



An den Grossen Rat

24.5464.02

JSD/P245464

Basel, 26. Februar 2025

Regierungsratsbeschluss vom 25. Februar 2025

## **Motion Heidi Mück und Konsorten betreffend «Vision Zero in der Basler Verkehrsplanung»; Stellungnahme**

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 11. Dezember 2024 die nachstehende Motion Heidi Mück und Konsorten dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

«Die Sicherheit der verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden (Fussgänger:innen und Velofahrer:innen) ist nicht erst seit dem tragischen Unfalltod eines Primarschülers Ende Juni 2024 ein wichtiges Thema, das die Menschen bewegt. In Anlehnung an die in Schweden entwickelte Vision Zero wurde von verschiedenen Organisationen das Ziel eines Verkehrs ohne Tote und Schwerverletzte formuliert.

Als Zwischenetappe auf dem Weg zur Vision Zero hat sich das Bundesamt für Strassen ASTRA in seiner Strategischen Ausrichtung bis 2030 folgende Ziele gesetzt:

«Nicht mehr als 100 Verkehrstote und 2500 Schwerverletzte pro Jahr auf allen Strassen»

«Nicht mehr als 25 Tote und 500 Schwerverletzte im Langsamverkehr pro Jahr». Das ASTRA nennt diese Ziele selbst «ambitiös gesteckt» und gibt zu, dass noch viel getan werden muss, um sie zu erreichen.

Die Verkehrsstatistik von Basel-Stadt weist für das Jahr 2023 eine leichte Zunahme an Unfällen mit Personenschaden aus. So starben im 2023 drei Personen an den Folgen eines Verkehrsunfalls (eine mehr als 2022) und es wurden 108 Schwerverletzte (14 mehr als 2022) und 299 Leichtverletzte (51 mehr als 2022) registriert.

Im Legislaturplan 2021-2025 des Regierungsrats finden sich keine konkreten Ziele für die Reduktion der Toten und Verletzten im Strassenverkehr. Im Ziel 4 «Städtischen Raum gemeinsam nutzen» werden zwar immerhin durchgehende Netze für den Fuss- und Veloverkehr als Massnahme aufgeführt und es ist die Rede von einer effizienten, stadtgerechten und sicheren Mobilität mit kurzen Wegen.

Der Legislaturplan 2017-2021 sah unter Ziel 10 «Sicherheitsstandard» als Massnahme die Ausarbeitung eines Verkehrssicherheitsplans vor. Der Regierungsrat publizierte 2018 einen Entwurf. Er sollte die Zahl der Toten und Verletzten reduzieren. Nachdem sich Parteien und Verbände bis Anfang 2019 im Rahmen einer Vernehmlassung äussern konnten, hörte die Öffentlichkeit bis heute nichts mehr davon.

Diese Ausgangslage genügt nach Meinung der Unterzeichnenden nicht, um die Vision Zero auch nur annähernd zu verwirklichen.

Aus diesem Grund wird der Regierungsrat beauftragt, kurz- und mittelfristige Massnahmen zu ergreifen, um die Verwirklichung der Vision Zero, also eines Verkehrs ohne Tote und Schwerverletzte voranzubringen und in der Verkehrsplanung die Sicherheit der Fussgänger:innen und Velofahrer:innen ins Zentrum zu stellen.

Heidi Mück, Raphael Fuhrer, Tonja Zürcher, Christoph Hochuli, Anina Ineichen, Raffaella Hanauer, Lukas Bollack, Patrizia Bernasconi, Christine Keller, Amina Trevisan»

Wir nehmen zu dieser Motion wie folgt Stellung:

## **1. Zur rechtlichen Zulässigkeit der Motion**

### **1.1 Grundlagen des Motionsrechts**

Mit einer Motion kann der Grosse Rat den Regierungsrat verpflichten, eine Verfassungs- oder Gesetzesvorlage oder eine Vorlage für einen Grossratsbeschluss vorzulegen (§ 42 Abs. 1 des Gesetzes über die Geschäftsordnung des Grossen Rates vom 29. Juni 2006 [GO; SG 152.100]) oder eine Massnahme zu ergreifen (§ 42 Abs. 1<sup>bis</sup> GO). Der Grosse Rat kann dem Regierungsrat also sowohl in seinem eigenen Zuständigkeitsbereich als auch im Zuständigkeitsbereich des Regierungsrats Aufträge erteilen.

Das Recht setzt dem Grossen Rat bezüglich Motionsbegehren allerdings auch Schranken, die in der Gewaltenteilung, im Gesetzmässigkeit-, im Föderalismus- und im Demokratieprinzip gründen. So darf eine Motion nicht gegen höherrangiges Recht verstossen (wie Bundesrecht, interkantona-les Recht oder kantonales Verfassungsrecht). Zudem ist gemäss § 42 Abs. 2 GO eine Motion unzulässig, die einwirken will auf

- den verfassungsrechtlichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrats,
- einen Einzelfallentscheid,
- einen in gesetzlich geordnetem Verfahren zu treffenden Entscheid oder
- einen Beschwerdeentscheid.

### **1.2 Motionsforderung**

Mit der vorliegenden Motion wird der Regierungsrat beauftragt, «kurz- und mittelfristige Massnahmen zu ergreifen, um die Verwirklichung der Vision Zero, also eines Verkehrs ohne Tote und Schwerverletzte, voranzubringen und in der Verkehrsplanung die Sicherheit der Fussgänger:innen und Velofahrer:innen ins Zentrum zu stellen».

### **1.3 Rechtliche Prüfung**

Diese offen formulierte Motionsforderung gibt keine konkreten Handlungs- und Umsetzungsanweisungen vor. Sie verlangt ein politisches Ziel und fordert vom Regierungsrat, sich für einen Verkehr ohne Tote und Schwerverletzte einzusetzen und bei der Verkehrsplanung die Sicherheit der Velofahrerinnen und Velofahrer und Fussgängerinnen und Fussgänger ins Zentrum zu stellen. Die Motion gibt ihm damit zwar verbindlich vor, in eine bestimmte Richtung zu agieren, belässt ihm bezüglich Umsetzung aber einen sehr grossen Handlungsspielraum.

Solange und soweit er damit nicht höherrangiges Recht verletzt, kann der Regierungsrat vielfältige Massnahmen in verschiedene Richtungen ergreifen, um das Motionsziel zu erreichen. Beispielfhaft seien hier Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsanordnungen genannt, die mittels Signalen, Markierungen und baulichen sowie planerischen Massnahmen umgesetzt werden können. All diese Massnahmen befinden sich im Kompetenzbereich des Regierungsrates.

Mit der Motion wird vom Regierungsrat die Ergreifung von kurz- und mittelfristigen Massnahmen zur Verhinderung von Verkehrstoten und Schwerverletzten verlangt, was als Massnahme im Sinne von § 42 Abs. 1<sup>bis</sup> GO zu qualifizieren ist. Die Motionsforderung unterscheidet nicht ausdrücklich zwischen Strassen auf Kantonsgebiet und Kantonsstrassen in den Gemeinden Bettingen und Riehen einerseits sowie Gemeindestrassen in den Gemeinden Bettingen und Riehen andererseits. Indessen bezieht sich die Motionsforderung nicht ausdrücklich auf alle Strassen im Kantonsgebiet.

Bezüglich Massnahmen auf Stadtgebiet respektive Kantonsstrassen fällt die Ergreifung von Massnahmen in den Kompetenzbereich des Regierungsrates und die Motionsforderung ist in diesem Umfang zulässig. In Bezug auf Massnahmen auf Gemeindestrassen in den Gemeinden Bettingen und Riehen ist insbesondere die Gemeindeautonomie gemäss Art. 50 BV zu beachten. Die Motion verlangt nicht etwas, das sich auf einen Einzelfallentscheid, auf einen in einem gesetzlich geordnetem Verfahren zu treffenden Entscheid oder einen Beschwerdeentscheid bezieht. Es sprechen auch keine bundesrechtlichen Bestimmungen gegen den Motionsinhalt.

## **1.4 Schlussfolgerung**

Die Motion ist als rechtlich zulässig anzusehen.

## **2. Zum Inhalt der Motion**

### **2.1 Verkehrssicherheit im Kanton Basel-Stadt**

Die Verkehrssicherheit der verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden ist dem Regierungsrat ein grosses Anliegen. So integrierte er die Verkehrssicherheit erstmals in den Legislaturplan 2013-2017. Im Legislaturplan 2017–2021 wurde im Ziel 10 («Der Kanton Basel-Stadt verfügt über einen hohen Sicherheitsstandard») explizit festgehalten, dass ein umfassender Verkehrssicherheitsplan ausgearbeitet wird, um Verkehrsunfälle zu reduzieren und sicheres Verhalten im Verkehr zu fördern.

Ende 2018 wurde ein entsprechender Entwurf in die externe Vernehmlassung gegeben. Zwar fand eine grosse Zahl der vorgeschlagenen 22 Massnahmen die Zustimmung einer Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden. Allerdings wurde die Notwendigkeit eines umfassenden Massnahmenplans als neues Instrument hinterfragt. Gestützt auf diese Rückmeldung wurde entschieden, dieses neue Instrument nicht als Massnahmenpaket zu verabschieden, sondern auf eine strategische Leitlinie zu reduzieren. Im Juli 2019 wurde der «Verkehrssicherheitsplan Basel-Stadt» erlassen. Sein Fokus liegt auf den verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden, sprich den Fussgängerinnen und Fussgängern sowie den Velofahrerinnen und Velofahrern. Während bis dahin vor allem punktuelle Massnahmen wie die situationsgerechte Normenumsetzung, Repression und Plakataktionen umgesetzt wurden, werden umsetzungswürdige Massnahmen seither gebündelt und fachbereichsübergreifend aufeinander abgestimmt.

Trotz des leichten Anstiegs im Jahr 2023 bleiben die Verkehrsunfallzahlen im Kanton Basel-Stadt auf einem sehr niedrigen Niveau. Dies lässt darauf schliessen, dass der verfolgte integrale Ansatz der Verkehrssicherheit im Kanton Basel-Stadt erfolgreich ist und Wirkung zeigt. Wie der Regierungsrat in der Beantwortung des Anzugs Christian von Wartburg und Konsorten «betreffend Verbesserung der Veloverkehrssicherheit» (Nr. 21.5431.01) bereits ausgeführt hat, war und ist der Kanton Basel-Stadt mit seinen innovativen Lösungen im Bereich der Verkehrssicherheit denn auch national mitprägend. So hat er als erster Kanton alle sechs vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) entwickelten Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI) eingeführt. Darüber hinaus werden im Kanton Basel-Stadt viele – teilweise die nationalen und kantonalen Verkehrsregelungen prägende – Pilotprojekte durchgeführt, die anschliessend in das eidgenössische Strassenverkehrsgesetz aufgenommen wurden. In der Zwischenzeit stellen die Verkehrssicherheitsspezialistinnen und -spezialisten sogar bei der Beratungsstelle für Unfallsicherheit im Ausbildungsmodul «Infrastruktursicherheits-Instrumente» die Basler-Lösungen als best case vor. Nicht zuletzt wurde die Abteilung Verkehrssicherheit im Jahr 2023 mit dem BFU-Sicherheitspreis ausgezeichnet.

### **2.2 Beispiele für umgesetzte Massnahmen**

Basierend auf dem Verkehrssicherheitsplan des Kantons Basel-Stadt wurden verschiedene Massnahmen ergriffen, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Dazu zählt unter

anderem die Beschaffung von zwanzig zusätzlichen Smiley-Geschwindigkeitsanzeigen Anfang 2023. Die Vernehmlassung zeigte, dass neben der Verkehrsrepression auch präventive Massnahmen wie die Installation sogenannter «Smileys» auf eine grosse Akzeptanz stossen. So sind Geschwindigkeits-Selbstkontrollen ein geeignetes Mittel, um Verkehrsteilnehmende auf die geltenden Tempolimits aufmerksam zu machen. Ein weiterer wichtiger Meilenstein ist die im Jahr 2023 eingeführte Meldeplattform für Gefahrenstellen, über die die Bevölkerung potenzielle Risiken in der Strasseninfrastruktur melden kann. Nach Eingang eines Hinweises prüft die Abteilung Verkehrssicherheit die Beobachtung und ergreift bei Bedarf zeitnah präventive Massnahmen oder berücksichtigt das Anliegen bei zukünftigen Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur. Zur Sensibilisierung der Bevölkerung für das Thema Verkehrssicherheit wurde zudem ein interaktives Verkehrsunfall-Dashboard entwickelt, das jederzeit einen einfachen Zugriff auf aktuelle Verkehrsunfalldaten ermöglicht. Ergänzend dazu steht ein Datenportal für Verkehrssicherheitsdaten zur Verfügung, das allen Interessierten den Zugang zu umfassenden Daten ermöglicht und eine Weiterverwendung der Informationen erlaubt.

Zusätzlich zu diesen Massnahmen wurden im Kanton Basel-Stadt in vergangenen Jahren zahlreiche weitere Bemühungen ergriffen, um die Verkehrsinfrastruktur an sich nachhaltig zu verbessern und damit die Verkehrssicherheit insbesondere für die verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden kontinuierlich zu erhöhen. Dazu zählen die Einführung der ersten Protected Bike Lane, die Einrichtung von Veloaufstellflächen an Kreuzungen mit Ampeln, die Aufhebung von Parkplätzen mit ungenügendem Sicherheitsabstand zu Tramgleisen, die Versetzung von Parkfeldern entlang von Radstreifen oder die Gestaltung übersichtlicher Fussgängerstreifen. Zudem werden derzeit die insgesamt 57 Lichtsignalanlagen mit Konfliktgrün überprüft. Die Ergebnisse werden voraussichtlich im Sommer 2025 vorliegen.

Darüber hinaus bildet die Schulwegsicherheit ein Schwerpunktthema bei der Optimierung der Verkehrssicherheit. In den Jahren 2020/21 hat der Kanton eine umfassende Schwachstellenanalyse betreffend Verkehrssicherheit im Umfeld der Schulen und Kindergärten im Kantonsgebiet durchgeführt. Ergänzend zur Inspektion der Strasseninfrastruktur wurde eine breit angelegte Online-Befragung zur Schulwegsicherheit bei Kindern, Jugendlichen, Eltern und Lehrpersonen durchgeführt. Es wurden 1'400 Rückmeldungen geprüft und ausgewertet. Die Mehrheit der daraus resultierenden Massnahmen ist unterdessen umgesetzt. Eine detaillierte Berichterstattung hierzu erfolgt demnächst im Bericht zu den Motionen Aeneas Wanner und Konsorten betreffend «Durchsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen Tempo 30 im Bereich von Schulhäusern und Kindergärten» (P175144) und Christian C. Moesch und Konsorten betreffend «Sicherheit für die Kindergarten-Kinder, Verkehrssignalisation/-markierung auf öffentlichen Strassen im Umkreis von Kindergärten» (P185351). Für die departementsübergreifende Abstimmung besteht seit rund zehn Jahren das Koordinationsgremium Schulwegsicherheit (KOGESSI). Dieses setzt sich aus Fachpersonen des Erziehungsdepartements, des Bau- und Verkehrsdepartements sowie des Justiz- und Sicherheitsdepartements zusammen. Beim KOGESSI können mögliche Gefahren im Umfeld von Schulen und auf Schulwegen gemeldet werden. Sämtliche Meldungen werden aufgenommen, geprüft und besprochen. Nötigenfalls werden Massnahmen durch die jeweils verantwortliche Dienststelle ausgelöst. In der Stellungnahme zur Motion Tonja Zürcher betreffend «Schulwegsicherheit rasch und konkret umsetzen» (P245465) berichtet der Regierungsrat ausführlich zur Schulwegsicherheit.

Schliesslich bietet die Kantonspolizei verschiedene Präventionsprogramme an. Diese umfassen neben allgemeinen, sich an die breite Bevölkerung richtende Sensibilisierungskampagnen, aber auch den Verkehrsunterricht, den Verkehrsgarten sowie die Hörspiele "Pättys Abenteuer", welche als ergänzendes Lernmittel zur klassischen Verkehrserziehung dienen.

## 2.3 Würdigung der Motion

Obschon der Regierungsrat das Anliegen der Motionärinnen und Motionäre anerkennt, zeigen die obgenannten Massnahmen, dass der Kanton Basel-Stadt bereits heute konsequent an der Verbesserung der Verkehrssicherheit arbeitet und diese für die Bevölkerung auch transparent macht.

Jede Strassenumgestaltung wird von den Behörden als Gelegenheit genutzt, bestehende Risiken zu minimieren und die Verkehrssicherheit im Kanton weiter zu erhöhen. Dabei steht die Vermeidung von Todesfällen und schweren Verletzungen im Sinne der Vision Zero stets im Mittelpunkt. Um dieses Ziel zu erreichen, ist die Abteilung Verkehrssicherheit des Justiz- und Sicherheitsdepartements in den departementsübergreifenden Arbeitsgruppen vertreten und bringt als Fachinstanz alle Anliegen zur Verkehrssicherheit mit Fokus auf die verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden als Fachinstanz mit ein. Darüber hinaus können Hinweise zu Gefahrenstellen oder die Analyse von Unfalldaten im Bedarfsfall zu Sofortmassnahmen führen, sofern keine grösseren baulichen Anpassungen erforderlich sind.

Angesichts der obigen Ausführungen beantragen wir, die Motion dem Regierungsrat als Anzug zu überweisen. Dieser wird in zwei Jahren über die Entwicklungen im Bereich Verkehrssicherheit sowie zwischenzeitlich weitere ergriffenen Massnahmen berichten.

### 3. Antrag

Auf Grund dieser Stellungnahme beantragen wir, die Motion Heidi Mück und Konsorten betreffend «Vision Zero in der Basler Verkehrsplanung» dem Regierungsrat als Anzug zu überweisen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer  
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin