



An den Grossen Rat

17.5144.02

BVD/P175144

Basel, 13. September 2017

Regierungsratsbeschluss vom 12. September 2017

Motion Aeneas Wanner und Konsorten betreffend „Durchsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen Tempo 30 im Bereich von Schulhäusern und Kindergärten“ – Stellungnahme

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 7. Juni 2017 die nachstehende Motion Aeneas Wanner und Konsorten dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

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 Grenzacherstrasse (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

Wir nehmen zu dieser Motion wie folgt Stellung:

1. Zur rechtlichen Zulässigkeit der Motion

§ 42 Abs. 1 und 2 des Gesetzes über die Geschäftsordnung des Grossen Rates vom 29. Juni 2006 (GO, SG 152.10) bestimmen Folgendes:

¹ In der Form einer Motion kann jedes Mitglied des Grossen Rates oder eine ständige Kommission den Antrag stellen, es sei der Regierungsrat zu verpflichten, dem Grossen Rat eine Vorlage zur Änderung der Verfassung oder zur Änderung eines bestehenden oder zum Erlass eines neuen Gesetzes oder eines Grossratsbeschlusses zu unterbreiten.

^{1bis} In der Form einer Motion kann zudem jedes Mitglied des Grossen Rates oder eine ständige Kommission den Antrag stellen, es sei der Regierungsrat zu verpflichten, eine Massnahme zu ergreifen. Ist der Regierungsrat für die Massnahme zuständig, so trifft er diese oder unterbreitet dem Grossen Rat den Entwurf eines Erlasses gemäss Abs. 1, mit dem die Motion umgesetzt werden kann.

² Unzulässig ist eine Motion, die auf den verfassungsrechtlichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates, auf einen Einzelfallentscheid, auf einen in gesetzlich geordnetem Verfahren zu treffenden Entscheid oder einen Beschwerdeentscheid einwirken will.

³ Tritt der Rat auf die Motion ein, so gibt er dem Regierungsrat Gelegenheit, innert drei Monaten dazu Stellung zu nehmen, insbesondere zur Frage der rechtlichen Zulässigkeit des Begehrens.

Im Vergleich zur bisherigen Fassung von § 42 GO ist die Motion neu sowohl im Kompetenzbereich des Grossen Rates wie auch in demjenigen des Regierungsrates zulässig. Ausserhalb der verfassungsrechtlichen Kompetenzaufteilung (vgl. § 42 Abs. 2 GO) ist der betroffene Zuständigkeitsbereich somit keine Voraussetzung der rechtlichen Zulässigkeit mehr. Die Frage nach der Zuständigkeit ist im Rahmen der inhaltlichen Umsetzung eines Motionsanliegens aber nach wie vor von entscheidender Bedeutung, da sie die Art der Umsetzung vorgibt. Es gilt, das Gewaltenteilungsprinzip zwischen Grosse Rat und Regierungsrat zu beachten, denn beide sind gestützt auf das Legalitätsprinzip an Erlasse gebunden, die die Entscheidungsbefugnisse auf die Staatsorgane aufteilen. Je nach betroffenem Kompetenzbereich richtet sich die Umsetzung entweder nach § 42 Abs. 1 GO oder nach § 42 Abs. 1bis GO. Liegt die Motion im Zuständigkeitsbereich des Grossen Rates, wird sie mit einer Verfassungs-, Gesetzes- oder Beschlussvorlage erfüllt (§ 42 Abs. 1 GO). Eine Motion, die auf eine Materie im Kompetenzbereich des Regierungsrates zielt, wird mit einer Verordnungsänderung respektive mit einem anderen Mittel der Exekutive erfüllt (§ 42 Abs. 1bis GO), oder aber dem Grossen Rat wird ein Gesetzesentwurf vorgelegt, der die Kompetenzverteilung zugunsten des Grossen Rates verändert (§ 42 Abs. 1bis Satz 2 GO).

Die Motion Wanner und Konsorten will eine Temporeduktion im Strassenverkehr im Umfeld von Bildungsstätten und beauftragt den Regierungsrat, die dafür «erforderlichen Massnahmen zu erlassen». Namentlich wird die dauerhafte Einführung von Tempo 30 auf den Kantonsstrassen im Stadtgebiet und auf den Kantonsstrassen in den Gemeinden Bettingen und Riehen im Umkreis von 100 Metern von Schulen und Kindergärten gefordert. Falls die Temporeduktion nicht dauerhaft umgesetzt werden kann, soll die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zeitlich begrenzt, d.h. mindestens eine Stunde vor und bis eine Stunde nach der regulären Unterrichtszeit mittels elektronischer Signalisationstafeln phasenweise eingeführt werden. Die entsprechenden Massnahmen sind innert zwei Jahren ab Überweisung dieser Motion zu erlassen und umzusetzen.

Die Kantone bzw. die Gemeinden sind nach Art. 3 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG, SR 741.01) befugt, für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen. Andere Beschränkun-

gen oder Anordnungen, sogenannte «funktionelle Verkehrsmassnahmen» (vgl. Philippe Weissenberger, Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, 2. Aufl. Art. 3 Rz. 6 ff. mit Hinweisen auf die Rechtsprechung des Bundesgerichts), können gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG erlassen werden, «soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. Aus solchen Gründen können insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden». Bei der Einführung von Tempo-30-Zonen handelt es sich um funktionelle Verkehrsmassnahmen im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG (vgl. a.a.O.). Die Gründe, die eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit erforderlich machen können, werden in der Signalisationsverordnung (SSV, SR 741.21) vom 5. September 1979, namentlich in Art. 2a und 108 SSV, abschliessend aufgezählt. Zudem legt die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28. September 2001 des Eidgenössische Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Einzelheiten zu den Anforderungen bei der Anordnung von Tempo-30-Zonen fest.

Art. 108 Abs. 2 lit. b SSV sieht unter anderem vor, dass die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten herabgesetzt werden dürfen, wenn bestimmte Strassenbenutzer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen. Das Anliegen der Motion, welche die geforderte dauerhafte Temporeduktion in der Nähe von Schulen und Kindergärten primär mit der Sicherheit und dem Wohl der Kinder und Jugendlichen im Strassenverkehr begründet, kann unter diese Bestimmung subsumiert werden. Das Bundesrecht enthält weitere in diesem Zusammenhang zu beachtende Regelungen: das Signal «Tempo-30-Zone» gemäss Art. 2a Abs. 5 SSV ist etwa nur auf Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter zulässig. Bei der konkreten Planung und Umsetzung der geforderten Massnahmen werden daher die bundesrechtlichen Vorgaben zu beachten sein. Die von der Motion geforderte Temporeduktion steht nach dem Gesagten grundsätzlich nicht in Widerspruch zu Bundesrecht, zumal in Berücksichtigung des Umstandes, dass «der zuständigen Behörde ein gewisser (allenfalls erheblicher) Ermessensspielraum in der Frage zusteht, ob eine Beschränkung eingeführt und wie sie ausgestaltet werden soll» (René Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Bd. I, 2. Aufl. S. 49, Rz. 50). Die in der Motion mindestens geforderte zeitlich begrenzte Umsetzung der Temporeduktion mittels Wechselsignalanlagen gibt zu keinen Bemerkungen Anlass (vgl. Art. 101 Abs. 6 lit. d SSV).

Mit der Motion wird der Regierungsrat aufgefordert, die «erforderlichen Massnahmen zu erlassen». Für den Erlass von Verkehrsanordnungen auf Stadtgebiet und für die Kantonsstrassen in den Gemeinden Bettingen und Riehen sind der Regierungsrat bzw. das Bau- und Verkehrsdepartement und das Justiz- und Sicherheitsdepartement zuständig (vgl. § 3 ff. der Verordnung über den Strassenverkehr vom 17. Mai 2011, SG 952.200). Die Motion zielt damit auf eine Materie im Kompetenzbereich des Regierungsrates ab. Sie verlangt nicht etwas, das sich auf einen Einzelfallentscheid, auf einen in gesetzlich geordnetem Verfahren zu treffenden Entscheid oder einen Beschwerdeentscheid bezieht. Wie bereits dargelegt, spricht auch kein Bundesrecht gegen den Motionsinhalt. Die Motion kann demgemäss gestützt auf § 42 Abs. 1bis GO erfüllt werden.

Der Grosse Rat kann gemäss § 43 GO eine Frist zur Motionserfüllung festlegen, weshalb der Motionstext bereits eine solche Frist enthalten kann. Die in der Motion gesetzte Frist zur Umsetzung der Massnahmen kann nicht als unmöglich bezeichnet werden, wobei zu beachten ist, dass gegen Verkehrsanordnungen Rekursmöglichkeiten bestehen und sich aus diesem Grund die Umsetzungsfrist verlängern kann.

Die Motion ist aufgrund dieser Erwägungen als rechtlich zulässig anzusehen.

2. Zum Inhalt der Motion

2.1 Allgemeines zur Schulwegsicherheit im Kanton Basel-Stadt

Der Kanton Basel-Stadt unternimmt seit Jahren grosse Anstrengungen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit und der Regierungsrat berichtet darüber regelmässig (vgl. Ziffer 2.3.1).

An Querungen von Strassen mit einer generellen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h werden zur Verbesserung der Verkehrssicherheit laufend Massnahmen getroffen, welche die Sicherheit der Fussgängerinnen und -gänger verbessern wie Fussgänger-Inseln bei Fussgängerstreifen, sogenannte Trottoirnasen oder Trottoirüberfahrten. Zudem hat es an solchen Strassen oft auch lichtsignalgesteuerte Fussgängerstreifen.

Die Kantonspolizei hat im Jahr 2015 die Sicherheit sämtlicher Fussgängerstreifen auf den Stadt- und Kantonsstrassen überprüft. Für die betreffend der Verkehrssicherheit ungenügenden Fussgängerstreifen sind Verbesserungen vorgesehen bzw. bereits in Umsetzung. Auf Basis dieser Sicherheitsüberprüfung ist auch der im Geoportal des Kantons Basel-Stadt einsehbare Schulwegplan entstanden, der den Erziehungsberechtigten und anderen Interessierten den Schwierigkeitsgrad einzelner Fussgängerstreifen aufzeigt und somit Hinweise auf geeignete Schulwege gibt. Bald kann man in diesem Schulwegplan auch online den jeweils sichersten Schulweg zwischen Quell- und Zieladresse abfragen.

Jeweils anfangs eines neuen Schuljahres begehen die Kinder gemeinsam mit der Verkehrsprävention der Kantonspolizei ihre neuen Schulwege und werden für das Verkehrsverhalten geschult. Dies ist ein wichtiger Beitrag an die Verkehrssicherheit auf dem Schulweg.

Seit über 3 Jahren existiert zudem eine interdepartemental zusammengesetzte Arbeitsgruppe (Koordinationsgremium Schulwegsicherheit, KOGESI). Diese sammelt und beurteilt unter anderem Mängel bezüglich Schulwegsicherheit, die aus der Bevölkerung, von Schulen oder Elternorganisationen bei den einzelnen Verwaltungsstellen eingehen. Das Gremium lässt anerkannte Mängel mittels gezielter und fallspezifisch zweckmässiger Massnahmen beheben. Damit werden Schulwege gesamthaft und unter Einbezug der Standorte von Tagesstätten behandelt und nicht nur in einem beschränkten Radius um einzelne Ausbildungsstandorte.

Allgemein befindet sich die Stadt Basel auch auf sehr hohem Niveau bezüglich Verkehrsberuhigung. Rund 165 km des Stadtstrassennetzes bestehen aus Tempo 30-Zonen und -Strecken. Dazu kommen Fussgängerzonen und über 80 Begegnungszonen. Der verkehrsberuhigte Anteil am gesamten Stadtstrassennetz (exkl. Hochleistungsstrassen) beträgt mittlerweile 63 %, womit die Stadt Basel im Quervergleich mit anderen deutschschweizer Städten an der Spitze steht.

Eine durch die Kantonspolizei erstellte Unfallanalyse im Umkreis von 100 m um Schulhäuser und Kindergärten im Zeitraum 2012-2016 während dem Zeitfenster 07.00-18.00 h ergibt, dass sich in diesem Zeitraum zwei Unfälle mit Kindern ereigneten, die auf den Schulweg bezogen werden können. Beide Unfallorte befinden sich in Strassen mit bereits bestehendem Tempo 30.

Die Kantonspolizei berücksichtigt bei ihren laufend durchgeführten Geschwindigkeitskontrollen insbesondere sensible Örtlichkeiten wie Schulen und Kindergärten. Regelmässige Kontrollen resultieren in einer höheren Akzeptanz der signalisierten Geschwindigkeit. Die Geschwindigkeits-Übertretungsrate konnte bei den genannten Örtlichkeiten gesenkt werden. Mit dem vorgesehenen Ausbau der Geschwindigkeitsüberwachung (sechs zusätzliche semistationäre Radaranlagen) kann in Zukunft die Kontrolldichte noch weiter erhöht werden.

Insgesamt darf festgestellt werden, dass die Verkehrssicherheit und die Schulwegsicherheit in der Stadt Basel und auf dem Kantonsstrassennetz hoch ist. Dennoch ist der Kanton bestrebt,

diese Sicherheit weiter zu verbessern und die Strasseninfrastruktur laufend an die – sich im Interesse der Sicherheit sich ändernden – Normen im Strassenwesen anzupassen.

2.2 Aktuelle Tempo 30-Umsetzungen

Tempo 30 wird in Basel seit Mitte der 1990er Jahre etappenweise umgesetzt. Die aktuelle Umsetzungsetappe basiert auf dem Grossratsbeschluss vom 9. Januar 2013 (Geschäfts-Nr. 12.0788). Dem entsprechenden Ratschlag liegt das Tempo 30-Konzept zugrunde, das vom Amt für Mobilität in Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei erarbeitet wurde.

Das Konzept bezeichnete unter anderem neun Bildungsstandorte (Schulen inkl. deren angegliederte Kindergärten sowie einen Universitätsstandort) an verkehrsorientierten Strassen, die grundsätzlich für eine temporäre Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h in Frage kommen.

Die insgesamt rund 85 Strassen(-abschnitte), die der Grosse Rat mit Beschluss vom 9. Januar 2013 dem Regierungsrat zur Tempo 30-Prüfung und -Umsetzung überwiesen hat, werden seit Mitte 2013 projektiert und umgesetzt. Per Mitte 2017 sind 60 % der entsprechenden Tempo 30-Detailprüfungen und -projekte abgeschlossen und grossmehrheitlich bereits im Strassenraum umgesetzt. Dazu zählen auch die Tempo 30-Wechselsignalabschnitte im Gundeldingerrain und in der Strassburgerallee, deren LED-Signale während den Schulwegzeiten an Schulbetriebstagen Tempo 30 mit dem Zusatztext „Schule“ anzeigen. Eine solche Regelung wird bis Ende 2017 auch in der Rauracherstrasse umgesetzt, ein weiterer solcher Abschnitt in der Neubadstrasse befindet sich zur Zeit vor Abschluss der Detailprojektierung.

Die Einführung von Tempo 30 in der Sevogelstrasse (mit dem direkt angrenzenden Sevogel-Schulhaus) ist durch ein Rechtsverfahren blockiert. Der Entscheid des Bundesgerichts steht noch aus. Weitere Projekte an Schulstandorten, bei denen Wechselsignale zum Einsatz kommen sollen, werden mit übergreifenden Planungen abgestimmt und ihre Umsetzung wird mit weiteren Baumassnahmen koordiniert, um die Eingriffe in den öffentlichen Raum zu minimieren.

2.3 Beurteilung der Forderung der Motion

2.3.1 Politische und rechtliche Ausgangslage

Die Motion fordert in ihrem Kern, dass auf den Kantonsstrassen im Kanton Basel-Stadt zumindest während je einer Stunde vor und nach den regulären Schulunterrichtszeiten Tempo 30 im Umkreis von 100 m um alle Schulen und Kindergärten gelten solle und dass dies innert 2 Jahren nach Überweisung der Motion zu erfolgen habe.

Einen ähnlichen, aber in allgemeinerer Form gehaltenen Auftrag zur Erhöhung der Schulwegsicherheit hat der Regierungsrat bereits vor einigen Jahren erhalten (Anzug Lukas Engelberger und Konsorten betreffend Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Schulhäusern und Kindergärten, Geschäfts-Nr. 09.5353). Der Regierungsrat und auch die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission des Grossen Rats waren im Jahr 2012 der Auffassung, dass dessen Anliegen mit dem erwähnten Tempo 30-Konzept erfüllt sind (RR-Beschluss vom 22. Mai 2012; Antrag der UVEK an der Grossen Rat vom 12. Dezember 2012). Der Grosse Rat liess den Anzug Engelberger dennoch stehen und der Regierungsrat berichtet alle 2 Jahre zu den laufend umgesetzten Tempo 30-Massnahmen im Umfeld von Schulhäusern und zu den weiteren Massnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit.

Das Grundanliegen, die Schulwegsicherheit laufend zu optimieren und auf hohem Niveau zu halten, ist aus Sicht des Regierungsrats richtig und unbestritten. Die Möglichkeiten von Massnahmen richten sich unter anderem aber auch nach den Vorgaben des bestehenden Verkehrsrechts. Im Fall der vorliegenden Motion ist die rechtliche Zulässigkeit zwar nicht bestritten (vgl. Kapitel 1), hingegen ist derzeit noch nicht klar, inwieweit welche Umsetzung materiell mit geltendem Bun-

desrecht kompatibel ist, weil bei einer Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten auf bestimmten Strassenstrecken jeweils ein Nachweis bezüglich Notwendigkeit, Zweck- und Verhältnismässigkeit zu erbringen ist (SSV Art. 108, Abs. 4). Die entsprechenden Anforderungen an diesen Nachweis sind zudem bei verkehrsorientierten Strassen höher als bei siedlungsorientierten Strassen. Die Rechtspraxis bei der Beurteilung von Anordnungen abweichender allgemeiner Höchstgeschwindigkeiten auf verkehrsorientierten Strassen ist in der Schweiz noch nicht gefestigt. Im Kanton Basel-Stadt bestehen zwei Tempo 30-Anordnungen für verkehrsorientierte Strassen (Teil der Sevogelstrasse und der Inzlingerstrasse), die angefochten wurden und für die noch kein Gerichtsentscheid vorliegt. Insofern kann die Verhältnismässigkeit der Forderung der Motion Wanner und Konsorten derzeit noch nicht hinreichend beurteilt werden. Die erwarteten Gerichtsentscheide werden zur entsprechenden Klärung beitragen.

2.3.2 Räumliche Umsetzung

Die Schulwegsicherheit geniesst im Kanton Basel-Stadt höchste Priorität und wird laufend optimiert. So werden bestehende oder neu entstandene Mängel bei der Verkehrssicherheit entlang von Schulwegen gezielt mit den jeweils zweckmässigsten Massnahmen entschärft oder, wenn immer möglich, ganz beseitigt. Die erfreuliche Unfallbilanz der letzten Jahre spricht für den Erfolg dieser andauernden Bemühungen.

Um erfassen zu können, welches Ausmass eine Umsetzung der Forderung der Motion annehmen würde, muss zunächst der Begriff Kantonsstrassen präzisiert werden. Der Kanton ist zuständig für alle Strassen im Gebiet der Gemeinde Basel (ausgenommen den Hochleistungsstrassen) und der Kantonsstrassen im Gebiet der Gemeinden Riehen und Bettingen. Der Begriff Kantonsstrassen wird de facto nur für die Gemeinden Riehen und Bettingen verwendet. Für alle Strassen in der Gemeinde Basel (mit Ausnahme der Hochleistungsstrassen) wird der Begriff Stadtstrassen verwendet. Der Regierungsrat geht demnach davon aus, dass die Motionäre unter dem Begriff Kantonsstrassen alle verkehrsorientierten Strassen (Hauptverkehrsstrassen und Hauptsammelstrassen) im Kantonsgebiet gemäss Strassennetz hierarchie Kanton Basel-Stadt verstehen (Stand vom 07. März 2012, basierend auf dem Netzbeschluss des Regierungsrats vom 23. November 2010).

Das Amt für Mobilität hat, basierend auf dieser Hypothese, eine erste grobe Abschätzung vorgenommen, was die Forderung der Motion räumlich genau bedeuten würde: Bei einem räumlichen Verschnitt der 100 Meter-Radien um alle Schulen und Kindergärten mit dem verkehrsorientierten Strassennetz und bei einer teilweisen Zusammenfassung der dadurch entstehenden Strassenabschnitte zu sinnvoll zusammenhängenden Wechselsignal-Abschnitten würden rund 50 Wechselsignal-Abschnitte resultieren. Abzüglich der bereits umgesetzten und möglicherweise noch umsetzbaren Tempo 30-Abschnitte gemäss Prüfauftrag des Grossen Rats vom 9. Januar 2013, wären gemäss Forderung der Motion ca. 35 bis 40 bislang nicht vorgesehene Tempo 30-Abschnitte, temporär oder permanent signalisiert, auf verkehrsorientierten Strassen einzurichten.

Inwieweit ein solches Ausmass an temporär oder permanent einzurichtender Tempo 30-Abschnitten auf verkehrsorientierten Strassen des Kantons aus verkehrsrechtlicher Sicht verhältnis- und zweckmässig wäre, kann – wie bereits angetönt – derzeit noch nicht hinreichend beurteilt werden.

2.3.3 Technische und zeitliche Umsetzung

Konventionelle Blechsignale sind zwar kostengünstig, im Hinblick auf die von der Motion verlangte temporäre Temporeduktion aber mit verschiedenen Nachteilen verbunden. Für die Umsetzung stünden daher vor allem Wechselsignale im Vordergrund, wie sie heute bereits im Gundeldingerrain oder in der Strassburgerallee in Betrieb sind. Die Installation solcher Signale (Fundamente, Strom) müsste jeweils koordiniert mit weiteren Infrastrukturmassnahmen in der Nähe erfolgen, um die Kosten zu reduzieren und die Anwohnerschaft nicht über Gebühr zu belasten, was eine längere Umsetzungsfrist als die von der Motion geforderte bedingen würde. Zudem weist der Regie-

rungsrat darauf hin, dass sich bei den rund 140 Kindergartenstandorten im Kanton immer wieder welche verschieben, was die Investitionssicherheit beeinträchtigen kann.

2.4 Fazit

Grundsätzlich erachtet der Regierungsrat die Forderung der Motion Wanner und Konsorten als prüfenswerten ergänzenden Ansatz zur gängigen Praxis und den laufenden Bestrebungen des Kantons im Hinblick auf die Erhöhung der Schulwegsicherheit. Inwieweit Tempo 30 in dem von der Motion geforderten Ausmass auf verkehrsorientierten Strassen umgesetzt werden kann, ist derzeit noch nicht klar, weil Gerichtsentscheide zu laufenden Rechtsverfahren ausstehen. Der für die kommenden Monate erwartete Bundesgerichtsentscheid zum Fall Sevogelstrasse, wird wichtige Grundlagen für die weitere Beurteilung der Motion liefern. Im Zuge einer weiteren vertieften Abklärung wird der Regierungsrat auch zu beurteilen haben, unter welchen Gegebenheiten, in welchem Ausmass und vor allem zu welchen Kosten und über welche Finanzierung Tempo 30-Wechselsignalabschnitte, die über die bisherigen Tempo 30-Planungen – gestützt auf den Grossratsbeschluss vom 9. Januar 2013 (GRB 13/02/03G) – hinausgehen, geprüft werden sollen. .

3. Antrag

Auf Grund dieser Stellungnahme beantragen wir, die Motion Aeneas Wanner und Konsorten betreffend „Durchsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen Tempo 30 im Bereich von Schulhäusern und Kindergärten“ dem Regierungsrat in Form eines Anzuges zu überweisen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin

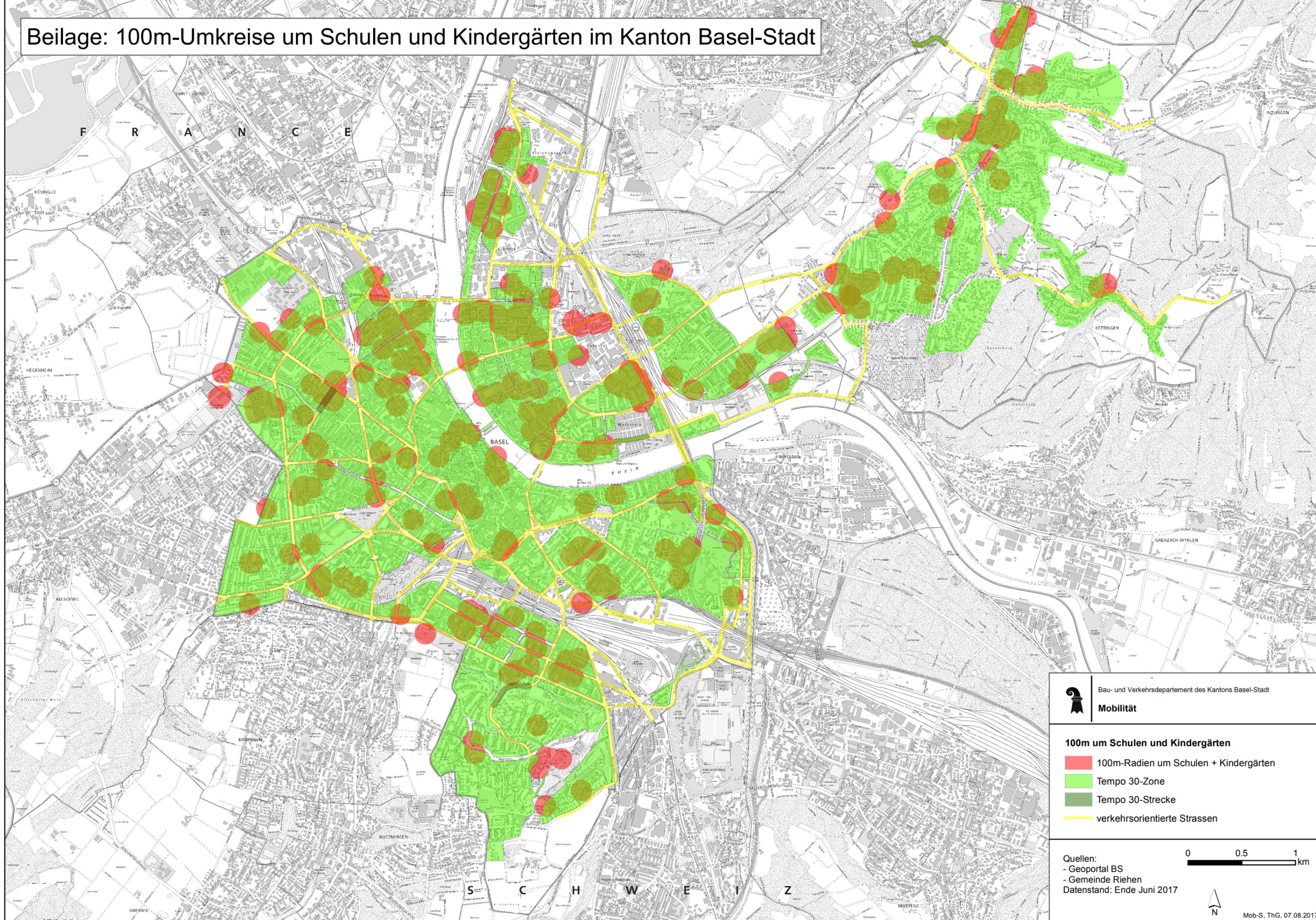


Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage:

100 m-Umkreise um Schulen und Kindergärten im Kanton Basel-Stadt

Beilage: 100m-Umkreise um Schulen und Kindergärten im Kanton Basel-Stadt



Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
Mobilität

- 100m um Schulen und Kindergärten**
- 100m-Radien um Schulen + Kindergärten
 - Tempo 30-Zone
 - Tempo 30-Strecke
 - verkehrsorientierte Strassen

Quellen:
- Geoportal BS
- Gemeinde Riehen
Datenstand: Ende Juni 2017

