



An den Grossen Rat

22.5322.02

Petitionskommission
Basel, 24. Oktober 2022

Kommissionsbeschluss vom 24. Oktober 2022

Bericht der Petitionskommission

**zur Petition P451 «Keine Reduktion des Trottoirs in der Austrasse
stadtauswärts/links bei Tramdurchfahrt mit 45 km/h!»**

1. Wortlaut der Petition

Der Kanton BS und die Sachkommission legen dem Parlament am 22./23. Juni 2022 einen Vorschlag zum Umbau der Austrasse vor¹. Das Trottoir soll neu stadtauswärts/ links (Abschnitt Holbeinstrasse/ Schützenmattstrasse) mit der Neuordnung des Verkehrs von 2.4 m **auf 2m reduziert werden**. Die Tram Nr. 6 soll stadteinwärts weiterhin **mit 45 km/h** durchfahren. Der Veloverkehr in dieselbe Richtung wird weiterhin nicht gestattet.

Sicherheit für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden: Die Austrasse (auch Stadtauswärts/links!) führt durch ein dicht besiedeltes Stadtquartier und wird von Fussgänger:innen gern & rege genutzt. Schon heute ist die Situation für Anwohnende und FussgängerInnen durch das für diesen Abschnitt viel zu **hohe Tempo der Trams** gefährlich und führt dazu, dass immer wieder Fussgänger:innen überrascht von den mächtigen Trams und gefährdet werden.

Dass die Stadt diese Situation auch heute schon als fragwürdig einstuft, sieht man daran, dass metallene Abschränkungen als Schutz gegen eine Gefährdung durch die Trams beim Behindertenwohnhaus, dem Jugendpsychiatrischen Dienst oder einem Kindergarten (ehemaligen Standort Zotelbär) aufgestellt wurden.

Mit einer zusätzlichen Verkleinerung des Trottoirs werden zudem künftig nicht mehr zwei Personen nebeneinander gehen können. Schwierig wird für eine Person mit Kinderwagen und Kind am Wagengriff (vielleicht auf dem Weg zum Kinderarzt) oder ein Kind auf dem Kindervelo neben sich zu begleiten, ein Fahrrad zu stossen oder einen Hund an der Leine zu führen. Dafür ist es nachher zu eng. Diese Trottoir-Seite ist zudem besonders im Sommer wegen seines Schattens beliebt. Die Fussgänger:innen sollen nur noch in der prallen Sonne auf der anderen Strassenseite ungestresst laufen können.

Damit steht die Planung im Widerspruch zum im Bericht formulierten **Ziel, die Stadtqualität zu verbessern**. Der Regierungsrat schreibt zudem, dass das Handlungsprogramm **Via Sicura** des Bundes von 2012 in dem vor allem die **Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmenden, den Fussgänger:innen** im Vordergrund steht zentral sei. Dieses Projekt läuft der Sicherheit und dem Lebensgefühl der Quartiersbevölkerung entgegen.

Wir halten deshalb die vorliegende Planung für fragwürdig und beantragen dem Parlament und der Regierung von einer Verengung des Fussgängerraums in der heutigen Situation abzusehen.

Wir fordern den Grossen Rat und die Regierung des Kantons Basel-Stadt auf,

- die Trottoir-Breite an der Austrasse stadtauswärts/ links auf 2.4 m zu belassen.
- das Tempo der durchfahrenden Trams auf 30 km/h zu reduzieren und damit die Verkehrssicherheit für Fussgänger:innen und Velofahrende markant zu verbessern.
- Vermehrt die Installation von Schutzstangen auf dem Trottoir (einfach!) zu ermöglichen.
- Solange kein Velogegegenverkehr in der Austrasse zugelassen wird, auch kein Geld für eine Fussgängerverschlechterung auszugeben, sondern die parallellaufenden Velofahrstrecken Feierabendstrasse und Eulerstrasse deutlich zu verbessern und sicherer zu machen.
- künftig die Quartiersbevölkerung in die Projektierung mit einbeziehen.
- das Parlament soll am 22./23. Juni 2022 (Traktandum 12) während der Behandlung des UVEK-Berichts diesen Teilaspekt aus der momentanen Planung ausklammern.

¹ UVEK-Bericht «Betreffend Ausgabenbewilligung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Umgestaltung der Tramhaltestellen in der Austrasse im Zuge von Sanierungsmassnahmen» (S. 3) und den Bericht der Regierung (S. 13 zu finden unter <https://www.grosserrat.bs.ch/ratsbetrieb/ge-schaefte/200110833>)

2. Kommissionsberatung

2.1 Vorgehen

Der Grosse Rat hat die Petition P451 «Keine Reduktion des Trottoirs in der Austrasse stadtauswärts/ links bei Tramdurchfahrt mit 45 km/h!» an seiner Sitzung vom 14. September 2022 der Petitionskommission zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen. Die Kommission hörte am 5. September 2022 im Rahmen eines Hearings eine Vertretung der Petentschaft, eine Vertretung der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) sowie als Vertreter des Bau- und Verkehrsdepartements den Projektleiter der Abteilung Stadtraum von Städtebau & Architektur an.

Die Petition ist nach der am 27. Mai 2022 erfolgten Publikation des *Berichts 21.0159.02 betreffend Ausgabenbewilligung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Umgestaltung der Tramhaltestellen in der Austrasse im Zuge von Sanierungsmassnahmen* der UVEK lanciert worden. Eingereicht wurde sie am 20. Juni 2022, drei Tage vor der Behandlung des Geschäfts im Grossen Rat.

2.2 Anliegen der Petentschaft

Die Petentschaft stört am vom Grossen Rat am 23. Juni 2022 beschlossenen Projekt zur Sanierung und Umgestaltung der Austrasse insbesondere die Verschmälerung des Trottoirs auf der stadtauswärts gesehen linken Strassenseite. Dazu beanstandet sie die nach wie vor hohe Geschwindigkeit der durch die Austrasse fahrenden Trams sowie den auch in Zukunft nicht zulässigen Velogegeverkehr.

Bei der Austrasse handelt es sich gemäss Petentschaft um eine Durchgangsrouten von der Nauenstrasse her in Richtung Elsass. Am Abend bildeten sich regelmässig Staus, in der Nacht werde mit übersetzter Geschwindigkeit gefahren. Die Austrasse weise eine hohe Verkehrsbelastung auf (Autos und Velos stadtauswärts, Trams stadtaus- und stadteinwärts), werde aber auch von vielen Fussgängerinnen und Fussgängern genutzt. Beim Umgestaltungsprojekt werde der Quartiercharakter der Strasse verkannt. Es handle sich zwar um eine Durchgangssachse, die Austrasse habe aber auch einen dörflichen Charakter. Sie befinde sich in einem lebhaften Quartier mit Restaurants, Gewerbebetrieben, Arztpraxen, einem Behindertenwohnheim und dem Jugendpsychiatrischen Dienst des Kantons. Die Anwohnenden kennten sich, das Trottoir diene als Ort der Begegnung.

Fahre das Tram wie heute mit 45 km/h und in einem Abstand von 2.4 Metern neben den Hausfassaden vorbei, sei dies für die Leute auf dem Trottoir gefährlich. Dass in der engen Strasse auch in Zukunft mit 50 km/h gefahren werden dürfe, sei für die Petentinnen und Petenten nicht nachvollziehbar. Dass die Situation mit der Erneuerung der Strasse verbessert werden soll, sei zwar begrüssenswert, aus Sicht der Petentschaft liege aber eine technokratische Lösung vor. Unverständlich sei insbesondere die Reduktion der Breite des stadtauswärts links gelegenen Trottoirs um 0.4 auf 2.0 Meter. Ständen Hindernisse (Velos, Kinderwagen, Bebbisäcke usw.) auf dem Trottoir, könne bei einer Trottoirbreite von 2.0 Metern mit Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl nicht mehr gekreuzt werden. Auch das Nebeneinandergehen werde schwierig. Dies schade dem Charakter der Strasse. Als kritisch empfunden wird das schmalere Trottoir auch für Kinder, die von hinten nahende Trams nicht bemerkten. Kinder könnten Geschwindigkeiten und Distanzen erst ab einem gewissen Alter einschätzen. Die metallenen Abschränkungen seien zudem so hoch, dass sie für kleinere Kinder keinen Schutz darstellten.

Dass das gegenüberliegende Trottoir verbreitert wird und künftig für Anlieferungen genutzt werden kann, wird von der Vertretung der Petentschaft begrüsst. Die Fussgängerinnen und Fussgänger bevorzugen aber zumindest an heissen Nachmittagen das Trottoir auf der Schattenseite. Dessen Verschmälerung sei deshalb ein Rückschritt.

Unbefriedigend ist für die Petentschaft weiter, dass die Neugestaltung nicht genutzt wird, um die Austrasse für den Velogegeverkehr zu öffnen. Viele Velofahrerinnen und Velofahrer würden heute

verbotenerweise auch stadteinwärts durch die Strasse fahren. Nähert sich ihnen ein Tram von hinten, sei dies extrem gefährlich. Die Zulassung des Veloverkehrs in beide Richtungen wurde mit einer früheren Petition und Vorstössen im Grossen Rat bereits mehrfach gefordert.

Die Anwohnenden hätten sich gerne vor der Entwicklung des Projekts geäussert und ihre Anliegen eingebracht. Gemäss einem Schreiben der Vorsteherin des Bau- und Verkehrsdepartements sei aber kein Mitwirkungsverfahren nötig gewesen. Wunsch der Petentschaft ist es, dass man die Situation für die Anwohnerinnen und Anwohner nicht verschlechtert, sondern verbessert. Sie wünscht sich deshalb die Einführung des Velogegenverkehrs, die Markierung von Velostreifen und die Reduktion der Geschwindigkeit des Trams auf 30 km/h. Der vom Grossen Rat gefasste Beschluss solle deshalb für den Abschnitt zwischen Holbeinstrasse und Schützenmattstrasse nochmals überprüft werden.

Zum Ausdruck gebracht hat die Vertretung der Petentschaft im Weiteren, dass der Neutrale Quartierverein nicht über für das Quartier relevante Projekte informiert werde und sich deshalb nicht einbringen könne. Es sei deshalb nicht möglich gewesen, vor der Publikation des Berichts der UVEK aktiv zu werden. Die Zeit zwischen der Veröffentlichung des Berichts und der Behandlung des Geschäfts im Grossen Rat sei sehr kurz gewesen. Der NQV erfährt nicht selten zufällig von geplanten Veränderungen. Bei der Bevölkerung bestehe aber das Bedürfnis, ihre Anliegen einzubringen. Im neuen Mitwirkungsgesetz seien die in der Vernehmlassung geäusserten Anliegen nicht berücksichtigt worden. Die Verwaltung solle mehr im Geiste dieses Gesetzes vorgehen, statt den einfachsten Weg zu gehen und in technokratischer Manier basierend auf Gesetzen und Normen zu entscheiden.

2.3 Argumente der Vertretung der UVEK

Gemäss der eingeladenen Vertretung der UVEK hat sich die Kommission während fast eines Jahres mit der Erneuerung der Austrasse auseinandergesetzt. Um sich ein genaues Bild der Situation zu machen, habe sie den ganzen Projektperimeter abgescritten. Schwerpunkte bei der Beratung des Geschäfts seien die Haltestelle Brausebad und die Aufteilung des Strassenraums gewesen.

Mit dem Projekt wird stadtauswärts gesehen das linke Trottoir verschmälert und das rechte verbreitert. Insgesamt nimmt die den Fussgängerinnen und Fussgängern zur Verfügung stehende Fläche um 420 Quadratmeter zu. Nicht diskutiert habe die UVEK, ob das eine Trottoir wichtiger ist als das andere und es allenfalls besser wäre, das linke statt das rechte zu verbreitern. Bestehe der Anspruch, einen Teil der Trottoirfläche für Anlieferungen zu nutzen, ohne das Tram zu behindern und die Mindestbreite zu unterschreiten, komme dafür aber nur die stadtauswärts rechte Seite in Frage. Nur auf dieser darf mit dem Auto gefahren werden. Das linke Trottoir entspreche mit zwei Metern auch nach der Umgestaltung noch knapp der Norm. Der Abstand zwischen Trottoirkante und Tramgleis werde dort notabene nicht kleiner, sondern grösser. Heute fahre das Tram sehr nahe am Trottoir, was nicht normgerecht ist.

Erörtert hat die UVEK eine komplette Sperrung der Austrasse für den MIV. Von einer entsprechenden Forderung hat sie u.a. deshalb abgesehen, weil der Querschnitt der Austrasse auch ohne MIV zu klein wäre, um den Velogegenverkehr zu ermöglichen. Ein sicheres Überholen von Velofahrenden durch das Tram wäre nicht möglich. Zudem seien die Strassen, auf die der Verkehr verlagert würde, bereits stark belastet. Angesichts der in der Austrasse erst vor Kurzem aufgehobenen Parkplätze war es der UVEK auch ein Anliegen, dass die Anlieferung möglich bleibt.

In Bezug auf die Forderung nach Tempo 30 deckt sich die Haltung der UVEK mit jener der Petentschaft. Tempo 30 könne aber nicht für das Tram alleine eingeführt werden, sondern nur für den gesamten Verkehr. Die UVEK stellt in ihrem Bericht fest, dass die Lärmgrenzwerte in der Austrasse überschritten sind. Mögliche Massnahmen dagegen sind lärmindernde Strassenbeläge, die Dämmung des Gleisbetts und die Einführung von Tempo 30. Der Regierungsrat ist in seinem Ratschlag nicht auf eine frühere Forderung aus dem Grossen Rat eingegangen, in der Austrasse Tempo 30 einzuführen. Die Gestaltung der Strasse ist grundsätzlich unabhängig von der zugelassenen

Höchstgeschwindigkeit. Werde Tempo 30 eingeführt, brauche es dafür keine baulichen Anpassungen.

Eine generelle Forderung der UVEK lautet, beim Bau von Kaphaltestellen die alternativen Routen für den Veloverkehr zu verbessern. Die Kommission hat insbesondere die Route Socinstrasse - Eulerstrasse - Leonhardsstrasse ins Auge gefasst. Auf dieser besteht Potenzial für Verbesserungen. Schwieriger sei die Ausgangslage bei der von der Petition erwähnten Feierabendstrasse. Diese sei zum einen schmal und weise zum anderen viele Parkplätze auf. Sie ist auch nicht Bestandteil des Teilrichtplans Velo und hat für den Veloverkehr keine grosse Bedeutung. Bei der Eulerstrasse handle es sich hingegen um eine Velo-Basisroute. Die Forderung der Petition, parallele Velorouten aufzuwerten, ist aber beim Regierungsrat deponiert und gemäss UVEK für diesen verbindlich.

In Bezug auf den Einbezug der Quartierbevölkerung hält die Vertretung der UVEK fest, es sei Aufgabe der Verwaltung, Mitwirkungsverfahren durchzuführen. Die Kommission verfüge nicht über die Ressourcen, um bei jedem Ratschlag die Haltung der betroffenen Bevölkerung aktiv abzuholen. Durchaus möglich gewesen wäre es aber, die in der Petition genannten Anliegen bei der Beratung des Geschäfts zu berücksichtigen. Dann hätten diese aber – wie es bei anderen Geschäften regelmässig geschehe – nach Publikation des Ratschlags vorgebracht werden müssen. Dass drei Tage vor der Debatte im Grossen Rat eine Petition eingereicht worden ist, war für die UVEK eher irritierend. Sie sei sehr bemüht gewesen, eine gute Lösung zu finden, und überzeugt, auch eine solche gefunden zu haben. So werde die Haltestelle Brausebad aufgrund ihrer Abklärungen und entgegen dem Vorschlag des Regierungsrats nicht in Richtung Austrasse verschoben.

2.4 Argumente des Vertreters des Bau- und Verkehrsdepartements

Der Vertreter des Bau- und Verkehrsdepartements hielt zu Beginn seiner Ausführungen fest, die Verwaltung erachte es als ihre Aufgabe, die Bedürfnisse der Bevölkerung zu erkennen und in ihren Projekten zu berücksichtigen. Bei der Projektentwicklung werde an alle Verkehrsteilnehmenden gedacht und versucht, möglichst alle Bedürfnisse abzudecken. In alle Projekte seien mehrere Dienststellen involviert, im vorliegenden Fall auch die BVB und die IWB. Aufgrund des nicht veränderbaren Strassenquerschnitts sei der Handlungsspielraum bei der Austrasse vergleichsweise klein. Welche Bedürfnisse bestehen und wo sich Geschäfte, Arztpraxen, Institutionen für Kinder etc. befinden, sei bekannt gewesen.

Bei jeder Sanierung einer Strasse sei die Gestaltung so anzupassen, dass sie den aktuellen gesetzlichen Anforderungen und Normen entspreche. Befinden sich im Projektperimeter Gleisanlagen, müsse das Vorhaben zudem vom Bundesamt für Verkehr (BAV) genehmigt werden. Die Herausforderung bei der Austrasse sei der extrem enge Querschnitt. Mangels Spielraum für grössere Veränderungen und Verbesserungen liege der Fokus darauf, ein den heutigen Anforderungen und Vorgaben entsprechendes Projekt zu entwickeln. Es gälte u.a. sicherzustellen, dass die Haltestellen Holbeinstrasse, Schützenmattstrasse und Brausebad einen hindernisfreien Zugang erhalten und künftig den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes entsprechen. Ein Mitwirkungsverfahren hätte insofern wenig Sinn gemacht, als kaum Potenzial bestehe, etwas anders zu machen als projektiert.

Da es sich bei der Austrasse um eine Hauptsammelstrasse handle, weise sie eine höhere MIV-Belastung auf als eine Quartierstrasse. Ziel sei es, den aus der Stadt fliessenden Verkehr auf dem Hauptverkehrsnetz zu kanalisieren. Die Austrasse habe die Funktion, den Verkehr aus dem Quartier aufzunehmen und in Richtung Spalenring abzuleiten. Würde man nur für das Tram Tempo 30 verordnen, wäre dies ein Verstoss gegen die Kantonsverfassung, genieesse der ÖV doch gemäss dieser Vorrang und solle beschleunigt werden. Beschränke man das Tempo in der gesamten Austrasse auf 30 km/h, verlängere sich die Fahrzeit der Linie 6 um etwa 30 Sekunden. Tempo 30 lasse sich unabhängig vom vorliegenden Projekt umsetzen; es setze einen entsprechenden politischen Entscheid voraus.

Im Abschnitt der Austrasse zwischen Brausebad und Schützenmattstrasse sei das linke Trottoir heute 2.37 Meter breit. Das Tram fahre mit einem Abstand von lediglich 0.22 Metern zum Trottoir durch die Strasse. Um den Abstand zu vergrössern, werde die Trottoirkante nach innen verschoben, die Gleislage bleibe unverändert. Neu sei das Trottoir noch 2.00 Meter breit. Der Schutzbereich zwischen Fussgängerinnen und Fussgänger und Tram werde vergrössert. Wer auf dem künftigen Trottoir gehe, sei sicher vor dem Tram. Heute bestehe für grosse Menschen die Gefahr, vom Aussenspiegel des Trams erfasst zu werden. Das Trottoir auf der anderen Strassenseite werde von 2.19 auf 2.89 Meter verbreitert.

Im Abschnitt der Austrasse zwischen Schützenmattstrasse und Holbeinstrasse sei der Querschnitt mit 11.9 Metern noch leicht geringer. Das linke Trottoir sei heute 2.32 Meter breit. Der Aussenspiegel des Trams rage etwa 0.3 Meter über das Trottoir. Deshalb werde das Trottoir auch in diesem Abschnitt zurückversetzt. Wer sich am Rand des künftigen Trottoirs bewege, laufe nicht mehr Gefahr, vom Spiegel des Trams erfasst zu werden. Die für das Tram reservierte Breite von 2.90 Metern sei eine verbindliche Vorgabe, wenn neue Gleise verlegt würden. Zwischen der Gleisachse und dem Randstein muss ein Mindestabstand von 1.55 Metern eingehalten sein.

Aufgrund des im Rahmen der Projektierung beobachteten Verhaltens der Fussgängerinnen und Fussgänger wäre – wie von der Petentschaft gewünscht – eine Verbreiterung des linken Trottoirs angezeigt. Dies war den Projektverantwortlichen von Anfang an bewusst. Würde die Gleisanlage entsprechend verschoben, wäre es aber nicht möglich, dass auf der anderen Strassenseite ein Fahrzeug anhält, ohne das Tram zu behindern. Zwischen Tram und abgestelltem Fahrzeug müsse ein Mindestabstand von 1.55 Metern gewährleistet sein, und auf dem Trottoir müsse eine Mindestbreite von 1.50 Metern verbleiben. Es gäbe deshalb keine andere Lösung als die Verschmälerung des linken und die Verbreiterung des rechten Trottoirs, wolle man das Abstellen einzelner Fahrzeuge zur Anlieferung zulassen. Da es sich bei der Austrasse um eine Einbahnstrasse handle, müssten anliefernde Fahrzeuge auf jener Seite der Strasse abgestellt werden, auf der das Fahren erlaubt sei. Eine spiegelverkehrte Anordnung bedinge eine Umkehrung des Einbahnregimes. Dies wäre mit grosser Wahrscheinlichkeit mit einem höheren Verkehrsaufkommen verbunden, entsünde so doch ein attraktiver direkter Weg zur Heuwaage.

3. Erwägungen der Petitionskommission

Die Petitionskommission stellt fest, dass in der Austrasse aufgrund der beengten räumlichen Verhältnisse nicht alle legitimen Ansprüche befriedigt werden können. Es ist nicht möglich, zwei breite Trottoirs, Tram- und Veloverkehr in beide Richtungen und auch noch das kurzzeitige Abstellen von Fahrzeugen für Anlieferungen anzubieten. Es braucht einen wie auch immer gelagerten Kompromiss.

Ein Teil der Kommission empfindet ein nur zwei Meter breites Trottoir als zu schmal. Man zwingt damit die Leute je nach Umständen dazu, auf die Strasse auszuweichen oder zu warten, bis die entgegenkommende Person vorbei ist. Dass die Ermöglichung des Anliefern höher gewichtet wird als die Ansprüche der Fussgängerinnen und Fussgänger, ist für einen Teil der Kommission nur schwer nachvollziehbar. In Basel gebe es viele Häuser, vor denen nicht angehalten werden kann.

Ein anderer Teil der Kommission verweist auf den politischen Auftrag, einen störungsfreien ÖV-Betrieb sicherzustellen. Je enger der Strassenquerschnitt, desto grösser sei die Gefahr einer Behinderung des Trams durch (allenfalls auch illegal) abgestellte Autos. Ein Projekt, bei dem das Risiko eines regelmässig gestörten Trambetriebs bestehe, würde das BAV zudem nicht genehmigen. Dass die Situation für die Fussgängerinnen und Fussgänger nicht optimal ist, sei unbestritten. Die Trottoirs entsprächen aber auch in Zukunft auf beiden Strassenseiten der Norm. Für die Anwohnenden wäre es nachteilig, dürften Fahrzeuge nur in Nebenstrassen abgestellt und müssten Waren je nach Parkplatzsituation über eine längere Strecke zu Fuss bis zum eigenen Haus transportiert werden. Zu diesem Aspekt äussere sich die Petition nicht. Breitere Trottoirs zu realisieren wäre aber nur unter Verzicht auf die Anliefermöglichkeit mit Autos und Lastwagen möglich.

Vor dem Hintergrund des bereits vorliegenden Beschlusses des Grossen Rats und der detaillierten Auseinandersetzung der UVEK mit dem Projekt sieht die Petitionskommission keine Veranlassung und auch keine Möglichkeit, daran noch grössere Anpassungen vorzunehmen. Sie fordert den Regierungsrat aber mit 4:3 Stimmen bei 2 Enthaltungen dazu auf, im Rahmen der weiteren Bearbeitung des Projekts nochmals zu prüfen, ob zugunsten von mehr Trottoirfläche und gleichmässigerer Aufteilung dieser Fläche auf die beiden Strassenseiten auf die Möglichkeit der Anlieferung verzichtet werden kann bzw. soll.

Vom eigentlichen Projekt trennen lässt sich die Forderung der Petition, «das Tempo der durchfahrenden Trams auf 30 km/h zu reduzieren und damit die Verkehrssicherheit für Fussgänger:innen und Velofahrende markant zu verbessern». Die Petitionskommission fordert den Regierungsrat mit 6:1 Stimmen bei 2 Enthaltungen auf, die Einführung von Tempo 30 in der Austrasse für den gesamten Verkehr zu prüfen.

Betreffend die Forderung der Petition, «künftig die Quartiersbevölkerung in die Projektierung mit einzubeziehen», verweist die Petitionskommission auf den am 27. April 2022 an die Justiz-, Sicherheits- und Sportkommission (JSSK) überwiesenen *Ratschlag zu einem Gesetz über die Partizipation der Quartierbevölkerung (Partizipationsgesetz/ ParG)*. Sie bittet den Regierungsrat zudem, mit geeigneten kommunikativen Massnahmen sicherzustellen, dass Anliegen aus der Bevölkerung künftig nicht erst kurz vor dem Beschluss des Grossen Rats zum Ausdruck gebracht werden können.

4. Antrag

Die Petitionskommission beantragt dem Grossen Rat einstimmig, die Petition «Keine Reduktion des Trottoirs in der Austrasse stadtauswärts/ links bei Tramdurchfahrt mit 45 km/h!» an den Regierungsrat zur abschliessenden Behandlung zu überweisen. Sie hat ihre Präsidentin zur Sprecherin bestimmt.

Im Namen der Petitionskommission



Karin Sartorius-Brüschweiler
Kommissionspräsidentin