



An den Grossen Rat

25.5172.02

Petitionskommission
Basel, 24. März 2026

Kommissionsbeschluss vom 02.März 2026

Bericht der Petitionskommission

zur Petition P497 «Manifest für Null Verkehrstote in Basel - Vision Zero»

1. Wortlaut der Petition

In den letzten zwei Jahren kamen mehrere Menschen in Basel auf tragische Weise im Strassenverkehr ums Leben. Zuletzt wurde der elfjährige Elior in seinem Wohnquartier von einem Lastwagen überfahren. Diese Todesfälle sind ein Beleg für die strukturelle Fehlausrichtung der Basler Verwaltung. Oberste Prämisse ist leider immernoch, dass der motorisierte Verkehr effizient und schnell durch die Stadt geleitet wird. Fussgänger und Velofahrende sind zweitrangig. Sie sind auf gefährlichen Fuss- und Velowegen unterwegs und müssen sich dem motorisierten Verkehr unterordnen. Besonders Kinder sind in diesem System benachteiligt, da sie die Gefahren noch nicht richtig einschätzen können und zwingend auf bauliche Massnahmen zu ihrem Schutz angewiesen sind. Das existierende gefährliche Verkehrssystem beunruhigt nicht nur Eltern, sondern führt zur Minderung der Lebensqualität aller Bürger*innen. Wir fordern, dass sich die Stadt Basel dazu verpflichtet, die «Vision Zero» umzusetzen und durch gezielte Massnahmen eine Verkehrsinfrastruktur schafft, die null Verkehrstote garantiert.

Leitlinien für ein sicheres Basel

Priorisierung von Menschenleben und Gesundheit

Die Bedürfnisse der Menschen, die zu Fuss und mit dem Velo unterwegs sind, erhalten oberste Priorität, die des motorisierten Verkehrs sind als zweitrangig zu behandeln. Denn bei Unfällen sind Fussgänger*innen und Velofahrende immer unterlegen.

Verantwortung der Verwaltung und Politik

Verwaltung und Politik tragen die Hauptverantwortung für die Planung und Umsetzung von Massnahmen, die die Verkehrssicherheit gewährleisten.

Fehlertolerante Verkehrssysteme

Basel muss seine Verkehrsinfrastruktur so gestalten, dass menschliche Fehler nicht zu Todesfällen oder schweren Verletzungen führen.

Ganzheitlicher und interdisziplinärer Ansatz

Es müssen Massnahmen ergriffen werden, die sowohl die Infrastruktur als auch Fahrzeugtechnik, Geschwindigkeitsmanagement und Verhaltensänderungen des motorisierten Verkehrs einbeziehen.

<https://visionzeronetwork.org/about/what-is-vision-zero/>

<https://cities-magazine.com/oslos-vision-zero-pedestrian-cyclist-safety-lessons/>

Begründung:

Lernen von Oslo, Kopenhagen, Paris und Utrecht

Städte wie Oslo haben bewiesen, dass es möglich ist, null Verkehrstote zu erreichen. Basel kann von diesen und anderen Beispielen lernen und die erfolgreichen Strategien übernehmen. Sie sind zudem Vorbilder für systematische, statt punktueller Veränderungen.

Konkrete Massnahmen

Sichere Infrastrukturgestaltung

- Systematischer und schneller Ausbau physisch getrennter Velo- und Fusswege, um Konflikte mit motorisiertem Verkehr zu minimieren, auch über temporäre Elemente.
- Reduktion der Fahrgeschwindigkeit auf maximal Tempo 30 in Wohngebieten und stark frequentierten Fussgängerbereichen.

- Steuerung der Auto- und Lastwagendurchfahrten durch Einbahnstrassen, Sackgassen, Zubringerdienst und Reduktion der Autoabstellflächen.
- Priorisierung von Infrastrukturmassnahmen, die mehr Sicherheit durch die Geschwindigkeitsreduktion und durch physische Elemente sicherstellen.
- Schwachstellenanalyse und Umbau stark befahren er Strassen zu sicheren Verkehrsräumen für alle, insbesondere wenn sie an Wohnquartiere, Schulen oder öffentliche Einrichtungen grenzen.
- Unfallschwerpunkte und Risikosituationen durch bauliche, temporeduzierende Massnahmen oder Verkehrlenkung (Ampeln) sofort beheben.
- Umgestaltung von allen bekannten und durch Bürger*innen genannten kritischen Strassen und Kreuzungen durch gut markierte Fussgängerstreifen, Ampeln, Geschwindigkeitsreduktionen oder ähnlich wirksame Massnahmen.
- Verzicht auf Konfliktgrün (Abbiegeverkehr und Fussgänger*innen haben gleichzeitig Grün).

Effektives Geschwindigkeitsmanagement

- Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen an allen bekannten unfallgefährdeten Bereichen.
- Erhöhung der Überwachung und Durchsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen vor allem durch Infrastrukturmassnahmen, die die Geschwindigkeit in allen Gebieten physisch reduzieren, die nicht vollständig auf das Gewerbe ausgerichtet sind.

Baustellenverkehr

- Der Nachweis eines gefähderungsfreien Baustellenverkehrs ist systematischer Gegenstand im Bewilligungsverfahren. Durch Auflagen in der Baubewilligung wird die Führung von Baustellenverkehr durch Wohnquartiere und bei Schulen verhindert. Wo das nicht möglich ist (letzte Meter) sorgt ein ständiger Verkehrsdienst für Sicherheit.
- Auf allen Strassenabschnitten mit Baustellen oder erhöhtem Lastwagenaufkommen aufgrund von Baustellen wird die Fahrgeschwindigkeit auf maximal Tempo 30 reduziert.
- Fuss- und Velowege werden durch physische Massnahmen (Poller oder Ähnliches) vom Baustellenverkehr und von der Fahrbahn abgetrennt. Kreuzungsbereiche werden auffällig markiert und die Fahrgeschwindigkeit mit physischen Massnahmen reduziert.

Sichere Schulwege und verkehrsfreie Bereiche um Schulen

- Identifizierung und Umgestaltung von Schulwegen, um sie sicher zu machen, beispielsweise durch ausreichende Dimensionierung und physische Trennung von Fusswegen und motorisiertem Verkehr, verbesserte Beleuchtung, sicher gestaltete Fussgängerüberwege und verstärkte Überwachung.
- Einrichtung von Begegnungszonen und verkehrsfreien Zonen um Schulen herum, die die Sicherheit der Schüler gewährleisten und die Luftqualität verbessern. Bis zur definitiven Umsetzung: Einrichtung von Schulstrassen, die zu Beginn und Ende des Schulunterrichts beispielsweise mit Barrieren oder Vaubangittern autobefreit werden.

Reduktion gefährlicher Fahrzeuge

- Gewichtung der Motorfahrzeugsteuer nach Gefahrenpotenzial eines Fahrzeugs (Frontgestaltung, Gewicht, Motorisierung).
- Förderung der Wahl von kleineren und leichteren Fahrzeugen durch Reduktion der Parkplatzgrössen (Breite und Länge).

Aktive Integration der Bürger*innen und Schulen

- Durchführung von mindestens vier öffentlichen Konsultationen und Workshops, um das Wissen und die Bedürfnisse der Menschen vor Ort direkt in die Planungsprozesse einzubeziehen.
- Zusammenarbeit mit Schulen, um sicherzustellen, dass die Bedürfnisse der Schüler:innen und Eltern berücksichtigt werden und die Massnahmen effektiv kommuniziert und umgesetzt werden.

Datenanalyse

- Start eines umfassenden, vollständig transparenten Projekts zur systematischen Erfassung und Auswertung von Verkehrsunfällen, um Ursachen zu verstehen und gezielte Massnahmen zu entwickeln.

«Vision Zero» ist möglich und machbar

Die Verwaltung und insbesondere das JSD und BVD haben die Verantwortung, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen jederzeit zu gewährleisten und die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten auf Null zu reduzieren. Beide Behörden werden seit Jahren ihrer höchsten Verantwortung - dem Schutz des Lebens und der Gesundheit aller Menschen - nicht gerecht!

«Vision Zero» fordert entschlossenes Handeln von Verwaltung und Politik, um innerhalb der nächsten 12 Monate konkrete Massnahmen umzusetzen, die eine sichere und nachhaltige Verkehrsumgebung schaffen. Wir rufen die Stadt Basel, ihre Bewohner*innen und alle relevanten Interessengruppen auf, sich der «Vision Zero» zu verpflichten und gemeinsam den Weg zu einer Stadt ohne Verkehrstote zu gehen.

2. Kommissionsberatung

2.1 Vorgehen

Der Grosse Rat hat die Petition P497 «Manifest für Null Verkehrstote in Basel - Vision Zero» an seiner Sitzung vom 9. April 2025 der Petitionskommission zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen. Am 02. März 2026 hörte die Kommission im Rahmen eines Hearings eine Vertretung der Petentschaft und als Vertretung der Verwaltung den Leiter Abteilung Verkehrssicherheit, Kantonspolizei Basel-Stadt aus dem Justiz- und Sicherheitsdepartement an.

2.2 Anliegen der Petentschaft

Die Petentschaft betont, dass in Basel Vision Zero nicht konsequent umgesetzt wird und fordert deshalb, dass Unfallschwerpunkte kurzfristig behoben werden sollen, Ampeln mit Konfliktgrün abgeschafft werden müssen und Vorrangregelungen für den Fahrrad- und Fussverkehr eingeführt werden sollen. Mittelfristig sind sichere, physisch abgetrennte Fahrradspuren gefordert und der Fuss- und Fahrradverkehr soll gegenüber dem motorisierten Verkehr priorisiert werden. Wenn diese Massnahmen umgesetzt werden, kann Basel mit Städten wie Helsinki, Oslo und Paris gleichziehen. Dies würde nicht nur die Sicherheit erhöhen, sondern auch die Gesundheit, Luftqualität und Lebensqualität verbessern. Die Infrastruktur muss fehlertolerant gestaltet werden und Themen wie Verkehrssteuerung, Parkpolitik und Velowegeentwicklung sollen Priorität erhalten. Die Petentschaft fordert zudem einen klaren Auftrag an die Regierung für die Umsetzung von Vision Zero.

2.3 Stellungnahme der Vertretung des Justiz- und Sicherheitsdepartements

Basel hat ein weit fortgeschrittenes Engagement in Bezug auf Verkehrssicherheit, insbesondere im Bereich Fussverkehr und Fahrradverkehr. Ein zentrales Ziel der Abteilung für Verkehrssicherheit ist es, Unfallschwerpunkte zu identifizieren und zu beheben. Wenn innerhalb von drei Jahren an einem Ort eine bestimmte Anzahl an Unfällen gemeldet wird, wird dieser durch ein Punktesystem als Unfallschwerpunkt eingestuft. Anschliessend wird geprüft, ob die Unfälle zufällig sind oder auf eine gemeinsame Ursache zurückzuführen sind, die behoben werden kann. Sofortige Massnahmen sind nicht möglich, da die Einordnung rückwirkend erfolgt und erst danach Gegenmassnahmen ergriffen werden können.

Die physische Abtrennung von Velowegen wird bei der Planung in Basel-Stadt berücksichtigt, sofern der Platz dies zulässt, wobei aktuell an 40 Kilometern sicheren Velowegen gearbeitet wird. Zudem gibt es Velostrassen mit Geschwindigkeitsbegrenzungen von 30 km/h. Das Konfliktgrün,

bei dem zwischen Fussgängerinnen und Fussgänger und MIV-Konflikte auftreten können, ist ein schwierig umzusetzender Punkt: Eine Beseitigung erfordert eine Umrüstung der Ampelschaltung, wodurch Fussgänger länger warten müssten, und das Unfallrisiko steigen könnte, da diese dann die Geduld verlieren und trotz Rotlicht die Strasse überqueren könnten. Gleichzeitig wird bei der Forderung nach verkehrsfreien Zonen um Schulen diskutiert, wie weit man gehen soll, da Kinder laut Entwicklungspsychologen mit Gefahren vertraut gemacht werden müssen. Weitere offene Punkte im sehr ausführlichen Forderungskatalog der Petition sind die Überarbeitung der Motorfahrzeugsteuer und Gewichtung derer nach Gefahrenpotential des Fahrzeuges. Der Vertreter der Abteilung Verkehrssicherheit führte dazu aus, dass es keinen Gefährlichkeitskatalog zur Einordnung der Gefährlichkeit von Fahrzeugen gebe. Verkehrssicherheit hat oberste Priorität und sollte weiter verbessert werden, jedoch ist der konkrete Umfang und die Priorisierung der in der Petition geforderten Massnahmen unklar.

3. Erwägungen der Petitionskommission

Die Petitionskommission hat die verschiedenen Forderungen der Petentschaft in Einbezug der Argumente der Vertreterin und der Vertreter der Verwaltung ausführlich besprochen.

Die Petition ist weitgehend und allgemein formuliert und verfolgt das Ziel, Verkehrstote vollständig zu vermeiden. In der Diskussion zeigte sich, dass eine Umsetzung aller darin formulierten Forderungen innerhalb von 12 Monaten unmöglich ist. Die Kommission ist sich einig, dass Verkehrssicherheit oberste Priorität haben soll und für die gesamte Bevölkerung von Bedeutung ist. Der zentrale Ansatz der Petition, den Fokus nicht mehr auf den Verkehrsfluss zu legen, sondern primär auf die Reduktion von Verkehrstoten, wird von einem Teil als wichtig und weiterentwicklungsbedürftig angesehen. Sie sind der Meinung, insbesondere im Bereich der Verkehrssicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrerinnen und Velofahrer besteht noch viel Verbesserungspotenzial. Ein konkreter Lösungsansatz zu dieser Problematik wurde in der Präsentation der Verwaltung jedoch vermisst. Es stellt sich daher die Frage, welche konkreten Massnahmen ergriffen werden, um die Verkehrssicherheit nachhaltig zu verbessern. Ein anderer Teil der Petitionskommission ist der Meinung, dass die meisten Forderungen bereits umgesetzt werden. Ihnen gehen gewisse Massnahmen, wie das Abbauen von Parkplätzen, die Prüfung der Gefährlichkeit von Autos, flächendeckende Tempo-30-Zonen oder die Forderung nach Verkehrsfreien Zonen um Schulen herum, sowie die Umsetzung innerhalb von 12 Monaten, zu weit. Sie stören sich auch an der Behauptung der Petenten, der Velo- und Fussverkehr werde in Basel zweitrangig behandelt. Die Verkehrssicherheit hat absolute Priorität. Wie diese sichergestellt wird, hängt im Einzelfall von den Gegebenheiten ab. Dabei spielen neben der Sicherheit auch die Verkehrsbedürfnisse, Platzverhältnisse usw. eine Rolle.

Es bleibt der Petitionskommission trotz Nachfrage unklar, warum die Verwaltung die Bevölkerung über die Aktivitäten im Bereich Verkehrssicherheit kaum informiert. Es entsteht der Eindruck, dass Verkehrsthemen meist mit zwei bis drei Departementen besprochen werden müssen. Diese Vorgehensweise erscheint der Petitionskommission nicht zielführend; vielmehr sollte alles engmaschiger koordiniert werden, damit konkrete Ziele schneller erreicht werden können. Daher möchte die Kommission, die Petition der Regierung zur abschliessenden Behandlung überweisen. Die Kommission wünscht sich im Rahmen der abschliessenden Behandlung die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie ist der aktuelle Stand hinsichtlich der Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit?
2. Kann das Problem der Konfliktgrüns zeitnah gelöst werden??
3. Ist die Schaffung getrennter Velowege umsetzbar? – Wird die Durchführbarkeit solcher Wege geprüft?

4. Weshalb ist die Umsetzung oder Einführung von Tempo 30 so ressourcenintensiv und dauert so lange?
5. Wie kann die Kommunikation mit den Kommissionen sowie den Einwohnerinnen und Einwohnern verbessert werden?
6. Wie kann eine schnellere Reaktion auf kritische Gebiete und Unfallhäufungen erfolgen?
7. Welche Möglichkeiten gibt es, die Sicherheit von Baustellen und Materialien zu optimieren?

4. Antrag

Die Petitionskommission beantragt dem Grossen Rat mit 9:4 Stimmen die Petition «Manifest für Null Verkehrstote in Basel - Vision Zero» an den Regierungsrat zur abschliessenden Behandlung zu überweisen. Sie hat ihre Präsidentin zur Sprecherin bestimmt.

Im Namen der Petitionskommission

Heidi Mück
Kommissionspräsidentin