An den Grossen Rat | **13.5261.03**

Petitionskommission
Basel, 11. Februar 2015

Kommissionsbeschluss vom 11. Februar 2015

Petition P317 "Für mehr Sicherheit der Schulwege im Wettsteinquartier“

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat in seiner Sitzung vom 26. Juni 2013 die Petition „Für mehr Sicherheit der Schulwege im Wettsteinquartier“ der Petitionskommission zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen. Mit Bericht vom 20. November 2013 stellte die Petitionskommission dem Grossen Rat den Antrag, die Petition sei dem Regierungsrat zur Stellungnahme innert einem Jahr zu überweisen. An seiner Sitzung vom 8. Januar 2014 ist der Grosse Rat dem Antrag der Petitionskommission gefolgt. Mit Beschluss vom 11. November 2014 nahm der Regierungsrat zuhanden der Petitionskommission Stellung.

1. Wortlaut der Petition

Petition an den Grossen Rat für mehr Sicherheit der Schulwege im Wettsteinquartier, insbesondere hinsichtlich der Schulhäuser Theodor, Thomas Platter und Wettstein sowie der Kindergärten Claragraben 96 A, Claragraben 117, Drahtzugstrasse 60, Grenzacherstrasse 106 A und B, Rebgasse 38, Richter-Linder-Schulhaus (Hammerstrasse 27), Drahtzugstrasse 30, die zur Primarstufe Theodor gehören.

Der Elternrat der Primarstufe Theodor stellt fest, dass die Sicherheit der Schulwege zu den oben genannten Schulhäusern und Kindergärten durch die gegenwärtige Verkehrsführung und -einrichtungen nicht gewährleistet ist.
Aufgrund der Einführung von HARMOS ändern sich die Schulwege, was die Situation zusätzlich verschärft. Denn bei den als hoch riskant eingestuften Strassenübergängen erhöht sich die Schülerfrequenz und das Alter der Kinder, welche diese Strassen überqueren müssen, sinkt.
Der Elternrat Primarstufe Theodor fordert deshalb den Grossen Rat auf, Sofortmassnahmen für die Sicherheit unserer Kinder zu initiieren. Von den Fachstellen hören wir immer „wir können da nichts machen, das gefährdet die Strassenhierarchie oder den Verkehrsfluss etc.“.
Wir sind der Meinung, dass die Sicherheit unserer Kinder wichtiger ist als Strassenhierarchien oder Verkehrsflüsse!
Im Folgenden stellen wir die aus unserer Sicht kritischsten Stellen vor und formulieren entsprechende Forderungen als sofort umzusetzende Massnahmen.

Wir fordern zusätzliche Tempo 30-Zonen
Generell fordern wir in den Bereichen rund um die Schulhäuser und Kindergärten und auf den schwierig zu überquerenden Strassen die Einführung von Tempo 30 in Kombination mit Fussgängerstreifen. Dies gilt insbesondere für die Grenzacherstrasse, die Hammerstrasse, die Riehenstrasse sowie die Wettsteinstrasse aber auch für die kleineren Strassen wie die Kirchgasse oder die Riehentorstrasse. Für die Risikoverminderung ist die Temporeduktion die wirksamste und am schnellsten umsetzbare Möglichkeit zur Verbesserung der Sicherheit der Kinder im Quartier. Ausserdem trägt die Temporeduktion auch zahlreichen weiteren politischen Zielen Rechnung: Umsetzung Gegenvorschlag zur Städteinitiative, Lärm- und Abgasreduktion, allgemein mehr Sicherheit im Strassenverkehr etc.
Die täglichen Beobachtungen beweisen, dass der Verkehrsfluss der genannten Stellen zu Schulbeginn bzw. –schluss ohnehin durch das hohe Verkehrsaufkommen systematisch gestört ist: Es herrscht ein stop-and-go-Verkehr vor, der die Autofahrer oft zu unnötigen Beschleunigungen und Überholmanövern animiert. Insofern hätte die generelle Reduktion auf Tempo 30 in diesen Strassen sogar einen positiven Einfluss auf den Verkehrsfluss.

Kreuzung Hammerstrasse/Riehenstrasse
Diese Kreuzung wurde bereits mehrfach als eine der gefährlichsten Gussgängerüberquerungen in Basel identifiziert. Aufgrund der Umsetzung von HARMOS wird diese Kreuzung nun künftig als Übergang für kleinste Primarschüler genutzt werden müssen. Betroffen sind insbesondere die Bewohner östlich dieser Kreuzung.

Wir haben deshalb folgende dringende Forderungen:
1. Installation einer Fussgängerampel bei den Fussgängerstreifen 1 und 2 (Abb.1). Schaltlogik: Ampel stellt für Fussgänger auf rot, sobald ein Tram kommt, ansonsten gelb blinkend. Für Autofahrer Ampel gelb blinkend, wenn Ampel nicht rot. Somit muss sich der Fussgänger nur auf die Autos der beiden Fahrspuren und nicht zusätzlich auf die Trams konzentrieren.
2. Einrichten von Verkehrsinseln auf den Fussgängerstreifen 1 und 2.
3. Auflösen der Parkmöglichkeit Hammerstrasse für Personenwagen entlang dem Abschnitt Wettsteinplatz bis Riehenstrasse.
4. Tempo 30
5. Alternativ oder in Ergänzung zu 1.-4. fordern wir, dass der Abschnitt Claragraben bis Hammerstrasse der Riehenstrasse für den Fahrzeugverkehr in Richtung Hammerstrasse gesperrt wird und der Verkehr über den Wettsteinplatz geleitet wird, um den Verkehrsfluss der Kreuzung zu vereinfachen und/oder, dass die Riehenstrasse auf der Höhe zwischen Rheinfelderstrasse und Klignaustrasse einen Fussgängerstreifen mit Fussgängerampel analog 1 erhält, damit die Riehenstrasse an einer übersichtlicheren Stelle überquert werden kann.

Theodorskirchplatz
Der Theodorskirchplatz wird heute als Wende- oder Parkplatz von vielen Personenwagen benutzt. Dies ist sehr störend, weil auf diesem Platz auch kleinste Kinder spielen. Auch die Führung des Velowegs ist gefährlich, da die Vortrittsregelung und die Fahrberechtigung für Velos auf dem Platz unklar sind. Wir fordern deshalb, dass der gesamte Platz als Fussgängerzone mit gemischtem Verkehr zu gestalten ist (Velos erlaubt, aber ohne Vortrittsrecht; Personenwagen nur noch für Mitarbeitende des Waisenhauses).

Fussgängerstreifen Grenzacherstrasse - Kindergarten
Die Grenzacherstrasse ist eine sehr stark frequentierte Strasse. Tägliche Beobachtungen bestätigen, dass die Disziplin der Autofahrer gerade bei diesem Fussgängerstreifen in beiden Richtungen mangelhaft ist. Das Überholen stehender Fahrzeuge an der Kreuzung Peter-Rot-/Grenzacherstrasse sowie das Überholen der Busse im Haltestellenbereich führt immer wieder zu gefährlichen Situationen und Unfällen (vgl. Abb. 2)
Wir fordern deshalb folgende verkehrsberuhigende Massnahmen zur sofortigen Umsetzung:

• Einführung Tempo 30 (mindestens zu Schulbeginn- und Schlusszeiten);
• Generelles Überholverbot auf dem Abschnitt Wettsteinplatz bis Peter Rot-Strasse sowie an der Kreuzung (durchgezogene Mittellinien bzw. gute Markierungen).

2. Bericht der Petitionskommission vom 20. November 2013[1]

Nach Augenschein und anschliessendem Hearing vom 28. Oktober 2013, an dem Vertreterinnen und Vertreter der Petentschaft und Zuständige der Verwaltung des für Schulwege federführenden Erziehungsdepartements, des Justiz- und Sicherheitsdepartements und des Baudepartements teilnahmen, hielt die Petitionskommission in ihrem Bericht vom 20. November 2013 insbesondere fest, dass

- das Missachten des Fahrverbots auf dem Theodorskirchplatz seitens Eltern von Minervaschulkindern durch polizeiliche Kontrollen zu unterbinden sei
- die Umgestaltungsprojekte an der Kreuzung Hammerstrasse/Riehenstrasse hoffentlich bald umgesetzt würden, aber zusätzlich weitere Massnahmen wie eine blinkende Signalisation zu bestimmten Schulzeiten, die Einführung einer temporär Tempo-30 Zone oder der Einsatz von Personen, wie z.B. die Daru-Wache, zur Regelung der Strassenüberquerung für Schulkinder zu prüfen sei und
- zumindest temporär Tempo 30 beim Fussgängerstreifen an der Kreuzung Grenzacherstrasse/Peter Rot-Strasse in der Nähe des Kindergartens an der Grenzacherstrasse 106 einzuführen sei – auch im Hinblick auf den dazu pendenten Anzug von Michael Wüthrich und Konsorten[2].

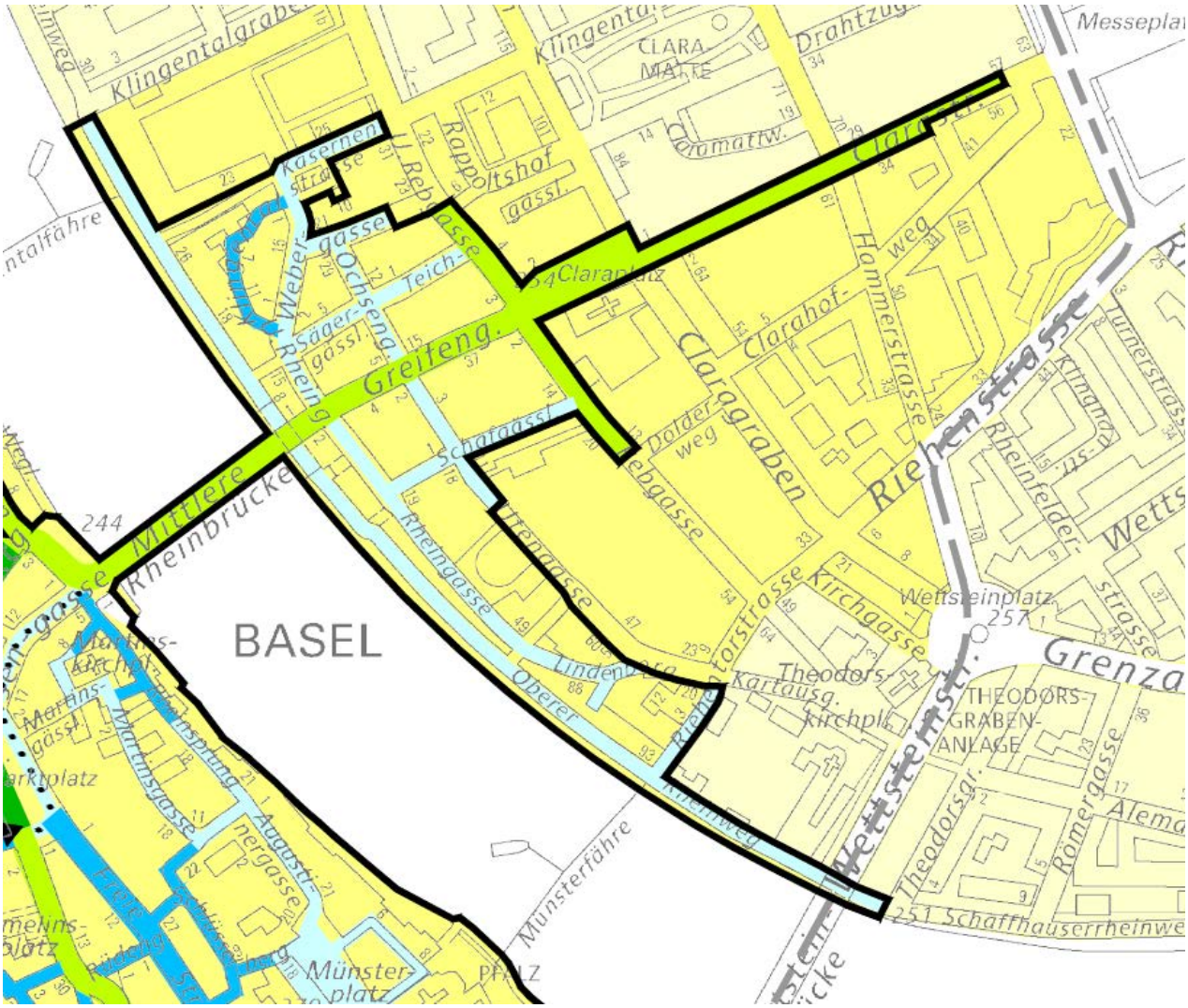
3. Stellungnahme des Regierungsrats; Regierungsratsbeschluss vom 11. November 2014

Der Regierungsrat nimmt zu den noch offenen Punkten wie folgt Stellung:

„Die Petition an den Grossen Rat für mehr Sicherheit der Schulwege im Wettsteinquartier stellt eine Reihe von Forderungen bezüglich Verkehrsführung und –einrichtung. Anlässlich eines Augenscheins mit anschliessendem Hearing vom 28. Oktober 2013 konnten die Vertreter und Vertreterinnen der drei beteiligten Departemente (ED, BVD und JSD) zu den Forderungen der Petition Stellung beziehen. Der vorliegende Bericht gibt Auskunft zu den bereits umgesetzten oder geplanten Massnahmen bezüglich den in der Petition formulierten Forderungen rund um die Sicherheit der Schulwege im Wettsteinquartier. Es wird aber auch erläutert, weshalb gewisse Forderungen, wie zum Beispiel eine blinkende Signalisation an der Kreuzung Hammerstrasse/Riehenstrasse, nicht umgesetzt werden können.

<u>Zusätzliche Tempo 30-Zonen</u>
Anlässlich des Hearings vom 28. Oktober 2013 hat der Vertreter des BVD erläutert, weshalb die Strassen des verkehrsorientierten Basisnetzes nicht in Tempo 30-Zonen integriert werden. Betreffend der Umsetzung der zusätzlichen Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen in der Innenstadt können wir Ihnen aktuell berichten, dass das Tiefbauamt diese Zonen zwischen Juni und August 2014 realisiert hat. In der nachstehenden Grafik sind die neuen Tempo 30-Zonen dunkelgelb bzw. grün und die neuen Begegnungszonen hellblau hinterlegt. Hellgelb dargestellt sind die bereits seit langer Zeit bestehenden Tempo 30-Zonen ausserhalb des Innenstadt-Perimeters.

[1] Geschäft Nr.13.5261.02
[2] Geschäft Nr. 13.5431.01



<u>Kreuzung Hammerstrasse / Riehenstrasse</u>

Eine blinkende Signalisation speziell für Fussgängerstreifen, wie sie in anderen Ländern zu finden ist, gibt es in der schweizerischen Gesetzgebung nicht. Fussgängerstreifen sollen grundsätzlich nur an Stellen angebracht werden, die aufgrund der baulichen Gegebenheiten ein sicheres Queren ohne zusätzliche Signalisationen ermöglichen. Es ist sehr wichtig und entscheidend, dass die Aufmerksamkeit von Fahrzeuglenkenden ganz dem Verkehrsgeschehen und insbesondere den Fussgängern gilt. Jede zusätzliche Warn-Signalisation kann dabei ablenkend wirken, insbesondere wenn sie mit Licht unterstützt wird und dessen Grund nicht unmittelbar erkennbar ist. In der Schweiz dürfen bei Fussgängerstreifen lediglich einfache Warnblinker angebracht werden. Diese warnen die Strassenbenützer und mahnen sie zu besonderer Vorsicht. Sie sind permanent in Betrieb, da sonst in ausgeschaltetem Zustand die Beachtung des Fussgänger-Vortrittrechts reduziert wird. Es gibt Ausnahmesituationen, die das Anbringen eines Warnblinkers rechtfertigen. Die Wirkung dieser Warnblinker ist am höchsten, wenn sie sehr selten und nur in zwingenden Fällen eingesetzt werden. Aus diesem Grund ist beim Installieren solcher Warnblinker Zurückhaltung geboten. Im Kanton Basel-Stadt sind an drei Fussgängerstreifen solche Warnblinker installiert, an welchen die Fahrzeuglenkenden aufgrund der örtlichen Gegebenheiten - an weniger dicht besiedelten Strecken - nicht unbedingt mit Fussgängern rechnen. Dort macht es Sinn, Fahrzeuglenkende auf die für sie unerwartete Situation mit einem Warnblinker hinzuweisen. An der Kreuzung Hammerstrasse / Riehenstrasse ist das Queren der Strasse durch Fussgänger für Fahrzeuglenkende aufgrund der örtlichen Gegebenheiten keine unerwartete Situation. Das Anbringen eines Warnblinkers würde an dieser

Stelle eher zu Ablenkung führen. Aus diesem Grund wird von einer speziellen blinkenden Signalisation wie auch vom Anbringen eines gelben Warnblinkers abgesehen.

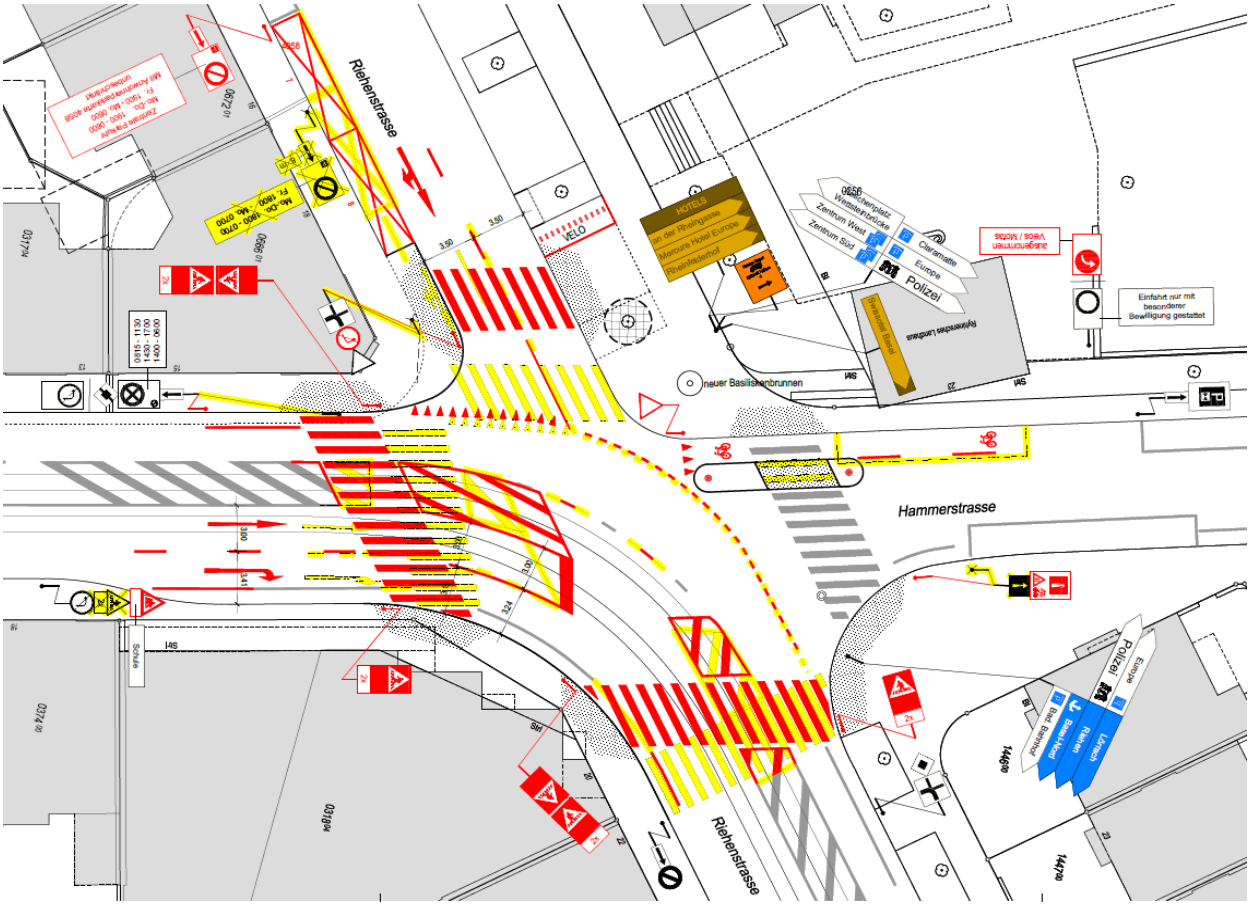
Wie die Petitionskommission richtig erkannt hat, ist die Installation einer Lichtsignalanlage an dieser Kreuzung nicht das richtige Instrument, um auch nur annähernd die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden zu erfüllen. Der Erhöhung der Verkehrssicherheit stünden gewichtige Nachteile wie lange Wartezeiten und damit stark reduzierte Akzeptanz gegenüber. Die gesetzlich vorgeschriebene Priorisierung des öffentlichen Verkehrs wäre, wenn überhaupt, nur mit sehr langen Rotzeiten für die querenden Fussgänger zu erreichen. Dazu kämen noch die Kosten für eine Lichtsignalanlage von mehreren hunderttausend Franken.

Die Petitionskommission bittet auch um Prüfung, ob bei diesem Knoten ein Tempo 30-Abschnitt eingerichtet werden kann, welcher temporär zu den Schulbeginn- und Schulendzeiten die Geschwindigkeit auch formell auf Tempo 30 senkt. Ein solcher temporärer Tempo-30-Abschnitt bedingt die Montage von sieben Wechselsignalen und löst Investitionskosten von etwa 200‘000 Franken aus. Für eine solche Investition existiert keine bewilligte Finanzierung. Zudem ist diese Örtlichkeit nicht Bestandteil der vom Grossen Rat bewilligten Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30.

Bei diesem Knoten wird das BVD jedoch folgende bauliche Anpassungen vornehmen:
- Eine Insel in der nördlichen Zufahrt der Hammerstrasse zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den neuen Velogegenverkehr in der Hammerstrasse.
- Eine Randsteinverschiebung in der Hammerstrasse zwischen Wettsteinplatz und Riehenstrasse, damit das Tram künftig an wartenden Fahrzeugen vorbeifahren kann.

In diesem Zusammenhang hat das BVD zusammen mit dem JSD verschiedene markierungstechnische Optimierungen zur Steigerung der Verkehrssicherheit in die Projektierung eingebracht. Diese dienen insbesondere einer Verbesserung der Verkehrssicherheit an den Fussgängerstreifen. Sämtliche Massnahmen wurden im Mai 2014 im Kantonsblatt publiziert. Gegen die baulichen Anpassungen ist in der Folge eine Einsprache eingereicht worden, welche die Umsetzung verzögert.
In der Petition ist unter Ziffer 5 eine Alternative zu anderen Forderungen formuliert, indem der Fahrzeugverkehr vom westlichen Teil der Riehenstrasse in den nördlichen Teil der Hammerstrasse unterbunden werden soll. Diese Forderung ist vollumfänglich in das Optimierungsprojekt eingeflossen, indem ein Linksabbiegeverbot verfügt und im Kantonsblatt publiziert wurde. Dieses Linksabbiegeverbot ist zwischenzeitlich rechtskräftig und soll realisiert werden.
Aufgrund des OSZE-Teffens in Basel Anfang Dezember 2014 hat das Tiefbauamt die Umsetzung der noch nicht realisierten Strassenbaumassnahmen auf Frühjahr 2015 terminiert. Damit soll die Verkehrssicherheit im Knoten Hammerstrasse / Riehenstrasse während der Tagung gewährleistet bleiben.

Im nachstehenden Plan sind alle Optimierungsmassnahmen dargestellt:



Grenzacherstrasse zwischen Wettsteinplatz und Peter Rot-Strasse

Im Rahmen der Beantwortung des Anzugs Wüthrich betreffend Einführung von Tempo 30 in der Grenzacherstrasse im Umfeld des Doppel-Kindergartens an der Kreuzung Peter Rot-Strasse wird zu den verschiedenen Anliegen in der Grenzacherstrasse berichtet. Das BVD prüft derzeit die entsprechenden Massnahmen.

Theodorskirchplatz (zusätzlich formulierte Forderungen anlässlich des Hearings vom 28.10.2013)

Die Kartausgasse und der Theodorskirchplatz befinden sich seit langer Zeit in einer Tempo 30-Zone. Mit der Umsetzung des neuen Verkehrskonzepts Innenstadt ist diese Zone nach Westen erweitert worden. Der Theodorskirchplatz ist zudem als gemeinsamer Rad- und Fussweg signalisiert, auf welchem Motorfahrzeuge grundsätzlich nicht fahren dürfen. Es ist lediglich eine Zufahrt zum Güterumschlag gestattet. Weitergehende Signalisationen bzw. Abschrankungen sind nicht vorgesehen. Die Signalisation auf dem Theodorskirchplatz verbietet die Zufahrt mit einem Motorfahrzeug, dies gilt natürlich auch für das Bringen oder Abholen von Kindern. Es ist eine Aufgabe der Polizei, diese Vorschrift durchzusetzen.

Kreuzung Claragraben / Riehenstrasse (zusätzliche Forderungen anlässlich des Hearings vom 28.10.2013)

Anlässlich des Hearings wurde zusätzlich der Wunsch geäussert, im Claragraben mit einer grossen Bodenmarkierung auf Schulkinder aufmerksam zu machen. Diese Markierung wurde unmittelbar nach dem Hearing projektiert, verkehrsrechtlich angeordnet und Mitte November 2013 realisiert. Damit konnte das Anliegen der Petenten sowie der Petitionskommission vollumfänglich erfüllt werden.

Zusammenarbeit ED / JSD / BVD betreffend Schulwegen
Auf der Fachebene in den drei involvierten Departementen wurde das Anliegen der Petitionskommission für eine verstärkte Zusammenarbeit bereits aufgenommen. Seit September 2014 tagt regelmässig unter Federführung des ED eine stehende Koordinationsgruppe mit den Verantwortlichen aus den drei involvierten Departementen (ED, BVD und JSD). In dieser Gruppe werden nicht nur aktuelle Anliegen der Schulen und Eltern bearbeitet und allenfalls notwendige Massnahmen diskutiert. Vielmehr werden vorausschauend die Konsequenzen von neuen oder provisorischen Allokationen von Klassen oder Verschiebung der Einzugsgebiete der Primarschulen unter der Perspektive der Schulwegsicherung geprüft und mögliche flankierende Massnahmen besprochen. Damit soll zum Beispiel bei der Errichtung eines Schulraumprovisoriums von Beginn weg der veränderte Schulweg möglichst gut gesichert sein. Da die geplanten Sanierungen und Neubauten sich bis in das Schuljahr 2018/19 erstrecken werden, wird dieser Zusammenarbeit in den nächsten Jahren eine hohe Priorität zukommen."

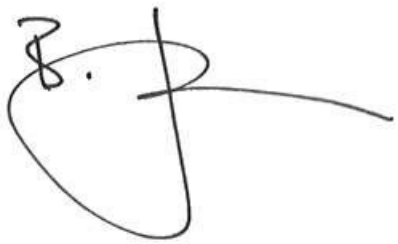
4. Erwägungen der Petitionskommission

Vorweg dankt die Petitionskommission dem Regierungsrat für die ausführlichen Argumente pro und contra die diversen Forderungen der Petition. Der gute Wille, die Schulwegsicherheit zu optimieren und die Forderungen der Petition im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten umzusetzen, ist spürbar. Verdankenswert ist auch, dass der Impuls der Petitionskommission zu verstärkter Zusammenarbeit unter den bezüglich Schulwege involvierten Fachdepartementen bereits aufgenommen und umgesetzt worden ist. Die Petitionskommission geht davon aus, dass die Vertreter der Petentschaft mit dieser Einschätzung einig gehen.

5. Antrag

Die Petitionskommission beantragt, vorliegende Petition als erledigt zu erklären.

Im Namen der Petitionskommission



Dr. Brigitta Gerber
Präsidentin