

So will die Regierung die Sicherheit erhöhen

Schutz für Basler Kinder Um das Unfallrisiko bei Schulen und Kindergärten zu reduzieren, hat der Kanton Schwachstellen ermittelt. Das Projekt stösst aber auch auf Kritik.

Isabelle Thommen

Gleich zwei Motionen forderten 2019 vom Basler Regierungsrat die Erhöhung der Verkehrssicherheit rund um Schulen und Kindergärten. Die Motion des früheren GLP-Grossrats Aeneas Wanner verlangte eine Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 30 im Bereich von Schulhäusern und Kindergärten. Derweil forderte der frühere FDP-Grossrat Christian C. Moesch mit seiner Motion, dass die Verkehrsteilnehmer mit «grosszügiger Strassenmarkierung sowie Verkehrsschildern» auf die Anwesenheit von Kindern aufmerksam gemacht werden.

Beide Motionen wurden vom Grossen Rat dem Regierungsrat zur Erfüllung überwiehen. Zwei Jahre später liegt nun der Bericht der Regierung vor. Diese will die verlangten, flächendeckenden Massnahmen nicht umsetzen. Stattdessen wurde ein Gesamtpaket «Verkehrssicherheit bei Schulen und Kindergärten» erarbeitet, das jetzt dem Grossen Rat vorgelegt wird.

— Das wurde analysiert

Das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) hat in den Jahren 2020 und 2021 gemeinsam mit dem Justiz- und Sicherheitsdepartement (JSD) sowie dem Erziehungsdepartement eine Schwachstellenanalyse gemacht. Dies, um die Verkehrssicherheit im Umfeld von Schulen und Kindergärten auf dem ganzen Kantonsgebiet zu prüfen. Die Untersuchung bestand aus zwei Teilen: Einerseits haben die Behörden eine Inspektion der Strasseninfrastruktur vorgenommen, andererseits haben sie eine Onlinebefragung zur Schulwegsicherheit durchgeführt. Befragt wurden Kinder, Eltern und Lehrpersonen.

— Die Schwachstellen

Inspiziert wurden rund 400 Örtlichkeiten im Umfeld von Schulen



Sicherer Weg: Ein Schülerlotse mit Schulkindern an der Bruderholzstrasse in Bottmingen. Foto: Florian Bärtschiger

und Kindergärten. Der Kanton hat die Schwachstellen bezüglich Gefährdungsrisiko für Kinder, Anzahl betroffener Kinder, Strassentyp, zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Verkehrsaufkommen priorisiert. Vergeben wurden dabei die Kategorien «hoch», «mittel» und «tief».

Die Anzahl der hoch priorisierten Schwachstellen liegt bei 70. «Für all diese Örtlichkeiten wurden in einem ersten Schritt grobe Massnahmenvorschläge zur Beseitigung der erkannten Mängel zusammengetragen», heisst es im Bericht. Die 70 Orte wurden mit bestehenden Projekten und Planungen abgeglichen. Dabei wurde beurteilt, inwiefern solche Drittprojekte Massnahmen umfassen, die zu einer Beseiti-

gung der Sicherheitsdefizite führen. Bei den restlichen Schwachstellen wurden konkrete Massnahmen beschlossen.

— Die Lösungen

Massnahmen mit hoher Priorität: Die Massnahmen wurden in nicht bauliche Kleinmassnahmen, mittelfristige Optimierung und Drittprojekte eingeteilt.

Kleinmassnahmen: Der Kanton hat seit Anfang 2022 mehrere Kleinmassnahmen ergriffen, dazu zählen Anpassungen an Markierungen und Signalisationen oder an der Steuerung von Lichtsignalen.

Mittelfristige Optimierung: Dieser Punkt fasst Anpassungen von Signalisationen und Markierungen sowie bauliche Massnahmen.

Drittprojekte: 30 der 70 priorisierten Schwachstellen sind Drittprojekte. Laut dem Kanton werden die Schwachstellen mit den Bauprojekten beseitigt. Ein Grossteil wird in den kommenden fünf Jahren umgesetzt. Beispiele sind hier die Projekte auf der Achse Burgfelderstrasse–Missionsstrasse–Spalenvorstadt, die Umgestaltung der Tramhaltestelle in der Austrasse sowie die Sanierung der Rauracherstrasse.

— So geht es mit dem Projekt nun weiter

Die definierten Massnahmen sollen in den kommenden Jahren umgesetzt werden. Der Regierungsrat beantragt vom Grossen Rat für die Ausführungen zwei weitere Jahre: Die Frist zur Um-

setzung der ursprünglichen Motionen läuft am 31. Januar ab. Zusätzliche Finanzmittel seien dabei nicht nötig, so der Bericht.

— Weshalb dauern die Massnahmen so lange?

Das BVD und das JSD führen auf Anfrage an, dass 2022 bereits einige Massnahmen umgesetzt worden seien. «Diverse Massnahmen erfordern jedoch mehr Zeit und Koordination bei der Detailprojektierung», schreiben die Departemente in ihrer Anfrage. «Dies vor allem dann, wenn bauliche Anpassungen damit verbunden sind. Dazu gehört etwa auch eine mögliche Verschiebung des Fussgängerstreifens über die Allschwilerstrasse in Richtung Morgartenring.»

Beispiele für umgesetzte Massnahmen

— Schulhaus St. Johann

(Spitalstrasse/St.-Johannis-Ring/St.-Johannis-Platz): Teilweise fehlende Gefahrensignale «Kinder» mit Zusatztext «Schule» – Signalisation wurde ergänzt.

— Hegenheimermattweg, Haltestelle Bachgraben /

Belforterstrasse: Übersichtlichkeit – zusätzliches Signal «Vorsicht Kinder» mit Zusatz «Schule» in Belforterstrasse wurde ergänzt.

— Allschwilerstr. / St. Galler Ring: ungenügende Sichtweite bei Querung Fussgängerstreifen über St. Galler Ring; Fussgängerstreifen nicht optimal erkennbar – Fussgängerstreifen über St. Galler Ring; Parkfelder zur Sicherstellung Anhalte-Sichtweite wurden angepasst. (ith)

— Werden die Forderungen damit umgesetzt?

In einer Schlussfolgerung argumentiert der Regierungsrat, die angestrebten Massnahmen würden sich zur Erreichung der Zielsetzung der Motionen eignen.

SP-Grossrätin Lisa Mathys, die die Motion Moesch mitunterzeichnet hatte, sagt auf Anfrage, dass sie eine Schwachstellenanalyse nicht als falsch erachte. «Sie sollte aber dazu dienen, Standorte zu definieren, wo zusätzliche Massnahmen nötig sind, die über die einfachen, geforderten hinausgehen», so Mathys. Aus ihrer Sicht sei die Motion nicht erfüllt. «Nur an einer ganz kleinen Zahl von Standorten wurden seit Überweisen des Vorstosses kleine Massnahmen erreicht.»