich aber müssen auch Wohngebiete mit Gütern versorgt und Recyclingmaterialien wieder entsorgt werden können. Dazu werden unter anderem schwere Lastwagen bis zu einem Gesamtgewicht von 40 Tonnen verwendet. Der Umschlag auf kleinere Fahrzeuge wird im Rahmen des baselstädtischen Güterverkehrskonzeptes (<https://www.bs.ch/bvd/mobilitaet/grundlagen-und-strategien/strategien-und-konzepte/quieterverkehrskonzept>) angestrebt. Dies ist aber nicht bei allen Arten von Gütertransporten im selben Masse zielführend. Während z.B. kleinere Expressendungen gut mit Kleinfahrzeugen wie etwa Cargovelos transportiert werden können, bleibt die Wirkung kleinerer Fahrzeuge in der angesprochenen Baustellenlogistik relativ gering: Grosse Fahrzeuge kön-

nen für den Transport von eher schwereren Baumaterialien oftmals wirtschaftlicher und auch umweltschonender betrieben werden. Um die Ladung eines 40 Tonnen-Lastwagens zu transportieren, wäre ein Vielfaches an kleineren Fahrzeugen nötig. Ein Umschlag auf kleinere Fahrzeuge würde hier eher zu einer Steigerung der Gefahrenpotenziale aufgrund von Mehrverkehr führen.

6. *Welche künftigen verkehrsplanerischen Massnahmen sind im Kontext der weiteren Stadtteilentwicklung Volta Nord und der damit verbundenen Zunahme an (Langsam-)Verkehr geplant?*

Mit der weiteren Entwicklung des Stadtteils Volta Nord schafft der Kanton neue, sichere Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr von der Lysbüchelstrasse über den neuen Lysbüchelplatz in die Lothringerstrasse, die eine gute Achse für die Weiterfahrt ins Stadtzentrum ist. Ebenso entstehen Verbindungen von der Lysbüchelstrasse über die Saint-Louis-Strasse zum Vogesenplatz. Auch nach Norden zur Schlachthofstrasse hin plant der Kanton zusätzliche Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr. Die neuen Quartierstrassen werden verkehrsberuhigt. Zum einen wird Tempo-30 eingeführt, zum anderen sind nur wenige Kurzzeit-Parkplätze in der Lysbüchelstrasse im Abschnitt Knoten Schlachthofstrasse bis Lysbüchelplatz vorgesehen. Der Anteil des Autoverkehrs wird mit einer reduzierten Parkplatzzahl sowie Mobilitätskonzepten tief gehalten. Das steigert die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr.

7. *Könnten zeitgebundene Einschränkungen für Schwerverkehr in der Nähe von Schulwegen eingeführt werden? (Z.B. analog zur zeitbeschränkten Tempo-30-Regelung bei der Isaak Iselin-Schule)*

Die Einführung von zeitgebundenen Einschränkungen für den Schwerverkehr erachtet der Regierungsrat als nicht zielführend. So gilt es, den Verkehr möglichst auf dem verkehrsorientierten Strassennetz zu kanalisieren. Zeitliche Fahrverbote hätte hingegen unweigerlich eine unerwünschte Verlagerung des Schwerverkehrs auf die nicht verkehrsorientierten Strassen in den Wohnquartieren zum Ergebnis. In einer urbanen Umgebung mit einer dichten Bebauung wie in der Stadt Basel ist eine Abgrenzung zwischen Schulweg und nicht Schulweg aber kaum möglich. Die Einführung zeitlicher Einschränkungen für den Schwerverkehr hätte demnach derart grossräumig zu erfolgen, dass diese kaum kontrollierbar wäre. Die Folge wären wiederholte Missachtungen und damit erhöhtes Gefahrenpotential für diejenigen, die sich in Sicherheit wägen.

8. *Ein Problem an der Unfallstelle scheint die Ampel zu sein: wurde die Schaltung der Ampel vor Einführung analysiert? Sind inskünftig Anpassungen (kein Doppel-Grün und keine ausgeschalteten Ampeln während den Schulzeiten) vorgesehen? Ist durch die bisherige Dosierampel gewährleistet, dass der Verkehr ausserhalb von sensiblen Gebieten im Stau steht oder beginnt der Stau nicht eher vor dem Kindergarten und endet beim Elys, also genau dort wo die Menschen wohnen?*

*Leider mussten wir in den letzten Jahren im Quartier/Stadtteil immer wieder solche schrecklichen Nachrichten über Unfälle mit LKWs vernehmen: <https://www.20min.ch/story/basel-lastwagenfahrer-hatte-gruen-dann-faehrt-er-frau-mit-velo-an-103047866> und <https://www.onlinereports.ch/Faits-divers.116+M5ad5d10c5f1.0.html>*

Ja, die Schaltung der Ampel wurde vor der Einführung analysiert. Die Steuerungssoftware der Lichtsignalanlage wurde auf Basis eines verkehrstechnischen Berichts erstellt. Aktuell ist die Lichtsignalanlage so dosiert, wie es der Grosse Rat im Jahr 2019 beschlossen hat. Das Amt für Mobilität überprüft regelmässig die Zweckmässigkeit der Dosierstelle. Zu beachten ist, dass dank der Dosierstelle die Geschwindigkeit stark reduziert wird. Als verkehrsorientierte Strasse gilt die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Dank der Dosierstelle während den Morgen- und Abendspitzen ist diese effektiv viel tiefer.

Bereits heute sind zu Schulwegzeiten sämtliche Lichtsignalanlagen in Betrieb. Eine weitere Ausdehnung der Betriebszeiten sowohl tagsüber als auch an den Wochenenden wird aktuell durch die zuständige Fachstelle näher untersucht.

Das sogenannte Konfliktgrün – also das gleichzeitige Grün zwischen abbiegenden Fahrzeugen und Fussgängern auf der Querstrasse – dient an vielen Kreuzungen dafür, dass die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmenden möglichst kurz sind. Je nach Grösse und Komplexität einer Kreuzung dauern die Wartezeiten ohne Konfliktgrün so lang, dass ein hohes Risiko für Rotlichtübertretungen entsteht. Grundsätzlich trägt Konfliktgrün an übersichtlichen Kreuzungen also – anders als oft angenommen – zur Verkehrssicherheit bei. Gleichzeitig gibt es auch Kreuzungen, an welchen das Konfliktgrün aus Sicherheitsgründen nicht umgesetzt werden kann. So ist beispielsweise eine uneingeschränkte Sicht auf den Fussgängerstreifen und dessen Wartebereich zwingend.

Seit Donnerstag, 18. Juli 2024, zeigt die Ampelanlage an der Kreuzung Elsässerstrasse/Hünigerstrasse kein Konfliktgrün mehr an. Das bedeutet, dass Fahrzeuge, die von der Elsässerstrasse herkommend in die Hünigerstrasse abbiegen möchten, nicht mehr gleichzeitig mit den Fussgängerinnen und Fussgängern, die den Fussgängerstreifen queren, Grün haben. Diese neue Regelung wird zu etwas längeren Wartezeiten an der Ampel führen.

Weitere Massnahmen befinden sich in Prüfung respektive Planung. So gibt es an der Kreuzung Elsässerstrasse/Schlachthofstrasse einen kurzen Fussgängerstreifen beim Abbieger von der Elsässerstrasse in die Schlachthofstrasse. Dieser wird aktuell nicht von einer Ampel geregelt. Derzeit wird geprüft, ob dieser Fussgängerstreifen technisch nachgerüstet und in die dortige Lichtsignalregelung einbezogen werden kann. Weiter regelt am Lothringerplatz eine Tramsicherungsanlage bei Tramdurchfahrten den Verkehr im Kreis. Auch hier prüft das Amt für Mobilität, ob die bestehenden Fussgängerstreifen mittelfristig ebenfalls mit Ampeln nachgerüstet werden können, die bei Durchfahrt eines Trams rot zeigen. Schliesslich werden beim Fussgängerstreifen über die Voltastrasse-West baldmöglichst Trampiktogramme markiert, um Fussgängerinnen und Fussgänger auf den Tramvortritt aufmerksam zu machen.

9. *Für die Schülerinnen und Schüler fehlt mit der unterrichtsfreien Zeit der Klassenverband und eine professionelle Begleitung, um ein solches traumatisierendes Ereignis zu verarbeiten. Werden Schülerinnen und Schüler bei der Verarbeitung solcher Ereignisse auch während der Schulferien vom Kanton (Schule, ED) unterstützt? Wenn ja, in welcher Form?*

Die Schule hat zusammen mit dem Schulpsychologischen Dienst (SPD) in der ersten Ferienwoche eine Elternveranstaltung organisiert, an der sich die Eltern austauschen und Fragen stellen konnten. Begleitet haben den Anlass zwei Notfallschulpsychologen. Das Ziel war, die Eltern in der Begleitung ihrer Kinder bei der Verarbeitung des Unfalltodes zu stärken. Im Weiteren wurden sie über mögliche Stellen (SPD, Kinderarzt/Kinderärztin, Universitäts-Kinderspital beider Basel UKBB) informiert, an die sie sich bei Bedarf mit ihren Kindern zur Beratung/Begleitung wenden konnten. Zum Ende der Ferien verschickte die Schulleitung an alle Eltern ein weiteres Schreiben mit Informationen zum Schulstart, zu weiteren Unterstützungsangeboten und zur Schulwegsicherheit.

10. *Das Ereignis löst Betroffenheit weit über die der Klasse angehörigen Schülerinnen und Schüler und Eltern hinaus aus. Wie werden die Eltern von anderen Schulen im Quartier über den Vorfall informiert und über die damit verbundenen Fragen eingebunden?*

Die Leitung der Primarstufe Basel informierte alle Standorte der Primarstufe über den Unfall und zeigte auf, wie sie mit Anfragen von Eltern, zum Beispiel zur Schulwegsicherheit, umgehen können. Die Eltern von Kindern aus anderen Schulen wurden nicht speziell über das Ereignis informiert.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer  
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin