



An den Grossen Rat

17.5144.06

18.5351.06

BVD / P175144 / P185351

Basel, 19. März 2025

Regierungsratsbeschluss vom 18. März 2025

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. An seiner Sitzung vom 26. April 2023 hat der Grosse Rat vom Schreiben 17.5144.05 bzw. 18.5351.05 Kenntnis genommen und – dem Antrag des Regierungsrates folgend – die Frist der beiden Motionen Aeneas Wanner und Konsorten sowie Christian C. Moesch und Konsorten um zwei Jahre erstreckt.

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 Kindergarten begleiten 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 Unfallsauswirkungen bei Tempo 30 deutlich geringer als bei Tempo 50. Durch Temporeduktion werden Verkehrssituationen zudem generell übersichtlicher, Reaktionszeiten 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 Grenzachstrasse (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 Gölgegi, Olivier Battaglia, Alexandra Dill, Daniel Spirgi»

In Erfüllung der Motionen Wanner und Moesch berichtet der Regierungsrat wie folgt:

1. Ausgangslage

Wie im eingangs genannten Schreiben vom 18. Januar 2023 erwähnt, hat der Regierungsrat alle Schul- und Kindergartenstandorte analysiert und ein Gesamtpaket zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Schulen und Kindergärten erarbeitet (17.5144.05/18.5351.05). Damit sind die Zielsetzungen der beiden Motionen erfüllt.

2. Umsetzungsstand des Gesamtpakets «Verkehrssicherheit bei Schulen und Kindergärten»

Dieses Kapitel beschreibt die konkrete Umsetzung der Massnahmen. Die Gliederung basiert auf der im Schreiben, datiert vom 18. Januar 2023, ausführlich dargelegten Analyse und Priorisierung der Schwachstellen. Insbesondere bezogen auf das Gefährdungsrisiko und das Verkehrsaufkommen an einer bestimmten Örtlichkeit wurden die Massnahmen in hoch, mittel und tief priorisiert.

2.1 Örtlichkeiten mit hoher Priorität

Aufgrund der damaligen Schwachstellenanalyse wurden 70 Örtlichkeiten als hoch priorisiert. Für einen Grossteil davon zeigte sich im Laufe der vertieften Abklärungen, dass Massnahmen sinnvoll und machbar sind. Die Umsetzung erfolgte in Etappen: es wurde unterschieden nach kleineren Massnahmen, mittelfristigen Optimierungen sowie Massnahmen im Rahmen von Drittprojekten. Mit Ausnahme der Drittprojekte, die über eigene Finanzierungen verfügen, wurden die übrigen Massnahmen über die laufende Rechnung des Bau- und Verkehrsdepartements finanziert (ZBE Langsamverkehr; zweckgebundene Mittel für Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs).

2.1.1 Kleinere Massnahmen

Seit Anfang 2022 wurden zahlreiche kleinere Massnahmen umgesetzt. In den meisten Fällen wurde die Markierung oder die Signalisation angepasst oder ergänzt. In einzelnen Fällen wurde die Steuerung einer Lichtsignalanlage angepasst. Die letzte noch offene Massnahme wird im Rahmen des laufenden Bauprojekts in der Bäumlilhofstrasse im Jahr 2026 konkretisiert.

Tab. 1: Umsetzungsstand von «Kleinmassnahmen» seit 2022

Örtlichkeit	Mängel bezüglich Verkehrsicherheit	Art der Massnahme	Umsetzungsstand	
			Ende 2022	Ende 2024
Schulhaus St. Johann (Spitalstrasse / St. Johannis-Ring / St. Johannis-Platz)	Teilweise fehlende Vorsichtssignale "Kinder" mit Zusatztext "Schule"	Ergänzung der Signalisation	✓	✓
Hegenheimermattweg, Haltestelle Bachgraben / Belforterstrasse	Übersichtlichkeit	zusätzliches Signal "Vorsicht Kinder" mit Zusatz "Schule" in Belforterstrasse	✓	✓
Allschwilerstrasse / St. Galler-Ring	ungenügende Sichtweite bei Querung Fussgängerstreifen über St. Galler-Ring	Fussgängerstreifen über St. Galler-Ring: Anpassung Parkfeld-Markierung zur Sicherstellung der Anhalte-Sichtweite Fussgängerstreifen über Allschwilerstrasse: Markierung von Trampiktogrammen	✓	✓
Steinengraben / Leonhardsstrasse	Wartezeiten/Grünzeiten für Fussgänger/innen	Verkürzung der Wartezeit für die Querung der Leonhardsstrasse mittels Software-Anpassung der Lichtsignalsteuerung	✓	✓
Steinentorberg	Kinder sind schwer erkennbar; hohe Geschwindigkeiten in Ausfahrtsspur	Ergänzung des Signals "Standort eines Fussgängerstreifens"	✓	✓
Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse	Konfliktgrün zwischen Fussverkehr und motorisiertem Verkehr beim Fussgängerstreifen über die Elisabethenanlage	Einführung von vorzeitigem Grün für den Fussverkehr vor dem aus der Centralbahnstrasse rechts abbiegendem Verkehr	✓	✓
Dornacherstrasse / Laufenstrasse	Fussgängerstreifen über zwei Fahrspuren (Einbahn), mangelnde Übersichtlichkeit	Ergänzung des Signals "Standort eines Fussgängerstreifens"	-	✓
Fritz Hauser-Strasse	Kein Trottoir, kein Fussgängerstreifen, Kinder sind schwer erkennbar, geringe Durchgangsbreite (es besteht jedoch Fahrverbot mit Ausnahmen)	Verbesserung der Signalisation. Neu ist die Fritz Hauser-Strasse als Fussweg signalisiert (mit Velos und Zufahrt Güterverkehr gestattet), anstelle eines Motorfahrzeug-Fahrverbots	✓	✓
Bäumlihofstrasse / Paracelsusstrasse	Eingeschränkte Übersichtlichkeit bei Einmündung der Nebenfahrbahn Bäumlilhof-strasse	Anpassung der Anordnung von Velos/Motos auf dem Parkfeld zur Verbesserung der Sichtweite	✓	✓
Bäumlihofstrasse / Wintersingenweglein	Schmales Trottoir bei der Nebenfahrbahn zur Bäumlilhofstrasse; Kinder sind schwer erkennbar aufgrund der Parkierung	Prüfung von "Füessli"-Markierungen als Querungshilfe für die Nebenfahrbahn	Verzicht auf "Füessli"-Markierung, da sicherheitsrelevante Kriterien nicht erfüllbar sind. Verbesserungen werden jedoch im Projekt Bäumlilhofstrasse (Nebenfahrbahn) projektiert und voraus-sichtlich bis 2026 umgesetzt.	

2.1.2 Mittelfristige Optimierungen

Seit dem letzten Bericht im Januar 2023 wurden an mehreren Örtlichkeiten die bestehende Signalisation und/oder Markierung angepasst oder ergänzt. Einzelne überprüfte Massnahmen stellten sich als nicht sinnvoll und verhältnismässig heraus.

Tab. 2: Umgesetzte «Mittelfristige Optimierungen»

Örtlichkeit	Mängel bezüglich Verkehrssicherheit	Art der Massnahme	Umsetzungsstand		Bemerkungen
			Ende 2022	Ende 2024	
Klingelbergstrasse / Hebelstrasse	östlicher Teil der Hebelstrasse: unklare Vortrittsverhältnisse bei Einmündung Hebelstrasse westlicher Teil der Hebelstrasse: eingeschränkte Sichtweiten bei Querung der Hebelstrasse, eingeschränkte Erkennbarkeit von Kindern hinter dem Treppenabgang	Einmündung Hebelstrasse Ost: Markierungsanpassung zur Vortritts-Verdeutlichung auf dem Trottoir entlang Klingelbergstrasse; Einmündung Hebelstrasse West: Prüfung eines Schutzgeländers bei der Fussgänger-Unterführung als Anreiz zur rückwärtigen Querung der Hebelstrasse	-	✓	Schutzgeländer bei Einmündung Hebelstrasse West wurde nicht weiterverfolgt, weil dieses andere Gefahren provozieren könnte (abkürzender Fussweg entlang Fahrbahn)
Steingraben / Kanonengasse	Spurwechsel für Velos ist gefährlich (Überqueren von zwei Fahrspuren), Konflikt Fuss-/Veloverkehr auf Mischverkehrsfläche mit schlechter Sicht auf Velos	Signalisation einer indirekten Linksabbiege-Möglichkeit	-	✓	
Steinentorberg	Kinder sind schwer erkennbar; hohe Geschwindigkeiten auf der Ausfahrtsspur	Markierungs-Anpassung zwecks fahrdynamischer Optimierung und Fahrbahn-Verengung	-	✓	
Feldbergstrasse / Efringerstrasse	Kinder sind aufgrund wild parkierter Fahrzeuge schwer erkennbar im Bereich der Trottoirüberfahrt bei der Einmündung Efringerstrasse	Markierung eines Velo-/Moto-Parkfeldes. Dadurch wird Wildparkierung von Autos verhindert und die Velo/Moto-Wildparkierung reduziert, womit die Anhalte-Sichtweite optimiert wird.	-	✓	
Bettingerstrasse / Bahnhofstrasse / Eisenbahnweg (Riehen)	An zwei Verzweigungen auf der Bettingerstrasse gibt es keine Aufstellmöglichkeit für den Veloverkehr zum Linksabbiegen und Queren	Ergänzung und Verlängerung bestehender Mittelmarkierungen auf der Bettingerstrasse	-	✓	Behebung von zwei Schwachstellen-Örtlichkeiten

An wenigen Örtlichkeiten konnten als sinnvoll und verhältnismässig beurteilte Verbesserungen noch nicht umgesetzt werden. Diese Massnahmen befinden sich in der Projektierung und werden bis spätestens Ende 2026 umgesetzt sein.

Tab. 3: «Mittelfristige Optimierungen», in Projektierung

Örtlichkeit	Mängel bezüglich Verkehrssicherheit	Art der Massnahme	Umsetzungsstand		Bemerkungen
			Ende 2022	Ende 2024	
Erasmusplatz	Auf der der Feldbergstrasse fehlt eine Linksabbiege-Hilfe für Velofahrende	Anpassung der Markierung; allfällige spätere bauliche Anpassung in Koordination mit der Umgestaltung der Bushaltestelle für den hindernisfreien Zugang	-	(✓)	Auf dem Cityring, zwischen Riehenring bis Heuwaageviadukt, sind im Rahmen der Behandlung von zwei Anzügen (P20.5071 / P21.5231) diverse Massnahmen zur Verbesserung der Veloführung und Erhöhung der Verkehrssicherheit vorgesehen. Die Abbiegehilfe am Erasmusplatz soll bis Ende 2026 umgesetzt werden.
Steingraben / Leonhardsstrasse	Der Spurwechsel für Velos im Steingraben ist anspruchsvoll (überqueren von zwei Fahrspuren), falls Velos direkt links abbiegen würden, was jedoch nicht erlaubt ist	Indirektes Linksabbiegen ist bereits möglich	-	(✓)	Auf dem Cityring, zwischen Riehenring bis Heuwaageviadukt, sind im Rahmen der Behandlung von zwei Anzügen (P20.5071 / P21.5231) diverse Massnahmen zur Verbesserung der Veloführung und Erhöhung der Verkehrssicherheit vorgesehen.
Nauenstrasse, bei Elisabethenanlage / De Wette-Park	Der Spurwechsel für Velos ist anspruchsvoll	Erstellung einer Aufstellfläche für indirekten Spurwechsel oder Markierung einer sogenannten Veloweiche	-	(✓)	Eine Optimierung der Lichtsignalsteuerung (längeres Vorgrün für Veloverkehr) in Kombination mit Optimierungen bei der Längsmarkierung bringt den grössten Mehrwert. Vorgesehen ist, dies bis Ende 2026 umzusetzen.
Allschwilerstrasse / St. Galler-Ring	Fussgängerstreifen über die Allschwilerstrasse ist nicht optimal erkennbar und liegt nicht optimal	Prüfung einer räumlichen Verschiebung des Fussgängerstreifens über die Allschwilerstrasse	-	-	Eine Fussverkehrs-Erhebung hat ergeben, dass der bestehende Fussgängerstreifen gut beachtet und die Allschwilerstrasse nicht wild gequert wird. Eine weitere Optimierung der Sichtweiten hätte die Fällung mehrerer Bäume zur Folge, was aus Überlegungen der Verkehrssicherheit nicht zwingend notwendig ist. Bei künftigen Erhaltungsbedarf dieses Kreuzungsbereichs wird die Erstellung einer Lichtsignal-Anlage geprüft.

2.1.3 Massnahmenumsetzung im Rahmen von Drittprojekten

Rund 30 der 70 hoch priorisierten Örtlichkeiten mit Schwachstellen liegen im Perimeter von sogenannten Drittprojekten, welche primär die Umgestaltung und den Erhalt der Infrastruktur betreffen. Diese Massnahmen werden im Rahmen laufender Vorprojekte oder Bauprojekte bearbeitet und bedingen separate Finanzierungsbeschlüsse. Sechs Projekte wurden bis Januar 2025 abgeschlossen.

Tab. 4: Bis Januar 2025 realisierte Massnahmen im Rahmen von Drittprojekten

Örtlichkeit	Mangel bezüglich Verkehrssicherheit	Art des Drittprojekts, mit dem der Mangel behoben wird	Massnahmen im Drittprojekt
Wettsteinallee / Sandgrubenweglein	Kein Fussgängerstreifen, Gefahr schwer erkennbar, Kinder schwer erkennbar, mangelhafte Veloführung	Bauprojekt "Velomassnahmen Wettsteinallee" (Massnahmenplan 2782)	Im Drittprojekt war ein Fussgängerstreifen und eine verbesserte Veloführung vorgesehen.
Wettsteinallee / Schwarzwaldstrasse	Kein Fussgängerstreifen, Kinder schwer erkennbar	Bauprojekt "Velomassnahmen Wettsteinallee" (Massnahmenplan 2782)	Mit dem Drittprojekt wurde eine verbesserte Veloführung umgesetzt. Im Abschnitt zw. Schwörstatterstr. und Schwarzwaldallee wurde ein Fussgängerstreifen mit Mittelinsel erstellt.
Maulbeerstrasse / Im Surinam	Schmale Trottoirs bei Bushaltestellen, allfällige Gefahr entlang Senkrechtparkierung auf angrenzendem Privatreal	Ausführungsprojekt BehiG-Ertüchtigung Bushaltestelle Im Surinam (umgesetzt im Jahr 2021)	Mit Umsetzung des BehiG-Bauprojekts für die Bus-Haltestelle "Maulbeerstrasse" wurden die Teilhaltestellen etwas versetzt angeordnet. Die Situation auf den Fussgängerflächen und die Strassenquerung wurden verbessert.
St. Alban-Anlage / St. Alban-Vorstadt	In St. Alban-Vorstadt einbiegende Ströme mit hoher Geschwindigkeit	ausgeführtes Bauprojekt St. Alban-Anlage (Massnahmenplan 1424, fertig gestellt im Jahr 2022)	Anpassungen im Bauprojekt St. Alban-Anlage brachten eine Verbesserung für die Führung des Velo- und Fussverkehrs. Die Zufahrtsgeschwindigkeit der Abbieger in die St. Alban-Anlage wird reduziert durch den engeren Kurvenradius.
St. Alban-Anlage / Gellertstrasse	Komplexer Knoten, keine explizite Veloführung	ausgeführtes Bauprojekt St. Alban-Anlage (Massnahmenplan 1424), fertig gestellt im Jahr 2022	Veloführung wurde mittels Drittprojekt verbessert (Radstreifen auf St. Alban-Anlage - Zürcherstrasse). Verbesserte Aufstellfläche für den Veloverkehr für das Linksabbiegen aus der Gellertstrasse.
Bäumlihofstrasse, vor Knoten Schwarzwaldstrasse	Spurwechsel für links abbiegende Velofahrende ist gefährlich; Velofahrende sind schlecht sichtbar bei der Durchfahrt unter den Eisenbahnbrücken	aktuell kein spezifisches Drittprojekt an jener Örtlichkeit vorhanden. Jedoch sehen IWB vor, die öffentliche Strassenbeleuchtung in den kommenden Jahren auf LED umzustellen und die Ausleuchtungen zu verbessern.	Licht-/Beleuchtungsverhältnisse unter den Eisenbahnbrücken wurde verbessert (Beleuchtung ist neu ständig in Betrieb zwecks Reduktion der Licht-/Schatten-Wechsel); Hinweis: Alternativ zum Spurwechsel für das Linksabbiegen steht eine Fussgängerunterführung zur Verfügung, die für Velofahrende als Schiebestrecke benutzt werden kann.

Weitere neun Projekte werden bis spätestens Ende 2026 umgesetzt werden. Damit ist die Hälfte der Schwachstellen im Perimeter von Drittprojekten behoben. Fünf Drittprojekte inkl. Schwachstelle(n) werden innert den nächsten fünf Jahre umgesetzt sein und zehn aufgrund ihrer Grösse, Komplexität und Abhängigkeiten zu anderen Projekten ab 2030; siehe hierzu Anhang B.

Tab. 5: Bis Ende 2026 realisierte Massnahmen im Rahmen von Drittprojekten

Örtlichkeit	Mangel bezüglich Verkehrssicherheit	Art des Drittprojekts, mit dem der Mangel behoben wird	vorgesehene Massnahmen im Drittprojekt
Schützengraben / Schützenmattstrasse	Signalisation, erschwerte Orientierung in Unterführung, komplexe Situation	Konzept (noch offen)	Vorgesehen ist die Erarbeitung eines Massnahmenkonzepts für alle Fussgänger-Unterführungen, um die Führung der zu Fuss Gehenden und die Begehungsqualität zu verbessern (ohne bauliche Massnahmen).
Burgfelderstrasse / Habsburgerstrasse	Kinder schwer erkennbar infolge Parkierung	Ratschlag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Achse Burgfelderstrasse - Missionsstrasse - Spalenvorstadt im Zuge von Sanierungsmassnahmen	In Burgfelderstr. ist zur Querung der Verzweigung Habsburgerstr. eine Trottoirüberfahrt vorgesehen. Dadurch wird die Querung sicherer und übersichtlicher.
Austrasse / Burgunderstrasse	Fehlender Fussgängerstreifen	Ratschlag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Umgestaltung der Tramhaltestellen in der Austrasse im Zuge von Sanierungsmassnahmen	An der Verzweigung Burgunderstrasse ist eine Trottoirnase vorgesehen. Dadurch wird die Querung der Burgunderstrasse verkürzt, die Sicht auf den Verkehr aus der Burgunderstrasse stark verbessert und die Übersichtlichkeit verbessert.
Spalening / Austrasse	Querung Tramgleise bei Haltestellen nicht geregelt	Ratschlag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Umgestaltung der Tramhaltestellen in der Austrasse im Zuge von Sanierungsmassnahmen	Verbesserung der Quersituation mittels Umsetzung des Umgestaltungsprojekts Austrasse
Bäumlihofstrasse / Wintersingerweglein	Durchgangsbreite Trottoir bei Nebenfahrbahn Bäumlihofstrasse, Kinder schwer erkennbar (Parkierung)	Ausführungsprojekt (Massnahmenplan 776)	Verbesserungen im Drittprojekt betreffen die Hauptfahrbahn und den Zwischenbereich zur Nebenfahrbahn der Bäumlihofstrasse (siehe dazu Tab.1, letzte Zeile).
Bäumlihofstrasse / Käferholzstrasse	Baumallee versperrt Sicht, private Parkierung auf Gehbereich	Ausführungsprojekt (Massnahmenplan 776)	Verbesserungen im Drittprojekt betreffen Hauptfahrbahn und Zwischenbereich zur Nebenfahrbahn. Neu vorgesehene Trottoirüberfahrt über südl. Einmündung Käferholzstrasse bringt Verbesserung der Sichtweiten.

Örtlichkeit	Mangel bezüglich Verkehrssicherheit	Art des Drittprojekts, mit dem der Mangel behoben wird	vorgesehene Massnahmen im Drittprojekt
Ahornstrasse / Schönenbuchstrasse	Kinder sind schwer erkennbar, eingeschränkte Übersichtlichkeit (Parkplätze)	Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit am Allschwilerplatz sowie zur Umgestaltung und zur Erstellung hindernisfreier Tramhaltestellen im Zuge von Sanierungsmassnahmen	Die Querung der Schönenbuchstrasse bei Verzweigung Ahornstrasse wird mit vorgesehener Umgestaltung Allschwilerplatz (Stand Vorprojekt) verbessert, denn die Parkfelder und das Tempo 30-Tor werden deutlich zurückversetzt. Der Allschwilerplatz wird insgesamt mit dem Drittprojekt verbessert für ÖV, Fuss- und Veloverkehr. Der Mangel bzgl. Mündungs-bereich Schönenbuchstrasse wird bereits vorgängig beseitigt.
Bäumlihofstrasse / Allmendstrasse	mangelhafte Veloführung, fehlende Mittelinsel vor der Lichtsignalanlage	Ausführungsprojekt (Massnahmenplan 776)	In Bäumlihofstr., westlich vom Knoten Allmendstrasse werden mit Dritt-projekt Velomassnahmen in Fahrtrichtung stadtauswärts umgesetzt (Radstreifen mit vorgelagertem Velosack für einfacheres/sichereres Linksabbiegen in Allmendstr.). Auf östlicher Seite des Knotens bestehen in beide Richtungen separate Fusswege mit Velos gestattet. Alle Fuss-gängerstreifen sind bereits lichtsignalgesteuert.
Bäumlihofstrasse / Paracelsusstrasse	Mangelnde Übersichtlichkeit bei der Einmündung der Nebenfahrbahn Bäumlihofstrasse in die Paracelsusstrasse	Ausführungsprojekt (Massnahmenplan 776)	Im Rahmen des Drittprojekts ist Einbahnverkehr auf der Nebenfahrbahn Bäumlihofstrasse vorgesehen sowie eine Einengung im Verzweigungs-bereich Paracelsusstrasse (Rechtsabbieger aus Hauptfahrbahn Bäumlihofstrasse in Paracelsusstrasse können nicht mehr mit hoher Ge-schwindigkeit abbiegen). Verzweigungsbereich wird zu Gunsten des Fussverkehrs verbessert, die Verkehrsfläche wird im Kreuzungsbereich verkleinert. Die Mittelinsel auf dem Fussgängerstreifen über die Bäumlihofstrasse wird verbreitert.

2.1.4 Fazit zu den Örtlichkeiten mit hoher Priorität

Über 70% der als hoch priorisierten Schwachstellen im Umfeld von Schulen und Kindergärten werden bis Ende 2026 behoben sein. Dazu gehören auch einzelne Örtlichkeiten in Riehen oder Bettingen, wo die Sicht aufgrund der Vegetation eingeschränkt war. Solche Schwachstellen, die periodisch beseitigt werden müssen, wurden in den Tabellen nicht aufgeführt.

Die restlichen Schwachstellen im Rahmen von Drittprojekten werden innert den nächsten fünf Jahre umgesetzt sein und zehn aufgrund ihrer Grösse, Komplexität und Abhängigkeiten zu anderen Projekten ab 2030 (s. hierzu Anhang B).

2.2 Örtlichkeiten mit mittlerer Priorität

Die Schwachstellen mit mittlerer Priorität wurden im Jahr 2023 in Bezug auf die Verkehrssicherheit beurteilt. Es handelt sich zu einem grossen Teil um nicht vortrittsberechtignte Querungsstellen in Strassen innerhalb von Tempo 30-Zonen, die trotz der tieferen Geschwindigkeiten für Kinder herausfordernd sein können.

Rund 80 Örtlichkeiten, bei denen im Rahmen einer Befragung angegeben wurde, dass die Sicht auf den Verkehr eingeschränkt oder die Überquerung einer Nebenstrasse anspruchsvoll wäre, wurden durch die Kantonspolizei begutachtet. An dreizehn Örtlichkeiten stellte die Kantonspolizei objektive Mängel fest, die restlichen Örtlichkeiten wurden als sicher beurteilt. Im Anschluss an die Begehung wurden für die dreizehn Örtlichkeiten Massnahmen festgelegt, von denen bis Ende 2024 elf umgesetzt wurden. Dabei geht es mehrheitlich um angepasste Markierungen im Bereich von Strassenverzweigungen, Fussgängerstreifen oder Trottoirüberfahrten zwecks Sicherstellung der nötigen Anhalte-Sichtweiten.

Tab. 6: Massnahmen an Schwachstellen-Örtlichkeiten mittlerer Priorität

Örtlichkeit	Mängel bezüglich Verkehrssicherheit	Art der Massnahme	Umsetzungsstand		Bemerkungen
			Ende 2022	Ende 2024	
Karl Jaspers-Allee / Emanuel Büchel-Strasse	Anhalte-Sichtweite ist nur knapp gegeben. Da der Kreuzungsbereich ziemlich gross ist, bleibt die Spurführung unklar.	Anbringung Rechtsvortritts-Markierung auf der Kreuzung	-	✓	
Urs Graf-Strasse, Höhe Liegenschaft Nr. 22 (KITA)	Ungenügende Sichtweite beim Rechtsvortritt von der Urs Graf-Strasse kommend. Teils ungenügende Sicht beim Queren Urs Graf-Strasse.	Einkürzung Längsparkfeld in Karl-Jaspers-Allee um 2 m	-	✓	
Jacob Burckhardt-Strasse, Höhe Liegenschaft Nr. 1	Keine Sicht auf den Warteraum des Fussgängerstreifens auf der Westseite des Streifens aufgrund eines PW-Längsparkfeldes.	Einkürzung Längsparkfeld um 4 m; Ersatz des PW-Parkfelds durch ein Veloparkfeld mit Veloständer	-	✓	
Rennweg, Wendeplatz	Bei diesem Wendeplatz ist keine Fahrtrichtung angegeben. Bei Fahrt im Uhrzeigersinn ist Sicht auf querenden Fussverkehr nicht gegeben aufgrund eines Längsparkfeldes.	Mittels Signalisation wird die Fahrtrichtung beim Wendeplatz angegeben (Gegenuhrzeigersinn)	-	✓	
Emanuel Büchel-Strasse / Christoph Merian-Platz (Gellert Schulhaus)	Der Fussgängerstreifen entspricht bzgl. Signalisation und Beleuchtung nicht den Normen. Zudem besteht ungenügende Anhalte-Sichtweite aufgrund von Längsparkfeldern.	Einkürzung PW-Parkfeld um 9 m; Ersatz durch Velo-/Moto-Parkfeld mit Veloständer; Verbesserung der Beleuchtung	-	✓	
Karl Jaspers-Allee, Höhe Liegenschaft Nr. 39 (Kindergarten)	Sichtweiten aus einer Privatareal-Ausfahrt sind ungenügend. Teilweise queren dort auch zu Fuss Gehende.	Erstellung einer Querungsmöglichkeit mit Fussgängerstreifen inkl. Halteverbotslinien und Signal "Standort Fussgängerstreifen" auf Höhe Galgen-hügel-Promenade (= Fussgänger-Wunschlinie).	-	-	Umsetzung im Rahmen des nächsten Erhaltungsbedarfs an dieser Örtlichkeit
Senneheimerstrasse / Eichenstrasse	Sichtweite für Rechtsvortritt aus Senneheimerstrasse / Eichenweg ist aufgrund Längsparkfeld ungenügend. Sicht zwischen querendem Fussverkehr über Eichenweg und dem von Senneheimerstrasse kommenden Fahrzeugen ist	Einkürzung Parkfeld um 5 m in Senneheimerstrasse. Ersatz des PW-Parkfelds durch ein Velo-/Moto-Parkfeld mit Veloständer.	-	✓	
Senneheimerstrasse / Herrengrabenweg	Sichtweite für Rechtsvortritt von Senneheimerstrasse her kommend, ist ungenügend. Sicht auf auf querenden Fussverkehr in Sulzerstrasse ist ebenfalls ungenügend.	Einkürzung eines Parkfeldes in der Sulzerstrasse um 5 m. Ersatz des PW-Parkfelds durch ein Velo-/Moto-Parkfeld mit Veloständer	-	✓	
Hegenheimerstrasse / Habsburgerstrasse / Sierenzerstrasse	ungenügende Sichtweiten beim Queren aller Strassen aufgrund der PW-Längsparkfelder. Auf der Sierenzerstrasse Süd ist Sichtweite auch für Rechtsvortritt nicht gegeben.	Einkürzung eines Parkfeldes in der Hegenheimerstrasse um 2 m	-	✓	
Burgfelderstrasse / Häisingerstrasse	Ungenügende Sichtweite bei der Einmündung "kein Vortritt" Häisingerstrasse für den von links kommenden Verkehr aufgrund eines Längsparkfeldes. Zudem ungenügende Sichtweite zwischen querendem Fussverkehr über die Häisingerstrasse und dem Verkehr, der in die Häisingerstrasse einbiegt.	Einkürzung eines Parkfeldes in der Burgfelderstrasse Süd um mindestens 13 Meter oder Aufhebung des Parkfeldes	-	(✓)	Parkfeld wird mit Bauprojekt Burgfelder-/Missionsstrasse zugunsten Radstreifen aufgehoben (Baustelle 2024-27)
Lützelstrasse / Häisingerstrasse	ungenügende Sichtweite für den aus der Lützelstrasse einbiegenden Veloverkehr bei der Regelung "Kein Vortritt"	Aufhebung der Markierung "Kein Vortritt" für Velos. Bei Rechtsvortritt sind Sichtweiten erfüllt.	-	✓	
Eichenstrasse / Föhrenstrasse / Thannerstrasse	Fehlende Halteverbotslinie in der Eichenstrasse, nach Rechtskurve von Thannerstrasse. Ungenügende Sicht auf querenden Fussverkehr über die Eichenstrasse zum Merian Iselin-Spital aufgrund eines Parkfeldes.	Einkürzung eines Parkfeldes in der Eichenstrasse um 3.5 m inkl. Verlängerung bestehender Halteverbotslinie. Ergänzung einer fehlenden Halteverbotslinie gegenüberliegend.	-	✓	
Strassburgerallee / Hagentalerstrasse	Suboptimale Sichtverhältnisse bei Trottoirüberfahrt nordseits der Hagentalerstrasse.	Einkürzung Parkfeld um 1.5 m, Markierung Velo-/Moto-Parkfeld (6 m) mit Veloständer	-	✓	

2.3 Örtlichkeiten mit tiefer Priorität

Als tief priorisiert zählen Schwachstellen, die sich in bereits verkehrsberuhigten Gebieten oder entlang schwach befahrener Strassen befinden. Hier wird das Gefährdungsrisiko für Kinder generell als gering eingestuft. Anpassungen an der Infrastruktur oder spezifische Einzelmassnahmen sind hier nicht vorgesehen. Situativ werden Aktionen der Verkehrsprävention oder eine verstärkte Durchsetzung von Parkierungsvorschriften angewendet.

3. Laufende Verbesserung der Schulwegsicherheit

Auf die Rolle und Aufgaben des departementsübergreifenden Koordinationsgremiums Schulwegsicherheit (KOGESSI) hat der Regierungsrat in seinem Schreiben vom 18. Januar 2023 hingewiesen. Auch die regelmässigen Hinweise aus der Bevölkerung und die Analyse von Unfalldaten machen deutlich, wo Gefahrenstellen im Strassenverkehr beseitigt werden müssen. In diesem Zusammenhang verweisen wir auch auf das Schreiben des Regierungsrats zur Motion Tonja Zürcher und Konsorten betreffend "Schulwegsicherheit rasch und konkret umsetzen" (24.5465), das am 25. Februar 2025 vom Regierungsrat zuhanden des Grossen Rats verabschiedet wurde.

4. Betriebliche und übergeordnete Optimierungen

Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs wird laufend verbessert. Dies verdeutlicht die Verkehrssituation und erhöht die Verkehrssicherheit im Allgemeinen und insbesondere für Schulkinder und weitere vulnerable Verkehrsteilnehmende. Solche Massnahmen leisten einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs.

So werden beispielsweise bis Anfang 2026 in Basel und auf Kantonsstrassen in Riehen rund 100 Fussgängerstreifen, die sich mit Tramlinien kreuzen, mit Piktogrammen «Vorsicht Tram» markiert sein. Im Weiteren werden bis im Sommer 2026 knapp 60 lichtsignalgesteuerte Fussgängerstreifen durch die Kantonspolizei überprüft und sichergestellt, dass ein gleichzeitiges Grün für abbiegende Motorfahrzeuge und querende Fussgängerinnen und Fussgänger nicht zu einer Gefahr führen. Weiter werden laufend bestehende Vortrittsverhältnisse verdeutlicht, indem die Signalisation angepasst wird (z.B. Anbringung von STOP anstelle «kein Vortritt»).

Abbildung: Beispiele für Trampiktogramme und Sicherstellung klarer Vortrittsverhältnisse



5. Weiterentwicklung Verkehrsberuhigung

Als verkehrsberuhigte Strassenräume gelten Fussgängerzonen, Begegnungszonen und Tempo 30-Zonen oder -Strecken.

In den Wohnquartieren von Basel bestehen mehrere Dutzend Begegnungszonen (MapBS). Sie sind eine wirksame Massnahme, um die Verkehrssicherheit im Strassenraum zu erhöhen. Die Strasse wird dabei zum Lebensraum für alle. Es sind Orte zum Spielen und Verweilen für Kinder und Erwachsene. Fussgängerinnen und Fussgänger haben gegenüber Autos und Velos Vortritt. Begegnungszonen werden durch eine Mehrheitsentscheid einer betroffenen Anwohnerschaft initiiert und anschliessend von der Kantonsverwaltung auf ihre Machbarkeit geprüft und umgesetzt.

Basierend auf dem Ratschlag «Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30» vom 23. Mai 2012 [12.0788.01] wurden im Kanton fast alle nicht verkehrsorientierten Strassen innerhalb von Wohnzonen mit Tempo 30 verkehrsberuhigt. Aufgrund noch hängiger Rechtsverfahren sind noch pendent: die Umgestaltung der Bruderholzallee mit dazugehöriger Einführung von Tempo 30 sowie die Einführung von Tempo 30 in der Allschwilerstrasse, im Abschnitt Allschwilerplatz – Spalenring. Weiter wurden verkehrsorientierte Strassen (Hauptverkehrsstrassen und Hauptsammelstrassen¹) auf einer Länge von total über 6 km entweder permanent (z.B. Feldbergstrasse, Sevogelstrasse, Grossteil der Lörracherstrasse) oder während den Schulwegzeiten (Abschnitte von Laupenring, Gundeldingerrain, Strassburgerallee, Hegenheimerstrasse, Rauracherstrasse) mit Tempo 30 signalisiert.

Das Tempo 30-Netz im Kanton Basel-Stadt soll weiter ausgebaut werden. Zur Erfüllung der Motion Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend «die integrale Signalisation von Tempo 30 in Basel-Stadt

¹ Hauptverkehrsstrassen bilden zusammen mit den Hochleistungsstrassen (Autobahnen/-strassen) das übergeordnete Strassennetz; sie werden immer vortrittsberechtigt geführt, haben zwischenörtliche Bedeutung und ermöglichen eine hohe Transportleistung. Hauptsammelstrassen haben nur innerörtliche Bedeutung; sie bündeln den Verkehr in den Wohnquartieren, verbinden die Wohnquartiere und führen den gesammelten Verkehr zum übergeordneten Strassennetz.

mit gleichzeitiger Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs gemäss Kantonsverfassung § 30» (21.5840) beantragte der Regierungsrat im Juni 2024 beim Grossen Rat für die weitere Tempo 30-Planung und weitere Tempo 30-Einführungen auf nicht-verkehrorientierten Strassen eine Ausgabenbewilligung in Höhe von 410'000 Franken. Der Regierungsrat wird dem Grossen Rat die von der Motion verlangte Vorlage bis Ende 2025 unterbreiten.

6. Schlussfolgerung

Die genannten Massnahmen und die laufenden Optimierungen verbessern die Verkehrssicherheit in Wohnquartieren und entlang von verkehrorientierten Strassen. Davon profitieren der Fuss- und Veloverkehr im Allgemeinen und die Kinder auf dem Schulweg und im Umfeld von Schulen und Kindergärten im Besonderen.

Die Verkehrssicherheit im Umfeld von Schulen und Kindergärten kann heute als hoch beurteilt werden. Die evaluierten Schwachstellen an der Infrastruktur wurden seit Anfang 2022 weitgehend entschärft oder beseitigt. Bis spätestens Ende 2026 werden noch einzelne Massnahmen umgesetzt. Im Rahmen von Drittprojekten werden innert der kommenden fünf Jahre auch noch einzelne Schwachstellen bearbeitet werden; zehn Schwachstellen werden aufgrund der Grösse und, Komplexität dieser Drittprojekte und ihrer Abhängigkeit zu anderen Projekten ab 2030 beseitigt.

Das regierungsrätliche Gesamtpaket «Verkehrssicherheit bei Schulen und Kindergärten» basiert grösstenteils auf einer Untersuchung der Infrastruktur im Zeitraum 2020/21. Die ergriffenen Massnahmen beziehen sich auf den damaligen Zustand. Dem Regierungsrat ist bewusst, dass die rege Bautätigkeit im öffentlichen Raum zu vielen provisorischen und sich rasch verändernden Verkehrsführungen führt. Diese betreffen oft auch Schulwege und sind entsprechend sorgfältig zu planen und zu überwachen. Dieses Beispiel zeigt gut, dass das Thema «Schulwegsicherheit» nie abgeschlossen, sondern ein laufender Prozess ist.

7. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen und in Anbetracht der weiteren hängigen Vorstösse zum Thema Verkehrssicherheit und Schulwegsicherheit wie die Motion Zürcher Tonja Zürcher und Konsorten betreffend «Schulwegsicherheit rasch und konkret umsetzen» beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat, die 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» als erfüllt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Anhänge:

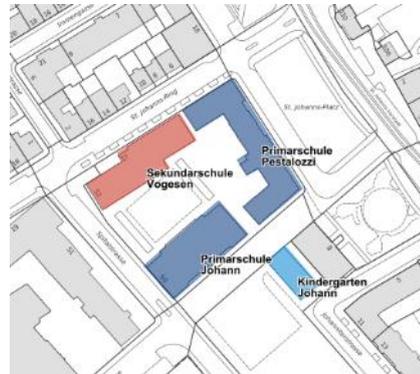
- A. Beispielhafte Illustrationen umgesetzter Massnahmen
- B. Liste hoch priorisierter Schwachstellen, die im Rahmen von Drittprojekten mittel- bis längerfristig beseitigt werden

Anhang A: Beispielhafte Illustrationen umgesetzter Massnahmen

Örtlichkeit:

Gebiet Spitalstrasse – St. Johannis-Ring – St. Johannis-Platz

Gebiet um die Primarschul-Standorte St. Johann/Pestalozzi mit einem Kindergarten sowie die Sekundarschule Vogesen. Letztere wird von vielen Schüler/innen mit dem Velo besucht.



Schwachstellen-Kategorie:

oberste Priorität; Kleinmassnahme

Massnahmenbeschreibung:

Diverse Ergänzungen an Signalisationen und Markierungen «Vorsicht Kinder»

Situation vorher:



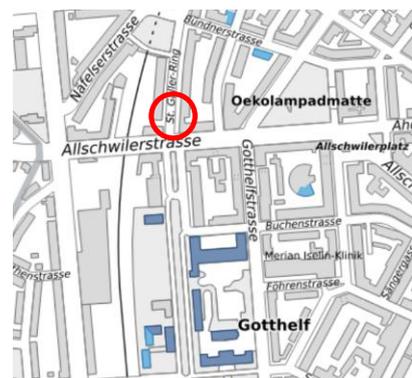
Situation nachher:



Örtlichkeit:

St. Galler-Ring, Fussgängerstreifen vor Verzweigung Allschwilerstrasse

In der Nähe befindet sich der Primarschulstandort Gotthelf/Gottfried Keller mit fünf Kindergarten-Standorten



Schwachstellen-Kategorie:

oberste Priorität; Kleinmassnahme

Massnahmenbeschreibung:

Einkürzung eines Parkfelds zwecks rechtzeitiger Erkennbarkeit von Kindern, welche die Strasse überqueren möchten -> Sicherstellung der benötigten Anhalte-Sichtweite

Situation vorher:



Situation nachher:



Örtlichkeit:

Bettingerstrasse – Bahnhofstrasse / Eisenbahnweg (Riehen)

In der Nähe befindet sich die Primarschule Burgstrasse mit zugehörigen Kindergärten. Diverse Primarschüler/innen besuchen die Schule mit dem Velo.

Schwachstellen-Kategorie:

oberste Priorität; mittelfristige Optimierung



Massnahme:

Ergänzung Mittelmarkierung für ein besseres und einfacheres Linksabbiegen der Velofahrenden. Damit wird die Verkehrssicherheit für Schüler/innen und Velofahrende im Allgemeinen erhöht.

Situation vorher:



Situation nachher:



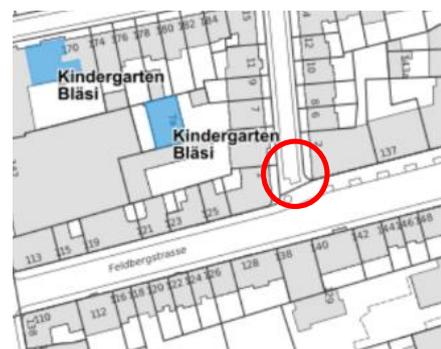
Örtlichkeit:

Efringerstrasse, Einmündungsbereich Feldbergstrasse

In der Nähe befinden sich zwei Kindergärten.

Schwachstellen-Kategorie:

oberste Priorität; mittelfristige Optimierung



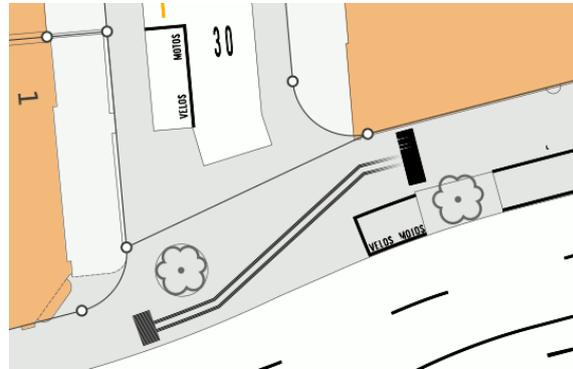
Massnahme:

Dank den neu markierten Velo-/Moto-Parkfeldern können Zweiräder geordnet abgestellt werden und es wird weniger wild parkiert (inkl. Autos). Bei der bestehenden Trottoirüberfahrt verbessert sich die Sicht.

Situation vorher (Luftbild):



Situation nachher (Markierungsplan):



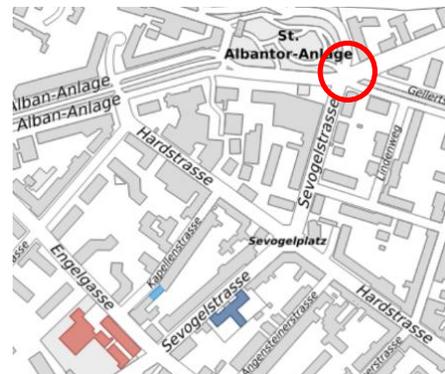
Örtlichkeit:

St. Alban-Anlage - Zürcherstrasse,
Verzweigung Gellerstrasse/Sevogelstrasse

In der Nähe befindet sich die Primarschule Sevogel mit einem Kindergarten sowie die Sekundarschule St. Alban. Letztere wird von vielen Schüler/innen mit dem Velo besucht.

Schwachstellen-Kategorie:

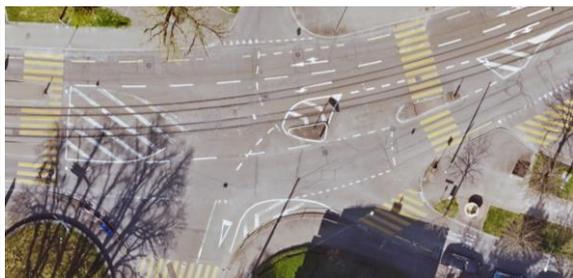
oberste Priorität; realisiertes Drittprojekt



Massnahmenbeschreibung:

verbesserte Übersicht und klarere Verkehrsführung v.a. zugunsten des Veloverkehrs im Rahmen eines Drittprojekts

Situation vorher:



Situation nachher:



Örtlichkeit:

Wettsteinallee,
vor dem Knoten Schwarzwaldstrasse – Bäumlhofstrasse

In der Nähe befindet sich die Primarschule Vogelsang mit zwei Kindergärten sowie die Sekundarschule Sandgruben. Letztere wird von vielen Schüler/innen mit dem Velo besucht. Die Wettsteinallee/Bäumlhofstrasse dient auch als Velo-Verbindung zum Gymnasium Bäumlhof.



Schwachstellen-Kategorie:

oberste Priorität; realisiertes Drittprojekt

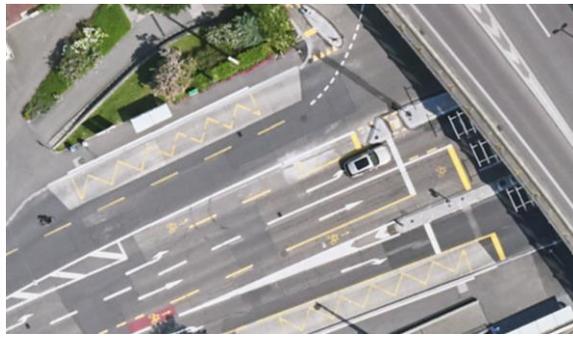
Massnahmenbeschreibung:

verbesserte Veloverkehrsführung, Aufstellflächen und Bevorzugung an Lichtsignalanlage (Vorgrün für Veloverkehr), Ergänzung Radstreifen stadteinwärts (im Rahmen eines Drittprojekts)

Situation vorher:



Situation nachher:



Örtlichkeit:

Maulbeerstrasse bei Verzweigung Egliseestrasse/
Schorenweg

In der Nähe befindet sich das Primarschulhaus Schoren
und zwei Kindergärten.

Schwachstellen-Kategorie:

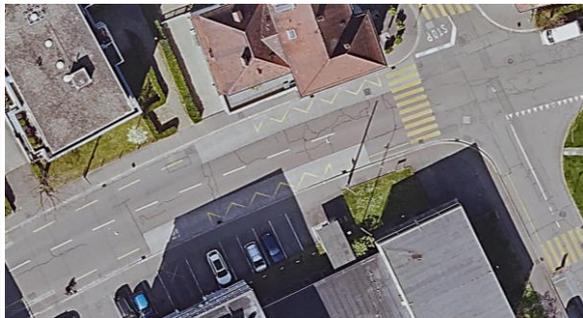
oberste Priorität; realisiertes Drittprojekt



Massnahmen (im Rahmen Drittprojekt BehiG-Umgestaltung Bus-Haltestelle):

Klarere, übersichtlichere Verkehrsführung mittels Markierung, Bau einer Fussgängerstreifen-Mittelin-
sel, breitere Trottoirbereiche, Entschärfung bzgl. Zu-/Wegfahrten auf/von Parkplätzen auf Privatreal

Situation vorher:



Situation nachher:



Anhang B: Liste hoch priorisierter Schwachstellen, die im Rahmen von Drittprojekten mittel- bis längerfristig beseitigt werden

Mittelfristige Realisierung:

Örtlichkeit	Mangel bezüglich Verkehrssicherheit	Art des Drittprojekts, mit dem der Mangel behoben wird	vorgesehene Massnahmen im Drittprojekt
Wettsteinplatz	Spurwechsel für Velos ist gefährlich	Vorprojekt Tramnetz Claragraben (Massnahmenplan 2343)	Die Schwachstelle wird im Rahmen des Projekts Tram Claragraben (Vorprojekt) diskutiert. Geeignete Massnahmen werden im Vorprojekt definiert.
Riehenstrasse / Hammerstrasse	überbreite Fahrstreifen, fehlende Mittelinsel	Vorprojekt (Massnahmenplan 2658 und 2343)	Im Drittprojekt ist vorgesehen: Bau von Mittelinseln auf den Fussgängerstreifen über die Riehenstrasse/Hammerstrasse, Verschmälerung der Fahrspuren, Anpassung der Trottoirränder.
Hammerstrasse / Riehenstrasse	Keine Abbiegehilfe für Velos, Tramgleise, abbiegende Hauptachse	Vorstudie (Massnahmenplan 2658 und 2343)	Aufgrund dem vorgesehenen Bau einer Mittelinsel auf dem Fussgängerstreifen über die Riehenstrasse entsteht eine vergrösserte, geschütztere Aufstellfläche für den aus Richtung Wettsteinplatz kommenden, geradeaus fahrenden oder links abbiegenden Veloverkehr (Massnahmenplan 2658 und 2343).
Riehen, Rauracherstrasse / Niederholzstrasse	Keine Aufstellmöglichkeit für den Veloverkehr zum Linksabbiegen oder Queren	Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung für die Sanierung der Rauracherstrasse mit Umgestaltung der Bushaltestellen Bahnhof Niederholz und Habermatten (Massnahmenplan 1703)	Gemäss Bauprojekt sind in der Rauracherstrasse lange Mittelinseln vorgesehen, beidseits an der Verzweigung Niederholzstrasse. Die Inseln ermöglichen geschützte Aufstellflächen für den linksabbiegenden Veloverkehr und bieten einen geschützten Aufstellraum in der Strassenmitte beim Überqueren der Rauracherstrasse über die Fussgängerstreifen. Zu Schulwegzeiten besteht bereits Tempo 30 auf dem schulhausnahen Teil der Rauracherstrasse.

Längerfristige Realisierung:

Örtlichkeit	Mangel bezüglich Verkehrssicherheit	Art des Drittprojekts, mit dem der Mangel behoben wird	vorgesehene Massnahmen im Drittprojekt
Schanzenstrasse / St. Johannis-Vorstadt	Anzahl Verkehrsbeziehungen, mehrere/überbreite Fahrstreifen, Tram/Bus, fehlende Mittelinsel	Der genannte Knoten bildete im Jahr 2022 ein Unfallschwerpunkt. Im 2024 wurde eine Road safety inspection (RSI) durchgeführt, die auch Massnahmenvorschläge beinhaltet.	Es sind Massnahmenvorschläge vorliegend, die ab 2025 vertiefter geprüft/konkretisiert werden.
Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse	Veloführung aus der Centralbahnstrasse in die Viaduktstrasse (Gefahr durch Rechtsabbieger aus Steinentorberg)	Vorstudie "Stadtraum Bahnhof Nord" (Massnahmenplan 2652)	Massnahmen, die über Anpassungen der Lichtsignal-Steuerung hinausgehen, erfordern eine umfassende bauliche Umgestaltung. Diese erfolgt voraussichtlich längerfristig (ab ca. Mitte der 2030er Jahre) im Rahmen des Projekts "Stadtraum Bahnhof SBB" (BASNO), Zustand 2035+. Weitere Radstreifen als Sofortmassnahme sind kurzfristig nicht machbar, aufgrund zu schmaler Spurbreiten und der zu komplexen Verkehrssituation.
Viaduktstrasse / Innere Margarethenstrasse	Kein Warteraum für Velofahrende auf dem Knoten, Tramtrasse als potentielle Gefahrenstelle	Vorstudie "Stadtraum Bahnhof Nord" (Massnahmenplan 2652)	Verbesserungen erfordern umfangreiche bauliche Anpassungen. Diese erfolgen voraussichtlich längerfristig (ab ca. Mitte der 2030er Jahre) im Rahmen des Projekts "Stadtraum Bahnhof SBB" (BASNO), Zustand 2035+.
Binningerstrasse / Margarethenstich	Schmales Trottoir, behindernde Signalstange auf dem Trottoir	Ausführungsprojekt (Massnahmenplan 2647)	Eine Schwachstellenbehebung bzgl. Signalisation und Behinderung des Trottoirs ist erfolgt. Die Kantonspolizei sieht nach Umsetzung des Massnahmenplans 2647 keinen weiteren Handlungsbedarf. Die ungenügende Trottoirbreite wird erledigt durch ein späteres Drittprojekt im Rahmen des Umsetzungsprogramms zum Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege.
Riehenring / Brombacherstrasse	mangelnde Übersichtlichkeit, suboptimale Spurführung für motorisierten Verkehr	Vorprojekt (Massnahmenplan 653 und 2619)	Im Rahmen der Drittprojekte Tram Klybeck und Riehenring sind diverse Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr am Knoten vorgesehen. Die Verkehrsführung und Übersichtlichkeit wird dadurch für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert und die Vortrittsverhältnisse werden verdeutlicht.
Bauhinweglein / Rut Keiser-Strasse	Kein Trottoir und Fussgängerstreifen vorhanden; Kinder schwer erkennbar (wird Schwachstelle für künftige Schulstandorte)	Arealentwicklung Walkeweg (Massnahmenplan 2916) mit zugehörigem Verkehrskonzept	Im Verkehrskonzept zur Arealentwicklung Walkeweg ist ein Fussgängerstreifen mit Trottoir im Mündungsbereich Bauhinweglein / Rut Keiser-Strasse vorgesehen sowie eine Begegnungszone im ganzen neuen Areal.
St. Alban-Graben / St. Alban-Vorstadt	Anzahl Verkehrsbeziehungen, mehrere Fahrstreifen, Tram	Bau eines Kreisels am Knoten St. Alban-Graben - St. Alban-Vorstadt - Dufourstrasse - Rittergasse im Jahr 2022	Infolge Umsetzung des Kreisels ergibt sich eine neue Verkehrssituation, die auch mit Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr verbunden ist. Piktogramme "Vorsicht Tram" werden im Jahr 2025 umgesetzt. Die Querung bei der Tramhaltestelle Kunstmuseum wird von der Kantonspolizei nicht als Schulweg empfohlen.
St. Jakobs-Strasse / Lange Gasse	Kein Fussgängerstreifen über Lange Gasse, Peter Merian-Str., St. Jakob-Str., Kinder schwer erkennbar	Laufendes Vorprojekt "Optimierung Gesamtverkehr Denkmal - Grosspeter - Dreispitz" (Massnahmenplan 2813)	Diverse Verbesserungen für den Velo- und Fussverkehr sind in Erarbeitung
Münchensteinerstrasse / St. Jakobs-Strasse	Insel zu schmal, markierte Verbreiterung endet vor Querung	Laufendes Vorprojekt "Optimierung Gesamtverkehr Denkmal - Grosspeter - Dreispitz" (Massnahmenplan 2813)	vorgesehen ist eine Verbreiterung der Traminselfläche und die Entfernung der bisherigen Sperfläche.
St. Jakobs-Strasse / Gartenstrasse	Keine markierte Fussgängerquerung auf 400 m	Laufendes Vorprojekt "Optimierung Gesamtverkehr Denkmal - Grosspeter - Dreispitz" (Massnahmenplan 2813)	Aus Sicht Schulwegsicherheit besteht kein Bedarf für zusätzliche Fussgängerstreifen über die St. Jakobs-Strasse. Mit der Massnahmenbestimmung im Rahmen des Vorprojekts zum Massnahmenplan 2813 ist jedoch eine Verbesserung bzgl. Querungsmöglichkeit im Bereich der Tram-Haltestelle Denkmal und der Verzweigung Peter Merian-Strasse vorgesehen.
Riehen, Baselstrasse / Schmiedgasse	Raum zwischen Fassade und Parkplätzen ist zu eng	Vorprojekt zur Tram-Haltestelle Riehen Dorf (Massnahmenplan 2384)	Gemäss Vorstudie zur Tram-Haltestelle Riehen Dorf wird die punktuelle Engstelle auf dem westlichen Trottoir der Baselstrasse entschärft (Trottoir wird neu mindestens zwei Meter breit sein)