

Bundesgericht
Tribunal fédéral
Tribunale federale
Tribunal federal

1C 11/2017

Urteil vom 2. März 2018

I. öffentlich-rechtliche Abteilung

Besetzung
Bundesrichter Merkli, Präsident,
Bundesrichter Eusebio, Kneubühler,
Gerichtsschreiberin Pedretti.

Verfahrensbeteiligte
Automobil Club der Schweiz,
Sektion beider Basel, Hofackerstrasse 72, 4132 Muttenz,
Beschwerdeführer, vertreten durch
Advokat Andreas Dürr und Advokatin Melanie Schiess,

gegen

Amt für Mobilität,
Dufourstrasse 40, 4001 Basel,
Bau- und Verkehrsdepartement
des Kantons Basel-Stadt,
Münsterplatz 11, 4001 Basel.

Gegenstand
Verkehrsordnung Sevogelstrasse, Höchstgeschwindigkeit 30 km/h,

Beschwerde gegen das Urteil des Appellationsgerichts des Kantons Basel-Stadt als Verwaltungsgericht, Dreiergericht, vom 8. November 2016 (VD.2016.9, 10).

Sachverhalt:

A.

In Umsetzung des Beschlusses 13/02/03G des Regierungsrats des Kantons Basel-Stadt über Tempo 30 verfügte das Amt für Mobilität am 15. April 2015 neben Parkieranordnungen auf der Sevogelstrasse im Abschnitt zwischen der St. Alban-Anlage und der Hardstrasse eine "Zone Höchstgeschwindigkeit 30 km/h" und im Abschnitt zwischen der Hardstrasse und der St. Jakob-Strasse die "Höchstgeschwindigkeit 30 km/h".

B.

Diese Verkehrsanordnungen forchten der Automobil Club Schweiz (ACS), Sektion beider Basel, sowie der Touring Club Schweiz (TCS), Sektion beider Basel, beim Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) an, das ihre Rechtsmittel mit Entscheid vom 19. November 2015 abwies. Auch die dagegen erhobenen Rekurse blieben erfolglos: Das Appellationsgericht des Kantons Basel-Stadt wies diese mit Urteil vom 8. November 2016 ab, nachdem es die beiden Verfahren vereinigt und einen Augenschein durchgeführt hatte.

C.

Mit Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten vom 9. Januar 2017 gelangt der ACS an das Bundesgericht und beantragt neben der Aufhebung des vorinstanzlichen Entscheids, der Einbezug des nördlichen Teils der Sevogelstrasse zwischen der St. Alban-Anlage und der Hardstrasse in eine Tempo-30-Zone sei aufzuheben. Zudem sei die im südlichen Teil der Sevogelstrasse verfügte Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h räumlich auf den Abschnitt zwischen der Hardstrasse und der Engelgasse sowie zeitlich auf die Schultage und Unterrichtszeiten von 7.30 Uhr bis 8.30 Uhr bzw. von 11.45 Uhr bis 14.15 Uhr und von 15.30 Uhr bis 18.15 Uhr zu beschränken. Hinsichtlich des Abschnitts zwischen der Engelgasse und der St. Jakob-

Strasse sei die Verkehrsordnung aufzuheben. Eventualiter sei die Angelegenheit zu neuer Beurteilung an das Amt für Mobilität zurückzuweisen.

Das Appellationsgericht und das BVD schliessen auf Abweisung der Beschwerde. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) kritisiert insbesondere, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h im südlichen Abschnitt der Sevogelstrasse unverhältnismässig sei, zumal damit nur eine geringe Verbesserung in lärmrechtlicher Hinsicht erzielt werden könne und die Aufhebung des Rechtsvortritts bei der Kreuzung zwischen der Sevogelstrasse und der Engulgasse ein milderes Mittel darstellen würde. Daher sei ein neues Gutachten einzuholen, das dem Ausnahmecharakter von Tempo 30 auf einem verkehrsorientierten Strassenabschnitt angemessen Rechnung trage. Auch das Bundesamt für Umwelt (BAFU) erachtet das vorinstanzliche Urteil als bundesrechtswidrig, da für den südlichen Teil Erleichterungen gewährt worden seien, ohne dass die Verhältnismässigkeit eines lärmarmen Belags vertieft geprüft worden sei. Die Beteiligten halten im weiteren Schriftenwechsel an ihren Anträgen fest.

Mit Verfügung vom 7. Februar 2017 hat der Präsident der I. öffentlich-rechtlichen Abteilung der Beschwerde die aufschiebende Wirkung zuerkannt.

Erwägungen:

1.

Die Beschwerde richtet sich gegen einen kantonal letztinstanzlichen Entscheid über die Anordnung von Tempo 30 auf der Sevogelstrasse in der Stadt Basel. Dagegen steht die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten offen (Art. 82 lit. a und Art. 86 Abs. 1 lit. d BGG). Ein Ausschlussgrund gemäss Art. 83 BGG liegt nicht vor.

1.1. Näher zu prüfen ist die Beschwerdebefugnis. Nach Art. 89 Abs. 1 BGG ist zur Beschwerde berechtigt, wer am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen hat oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat, wer durch den angefochtenen Entscheid oder Erlass besonders berührt ist und wer ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung hat. Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist zur Beschwerde gegen funktionelle Verkehrsbeschränkungen wie den vorliegenden befugt, wer die betroffene Strasse mehr oder weniger regelmässig benutzt, wie das bei Anwohnern oder Pendlern der Fall ist; dagegen genügt das bloss gelegentliche Befahren der Strasse nicht (BGE 139 II 145, nicht publizierte E. 1.2; 136 II 539 E. 1.1 S. 542 f.; Urteile 1C 250/2015 vom 2. November 2015 E. 1.1; 1C 317/2010 vom 15. Dezember 2010 E. 5.6; 1A.73/2004 vom 6. Juli 2004 E. 2.2).

Praxisgemäss kann auch ein Verband, der als juristische Person konstituiert ist, die Interessen der Mehrheit oder einer Grosszahl seiner Mitglieder mit Beschwerde geltend machen, soweit deren Wahrung zu seinen statutarischen Aufgaben gehört und eine Vielzahl seiner Mitglieder ihrerseits beschwerdebefugt wären (BGE 142 II 80 E. 1.4.2 S. 84 mit Hinweisen; sog. "egoistische Verbandsbeschwerde"). Verlangt wird ein enger, unmittelbarer Zusammenhang zwischen dem statutarischen Vereinszweck und dem Gebiet, in welchem die fragliche Verfügung erlassen worden ist (BGE 136 II 539 E. 1.1 S. 542 mit Hinweis).

Die Sektion beider Basel des ACS ist als Verein und somit als juristische Person konstituiert. Gemäss ihren Statuten wahrt sie namentlich die verkehrspolitischen sowie die weiteren mit dem Automobilismus zusammenhängenden Interessen der im Sektionsgebiet wohnenden Automobilisten und fördert das Automobilwesen in den beiden Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft (Art. 1 lit. a und b der Statuten). Da es vorliegend um die Anordnung von Tempo 30 auf einer grösstenteils als verkehrsorientierten qualifizierten Strasse in der Stadt Basel geht, erscheint es plausibel, dass eine Vielzahl der Mitglieder der Sektion beider Basel des ACS die Sevogelstrasse regelmässig befahren und deshalb zur Beschwerde berechtigt sind (vgl. BGE 136 II 539 E. 1.1 S. 542 f.; Urteil 1C 160/2012 vom 10. Dezember 2012 E. 1.2, nicht publ. in BGE 139 II 145). Die Rechtsmittelbefugnis ist somit zu bejahen. Auf die Beschwerde ist grundsätzlich einzutreten.

1.2. Mit der Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten kann insbesondere die Verletzung von Bundesrecht gerügt werden (Art. 95 lit. a BGG). Dieses wendet das Bundesgericht grundsätzlich von Amtes wegen an (Art. 106 Abs. 1 BGG). Die Verletzung von Grundrechten wird allerdings nur insoweit geprüft, als eine solche Rüge in der Beschwerde vorgebracht und begründet worden ist (Art. 106 Abs. 2 BGG; BGE 142 III 364 E. 2.4 S. 367 f.; 142 I 135 E. 1.5 S. 144; je mit Hinweisen).

Der Beschwerdeführer erhebt mehrere Sachverhaltsrügen. Soweit er dabei überhaupt den Begründungsanforderungen zu genügen vermag, verkennt er, dass die Fragen, ob alle relevanten Interessen korrekt ermittelt und gegeneinander abgewogen worden sind, keine Tat-, sondern - soweit Bundesrecht betreffend - von Amtes wegen zu beurteilende Rechtsfragen darstellen. Auf die Beschwerde ist insoweit nicht einzutreten. Ohne Beachtung bleiben müssen sodann die in der Replik,

und damit ohnehin verspätet (Art. 42 Abs. 2 BGG), eingebrachten, zahlreichen neuen Tatsachen, die vorzubringen nicht erst durch den Entscheid der Vorinstanz bedingt waren (Art. 99 Abs. 1 BGG).

2.

Streitig ist, ob die Anordnung von Tempo 30 auf der Sevogelstrasse den bundesrechtlichen Anordnungen entspricht. Einschlägig sind dabei einerseits die Bestimmungen des Umweltrechts zur Sanierung ortsfester Anlagen und andererseits die Vorgaben des Strassenverkehrsrechts zur Herabsetzung der allgemeinen Regelgeschwindigkeit.

2.1. Bestehende Anlagen, die den gesetzlichen Vorgaben nicht entsprechen, müssen saniert werden (Art. 16 USG [SR 814.01]), und zwar so weit, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist; dabei müssen grundsätzlich die Immissionsgrenzwerte (IGW) eingehalten werden (Art. 13 Abs. 2 der Lärmschutz-Verordnung [LSV; SR 814.41]). Würde die Sanierung unverhältnismässige Betriebseinschränkungen oder Kosten verursachen oder stehen ihr überwiegende Interessen entgegen, können Erleichterungen gewährt werden (Art. 17 USG und Art. 14 LSV). Dies setzt eine gesamthafte Interessenabwägung voraus. Die Gewährung von Erleichterungen zur Überschreitung der IGW in einer bestimmten Situation ist eine Ausnahmegewährung, deren Erteilung nur in Sonderfällen erfolgen darf und restriktiv gehandhabt werden muss (zum Ganzen Urteil 1C 589/2014 vom 3. Februar 2016 E. 2.1 mit Hinweisen). Sie setzt voraus, dass die in Betracht kommenden Sanierungsmassnahmen und ihre Auswirkungen hinreichend geprüft wurden. Allerdings müssen nicht alle denkbaren Alternativen im Detail projektiert werden. Varianten, die erhebliche Nachteile aufweisen oder offensichtlich unverhältnismässig erscheinen, dürfen nach einer ersten summarischen Prüfung aus dem Auswahlverfahren ausgeschlossen werden (Urteil 1C 74/2012 vom 19. Juni 2012 E. 3.1, nicht publiziert in BGE 138 II 379).

2.2. Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften wurde vom Bundesrat auf 50 km/h festgelegt (Art. 4a Abs. 1 lit. a der Verkehrsregelverordnung [VRV; SR 741.11] i.V.m. Art. 32 Abs. 2 SVG [SR 741.01]). Sie kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden (Art. 32 Abs. 3 SVG). Die Herabsetzung ist nach Art. 108 Abs. 2 der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) insbesondere zulässig, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (lit. a), wenn bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (lit. b) oder wenn dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann; dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren (lit. d).

2.3. Die Anordnung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten ist nur gestützt auf ein vorgängig zu erstellendes Gutachten zulässig (BGE 139 II 145 E. 4.3 S. 166). Dieses hat aufzuzeigen, dass die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist und keine anderen Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 4 Satz 1 SSV). Art. 3 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen (SR 741.231.3) umschreibt den Inhalt des zu erstellenden Gutachtens näher. Entscheidend ist, dass die zuständige Behörde namentlich aufgrund des Gutachtens die erforderlichen Informationen besitzt, um zu beurteilen, ob eine der Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt ist und ob die Massnahme zweck- und verhältnismässig ist (vgl. BGE 139 II 145 E. 4.3 S. 166; 136 II 539 E. 3.2 S. 548; Urteile 1C 121/2017 vom 18. Juli 2017 E. 3.3.1; 1C 370/2011 vom 9. Dezember 2011 E. 2.5; 1C 206/2009 vom 9. Oktober 2008 E. 2.2).

2.4. Ob die Anordnung von Tempo 30 zulässig ist, prüft das Bundesgericht mit freier Kognition. Es übt jedoch Zurückhaltung, soweit die Beurteilung von einer Würdigung der örtlichen Verhältnisse abhängt, welche die zuständigen Behörden besser kennen als das Bundesgericht (BGE 139 II 145 E. 5 S. 167). Verkehrsbeschränkungen der hier in Frage stehenden Art sind zudem regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden. Die zuständigen Behörden besitzen dabei einen erheblichen Gestaltungsspielraum (BGE 136 II 539 E. 3.2 S. 548; Urteil 1C 121/2017 vom 18. Juli 2017 E. 3.4.2).

3.

Der Beschwerdeführer bestreitet, dass die Voraussetzungen für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erfüllt und die vorgesehenen Verkehrsanordnungen verhältnismässig sind. Überdies erachtet er die in diesem Zusammenhang erstellten Gutachten in mehrfacher Hinsicht als ungenügend.

Diesen Beanstandungen ist in Übereinstimmung mit der Vorinstanz gesondert für den südlichen Teil

der Sevogelstrasse im Abschnitt zwischen der Hard- und der St. Jakob-Strasse (vgl. nachfolgend E. 4) und für den nördlichen Teil im Abschnitt zwischen der Hardstrasse und der St. Alban-Anlage (vgl. E. 5 hernach) nachzugehen, weil sich diese Strassenstücke von ihrem Charakter her unterscheiden und auch in der Beschwerde je nach Abschnitt unterschiedliche Rügen vorgebracht werden.

4.

Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im südlichen Abschnitt der Sevogelstrasse zwischen der Hard- und St. Jakob-Strasse wird einerseits mit lärmschutzrechtlichen Aspekten und andererseits mit der Erhöhung der Verkehrssicherheit begründet.

4.1. In lärmschutzrechtlicher Hinsicht bezweifelt der Beschwerdeführer, dass die Voraussetzungen gemäss Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV gegeben sind. Zum einen ist er der Auffassung, durch die Tempo-30-Signalisation werde der übermässige Lärm nicht vermindert; um die Geschwindigkeitsbegrenzung durchzusetzen, wären weitere bauliche Massnahmen erforderlich, die ihrerseits die Lärmimmissionen erhöhen würden (dazu nachfolgend E. 4.2). Die Tempo-30-Signalisation sei aus verschiedenen Gründen auch unverhältnismässig, insbesondere weil Alternativen nicht seriös geprüft worden seien (dazu nachfolgend E. 4.3). Des weiteren ist der Beschwerdeführer der Auffassung, die Verkehrssicherheit werde durch eine Temporeduktion nicht erhöht (dazu nachfolgend E. 4.4).

4.2. Unstreitig ist, dass die IGW für Strassenverkehrslärm gemäss Ziffer 2 von Anhang 3 der LSV der für den vorliegenden Strassenabschnitt geltenden Lärmempfindlichkeitsstufe II sowohl am Tag als auch in der Nacht teilweise überschritten werden. Insoweit besteht eine übermässige Umweltbelastung im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung, zu deren Verminderung die Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden kann (Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV) bzw. muss (Art. 16 USG).

4.2.1. Der Beschwerdeführer bemängelt zunächst, allein mit einer entsprechenden Signalisation werde die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht eingehalten; vielmehr seien bauliche Massnahmen erforderlich, die jedoch den Nachteil hätten, dass sie mehr Lärm verursachen, da die Brems- und Beschleunigungsvorgänge dadurch zunehmen. Dieser Auffassung pflichtet das ASTRA bei. Demgegenüber verweist das BAFU auf neuere Untersuchungen, die aufzeigten, dass die effektiv gefahrenen Geschwindigkeiten allein durch die Signalisation von Tempo 30 erheblich gesenkt werden könnten (vgl. dazu auch Urteil 1C 589/2014 vom 3. Februar 2016 E. 5.3.2). Bei einem Pilotversuch an der Kalchbühlstrasse in der Stadt Zürich habe sich die gefahrene Geschwindigkeit allein durch Signalisation um 11 bis 13 km/h reduziert; beim Einsatz eines Geschwindigkeitsanzeigers sogar noch um weitere 3 km/h (Stellungnahme des BAFU vom 7. Juli 2017, S. 3; dies wird auch in dem vom Beschwerdeführer in der Replik beigebrachten Bericht des Tiefbauamts der Stadt Zürich vom 7. Dezember 2009 zum Pilotversuch bestätigt [vgl. S. 8], wenngleich die Wirkung solcher Geschwindigkeitsanzeiger grundsätzlich punktuell ist).

4.2.2. Für das Bundesgericht besteht vorliegend kein Anlass, um von dieser, auf Messuntersuchungen basierenden Stellungnahme der Fachbehörde des Bundes abzuweichen. Daran vermag auch das vom Beschwerdeführer angeführte Urteil 2A.38/2006 vom 13. Juli 2006 nichts zu ändern: Zwar führte das Bundesgericht darin aus, das gefahrene Geschwindigkeitsniveau könne durch blosser Signalisation der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erfahrungsgemäss kaum beeinflusst, sondern in der Regel nur durch gezielte bauliche Massnahmen merklich gesenkt werden (vgl. E. 3.4.1). Die darin referenzierten Erfahrungswerte sind aber bereits älteren Datums und stützen sich auf Umfrageergebnisse ausgewählter Gemeinden ab. Zudem verkennt der Beschwerdeführer, dass vorliegend mit der Anordnung von versetzten Parkfeldern durchaus flankierende Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion ergriffen werden (dies entspricht denn auch dem Ansatz der von ihm zitierten Botschaft vom 13. März 2000 zur Volksinitiative "für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen [Strassen für alle]", BBl 2000 2887, 2904 Ziff. 4.3). Wenngleich es sich dabei nicht um bauliche Massnahmen handelt, anerkennt das Bundesgericht in seiner jüngeren Rechtsprechung im Übereinstimmung mit dem BAFU, dass dadurch eine Absenkung der gefahrenen Geschwindigkeit erreicht werden kann und sich dies nicht negativ auf die Lärmentwicklung auswirken muss (vgl. Urteil 1C 589/2014 vom 3. Februar 2016 E. 5.3 f.; Stellungnahme des BAFU vom 7. Juli 2017, S. 3). Diesem Ansatz folgend besteht zudem die Möglichkeit, den Strassenraum visuell umzugestalten, "30 km/h-Markierungen" auf der Fahrbahn anzubringen oder Geschwindigkeitsanzeiger (sog. "Speedy") bzw. Radargeräte zur Geschwindigkeitskontrolle einzusetzen (Urteil 1C 589/2014 vom 3. Februar 2016 E. 5.3.4; Stellungnahme des BAFU vom 7. Juli 2017, S. 3). Insbesondere auf letztere beiden Massnahmen setzt auch das Gutachten der Glaser Saxer Keller AG vom 16. März 2015, um

vorliegend der Gefahr einer Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zu begegnen (vgl. S. 11 f.). Inwiefern dadurch die Verkehrsabläufe über Gebühr behindert werden bzw. die Lärmimmissionen aufgrund von Brems- und Beschleunigungsmanövern noch höher sein sollten als bei einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, legt der Beschwerdeführer nicht in rechtsgenügender Weise dar und ist in dieser Pauschalität auch nicht ersichtlich. Dass auf der an die Sevogelstrasse angrenzenden Jacob-Burckhardt-Strasse zur Einhaltung von Tempo 30 bauliche Vorkehrungen getroffen worden sein sollen, ändert daran nichts.

4.3. Der Beschwerdeführer bezweifelt aus verschiedenen Gründen die Verhältnismässigkeit der geplanten Massnahmen:

4.3.1. Soweit er weitere Sanierungsmassnahmen fordert, da die Anordnung von Tempo 30 nicht geeignet sei, das Lärmsanierungsziel für den gesamten Strassenabschnitt sowohl tagsüber als auch nachts zu erreichen, geht sein Einwand fehl. Er verkennt, dass die gesetzlichen Voraussetzungen für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit nach Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV bereits dann erfüllt sind, wenn die Geschwindigkeitsbegrenzung - wie im hier zu beurteilenden Fall - eine (gewisse) Reduktion des Beurteilungspegels und damit der Umweltbelastung bewirken kann (vgl. Urteil 1C 589/2014 vom 3. Februar 2016 E. 6.3, in Abgrenzung zur früheren Version von Art. 108 SSV [AS 1989 450], die noch eine erhebliche Senkung der übermässigen Umweltbelastung verlangte).

4.3.2. Allerdings verlangen die Art. 108 Abs. 2 lit. d und Abs. 4 SSV, dass die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit verhältnismässig ist. Insofern führt der Beschwerdeführer in Übereinstimmung mit dem BAFU zu Recht aus, dass insbesondere im Abschnitt zwischen der Hardstrasse und Engelgasse weitere Massnahmen zur Begrenzung von Lärmimmissionen zu prüfen sind. Dies rechtfertigt sich auch aus umweltschutzrechtlichen Gründen, da eine Verkehrsanlage bei einer Überschreitung der IGW für Strassenverkehrslärm grundsätzlich der Sanierungspflicht unterliegt (Art. 16 f. USG).

4.3.3. Im Vordergrund steht vorliegend der Einbau eines lärmindernden Belags. Von einem solchen verspricht sich der Beschwerdeführer eine im Vergleich zur Anordnung von Tempo 30 deutlich höhere Lärmreduktion, die seiner Ansicht nach mit grosser Wahrscheinlichkeit zur Einhaltung der IGW bei allen Liegenschaften führen würde. Die Vorinstanzen weisen demgegenüber darauf hin, dass die Lebensdauer eines lärmarmen Belags kurz sei; hinsichtlich der Lärmreduktion gehen sie gestützt auf das verkehrstechnische Gutachten der Glaser Saxer Keller AG vom 16. März 2015 übereinstimmend davon aus, der Einbau eines solchen lärmarmen Belags zeitige zwar anfänglich mit einer Lärminderung von 2 bis 4 dB (A) eine sehr hohe Wirkung; diese lasse aber bereits nach wenigen Jahren signifikant nach, weshalb längerfristig von einer Lärmreduktion im Bereich von 2 dB (A) auszugehen sei (vgl. E. 5.6 des angefochtenen Entscheids; Stellungnahme des BVD vom 13. November 2017, S. 6 f.). Während der Beschwerdeführer mit einer noch viel höheren kurzfristigen Lärminderung rechnet, wendet er gegen die längerfristige Lärmprognose nichts ein. Dass der lärmindernde Effekt eines solchen Spezialbelags mit zunehmendem Alter abnimmt, leuchtet denn auch ein, insbesondere aufgrund der Verstopfung der Hohlräume und der Abnutzung der Oberflächentextur (vgl. Schlussbericht des Forschungspakets "Lärmarme Beläge Innerorts", Teilprojekt 3: Langzeitmonitoring der Grolimund und Partner AG vom 30. März 2017 [im Auftrag des BAFU und ASTRA], S. 66).

4.3.4. Angesichts dessen und der verminderten Nutzungsdauer von lärmarmen Belägen ist es nachvollziehbar, wenn die Vorinstanzen vorläufige Überlegungen zur wirtschaftlichen Tragbarkeit und Verhältnismässigkeit angestellt und diese ins Verhältnis zu den Kosten für die Einführung von Tempo 30 gesetzt haben. Dabei ist zu beachten, dass gemäss dem Lärmgutachten des Amtes für Umwelt und Energie (AUE) vom 5. September 2014 im Abschnitt zwischen der Engelgasse und der St. Jakob-Strasse bereits bei einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h die IGW bei allen Liegenschaften sowohl am Tag als auch in der Nacht eingehalten werden können und somit eine vollständige Lärmsanierung erzielt werden kann (vgl. S. 4). Der Einbau eines lärmarmen Belags auf diesem Teilstück der Sevogelstrasse wäre daher angesichts der hohen damit verbundenen Kosten von vornherein unverhältnismässig. Eine solche Massnahme käme mithin nur für den Abschnitt zwischen der Engelgasse und der Hardstrasse in Betracht. Wie noch aufzuzeigen sein wird (vgl. E. 5 hernach), bezweckt die Einführung von Tempo 30 dort jedoch nicht nur, eine übermässige Lärmbelastung zu vermindern, sondern auch, die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr, insbesondere für

Schul- und Kindergartenkinder, zu gewährleisten. Dieses Schutzziel könnte allein durch den Einbau eines lärmarmen Belags nicht erreicht werden.

4.3.5. Hinzu kommt, dass die Berechnungen des AUE zu der mit der Anordnung von Tempo 30 erzielbaren Lärmreduktion nach Auffassung des BAFU "eher konservativ" ausgefallen sind. Die Fachbehörde kritisiert, dass die Lärmprognose auf dem schlechtesten Szenario basiert: Es werde angenommen, dass 85 % der Automobilisten bei der Einführung von Tempo 30 die gefahrene Geschwindigkeit lediglich auf 38 km/h senken würden (V 85 -Wert), was deutlich über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liege und sogar mit einer Busse geahndet würde. Da die angeordnete Geschwindigkeit notfalls mit flankierenden Massnahmen durchzusetzen sei, müsse die Lärmprognose auf der Basis der Differenz zwischen der bei Tempo 50 effektiv gefahrenen Geschwindigkeit und der geplanten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h berechnet werden (vgl. Stellungnahme des BAFU vom 7. Juli 2017, S. 4).

Tatsächlich leuchtet nicht recht ein, weshalb die Lärmberechnungen des AUE nach Einführung der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf einem deutlich höheren Zielwert von 38 km/h basieren. Das BVD führt dazu in seiner Vernehmlassung aus, mangels gesetzlicher Vorgaben sei auf den von der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) angegebenen V 85 -Wert von 38 km/h abgestellt worden. Gemäss der entsprechenden Fachbroschüre handelt es sich dabei aber lediglich um einen Richtwert, der die Anordnung weiterer Verkehrsberuhigungsmassnahmen bedingt, falls er im Rahmen der Nachkontrolle ein Jahr nach der Umsetzung von Tempo 30 erreicht werde (vgl. Fachbroschüre des bfu zu Tempo-30-Zonen, 2017, S. 11). Im vorliegenden Fall ist indessen nicht anzunehmen, das Geschwindigkeitsniveau werde nach Einführung von Tempo 30 lediglich auf 38 km/h sinken. Vielmehr erscheint es aufgrund der vorgenannten flankierenden Massnahmen (vgl. E. 4.2.2 hiervor) plausibel, dass eine grössere Geschwindigkeits- und damit Lärmreduktion erreicht werden kann. Zudem dürften die im Lärmgutachten thematisierten Lärmspitzen, die durch laute Einzelereignisse verursacht werden, noch weiter als bei der zurückhaltenden Berechnungsmethode abflachen, so dass die Aufwach- und Stressreaktionen bei den Anwohnern zusätzlich abnehmen sollten.

4.3.6. Der Kritik des BAFU als sachkundiger Umweltschutzfachbehörde des Bundes (Art. 42 Abs. 2 USG) kommt bei der Würdigung dieser Fragen durch das Bundesgericht erhebliches Gewicht zu (Urteile 1C 101/2016 vom 21. November 2016 E. 3.6.2; 1C 589/2014 vom 3. Februar 2016 E. 5), zumal dessen Argumente ohne weiteres einleuchten. Es liegen somit triftige Gründe vor, um in diesem Punkt von den gutachterlichen Lärmberechnungen abzuweichen und von einem grösseren Lärmreduktionspotenzial auszugehen. Dies fällt umso stärker ins Gewicht, als die IGW im Abschnitt zwischen der Hardstrasse und Engelgasse bei Tempo 30 selbst bei einer konservativen Berechnungsweise grösstenteils nur geringfügig überschritten werden (max. + 0.6 dB (A) in der Nacht und tagsüber weniger als 1 dB (A) bei zwei Dritteln der Liegenschaften; vgl. Beilage 1 zum Lärmgutachten des AUE vom 5. September 2014). Vor diesem Hintergrund ist nicht zu beanstanden, wenn das Verkehrsgutachten der Glaser Saxer Keller AG vom 16. März 2015 (vgl. S. 14 f.) und gestützt darauf die Vorinstanzen die Variante eines lärmindernden Belags nur kurz bzw. ohne genaue Ermittlung der Kosten prüften und dessen Einbau als allfällige Zusatzmassnahme zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit in Aussicht stellten (vgl. dazu insb. die Stellungnahme des Appellationsgerichts vom 21. August 2017, S. 2, bzw. des BVD vom 13. November 2017, S. 7 f.).

4.3.7. Eine solche Vorgehensweise, die (analog zu Art. 6 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen) darauf beruht, die Wirksamkeit der Massnahme nach der Einführung von Tempo 30 unter anderem in lärmschutzrechtlicher Hinsicht zu evaluieren, ist nicht zu beanstanden. Wie bereits dargelegt (vgl. E. 2.4 hiervor), kommt der zuständigen Planungsbehörde bei der Anordnung von Verkehrsbeschränkungen ein erheblicher Gestaltungsspielraum zu. Es liegt in ihrem Ermessen, die angestrebten Ziele zunächst mit einem möglichst günstigen Mittel anzustreben und erst in einem zweiten Schritt weitergehende Vorkehrungen bis hin zum Einbau eines Flüsterbelags ins Auge zu fassen (vgl. Urteil 1C 121/2017 vom 18. Juli 2017 E. 3.5.1). Eine solche gestaffelte Anordnung begleitender Massnahmen erscheint unter den Umständen des vorliegenden Falls angezeigt. Demnach erweist sich weder die geplante Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h von vornherein als unverhältnismässig noch ist das Gutachten der Glaser Saxer Keller AG als bundesrechtswidrig einzustufen.

4.4. Unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit stellt der Beschwerdeführer die geplante Einführung von Tempo 30 im südlichen Abschnitt der Sevogelstrasse in mehrfacher Hinsicht in Frage.

4.4.1. Zunächst anerkennt er zwar, dass bei der Kreuzung zwischen der Sevogelstrasse und der Engulgasse ein Sicherheitsdefizit besteht, weil sich an diesem Knotenpunkt in den letzten Jahren sechs Unfälle ereignet haben, die grossmehrheitlich auf eine Missachtung des dort geltenden Rechtsvortritts zurückzuführen sind. Der Beschwerdeführer schlägt deshalb in Übereinstimmung mit dem ASTRA vor, die bestehende Vortrittsregelung aufzuheben und durch Stoppsignale auf der Engulgasse zu ersetzen. Diese Lösung entspreche der früher geltenden Regelung und habe insbesondere den Vorteil, dass sie die Strassenhierarchie zwischen der verkehrsorientierten Sevogelstrasse und der siedlungsorientierten Engulgasse beachte.

Dieser Argumentation kann nicht gefolgt werden. Sie übersieht, dass gemäss dem BVD die Rechtsvortrittsregelung am besagten Knotenpunkt aus Gründen der Verkehrssicherheit eingeführt worden ist. Ein Quervergleich der sich an dieser Kreuzung ereigneten Unfälle in den letzten fünf Jahren zeige auf, dass es seit der neuen Rechtsvortrittsregelung nicht nur zu weniger Unfällen gekommen sei, sondern auch die Anzahl verletzter Personen stark abgenommen habe (Stellungnahme des BVD vom 13. November 2017, S. 4 f.). Dagegen wendet der Beschwerdeführer in seiner Replik nichts ein. Vor diesem Hintergrund ist nicht zu beanstanden, wenn das Gutachten der Glaser Saxer Keller AG die Wiedereinführung der früheren Verkehrsordnung mit Stoppsignalen auf der Engulgasse nicht ausdrücklich geprüft hat, stellte dies doch unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit einen Rückschritt dar. Das Gutachten führt ausserdem überzeugend aus (vgl. S. 9 f.), dass sich durch die Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h die Sichtverhältnisse bei der Kreuzung verbessern würden. Darüber hinaus würde sich der Bremsweg von Motorfahrzeugen erheblich verkürzen, wodurch das Kollisions- bzw. Verletzungsrisiko sänke (vgl. Fachbroschüre des bfu zu Tempo-30-Zonen, 2017,

S. 7). Damit würde insbesondere den besonderen Schutzbedürfnissen der Primarschul- und Kindergartenkinder sowie des übrigen Langsamverkehrs nachgekommen (vgl. dazu E. 4.4.3 hernach; Urteil 1C 121/2017 vom 18. Juli 2017 E. 3.5.3). Mit der Vorinstanz ist zudem davon auszugehen (vgl. E. 5.2 des angefochtenen Entscheids), dass durch die reduzierte Geschwindigkeit eine Verflüssigung des Verkehrs erwartet werden kann, da mit weniger akzentuierten Brems- und Beschleunigungsvorgängen zu rechnen ist, was sich auch in lärmschutzrechtlicher Hinsicht positiv auswirkt. Schliesslich stellt die Signalisation eines Rechtsvortritts beim Zusammentreffen von Nebenstrassen - wie hier - die gesetzlich vorgesehene Regelanordnung dar (vgl. Art. 36 Abs. 2 Satz 1 SVG und Art. 109 Abs. 4 SSV); damit müssen Motorfahrzeugführer bei einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h denn auch rechnen. Da dies wiederum der Verkehrssicherheit zuträglich ist, können die Voraussetzungen gemäss Art. 108 Abs. 2 lit. a und Abs. 4 SSV entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers und des ASTRA auch aus diesem Grund als erfüllt erachtet werden.

4.4.2. Im Weiteren befürchtet der Beschwerdeführer, die Anordnung von Tempo 30 führe zu einer Verkehrsverlagerung von der verkehrsorientierten Sevogelstrasse auf die siedlungsorientierten Quartierstrassen, wodurch nicht nur das Unfallrisiko steige, sondern auch eine der Strassenhierarchie und der Funktion der Sevogelstrasse als Route für Ausnahmetransporte und Durchleistungsstrasse widersprechende Regelung geschaffen werde. Auch das ASTRA regt in seiner Stellungnahme an, dem Ausnahmecharakter einer Anordnung von Tempo 30 auf einem verkehrsorientierten Strassenabschnitt müsse im Gutachten angemessen Rechnung getragen werden, was vorliegend nicht geschehen sei.

Nach der Rechtsprechung sind Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Hauptstrassen oder verkehrsorientierten Nebenstrassen aus Gründen der Verkehrssicherheit - wie im vorliegenden Fall - zulässig; diesfalls werden sie grundsätzlich gestützt auf Art. 108 Abs. 5 lit. d SSV (und nicht durch Zuweisung zu einer Tempo-30-Zone nach lit. e) angeordnet und mit dem Signal "Höchstgeschwindigkeit" angezeigt (BGE 139 II 145 E. 4.1.1 S. 165). Vorliegend wird - analog zur bundesgerichtlichen Praxis zum Einbezug von Hauptstrassen in Tempo-30-Zonen (Art. 2a Abs. 6 SSV; BGE 139 II 145 E. 4.1.2 S. 165; 136 II 539 E. 2.2 S. 544 f.) - der verkehrsorientierte Abschnitt der Sevogelstrasse von bestehenden Tempo-30-Zonen umschlossen und von vielen schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmern genutzt (vgl. Gutachten der Glaser Saxer Keller AG vom 16. März 2015, S. 6 und 15). Insofern fällt die beanstandete, angeblich mangelhafte Unterscheidung zwischen siedlungs- und verkehrsorientierten Strassen durch die Vorinstanzen und im Gutachten nicht besonders schwer ins Gewicht. Festzuhalten ist jedenfalls, dass vorliegend die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h grundsätzlich in Betracht kommt.

Sowohl das Gutachten als auch die Vorinstanzen gehen davon aus, dass die Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h nicht mit gewichtigen Nachteilen für den Strassenverkehr verbunden wäre. Insbesondere ergäbe sich für die Fahrzeugführer, genauso wie für den öffentlichen Verkehr (Buslinie 37), bloss ein geringer und damit hinnehmbarer Zeitverlust. Zwar kann nach der

Rechtsprechung nicht allein auf diesen Umstand abgestellt werden, sondern es muss die Funktion des Strassenabschnitts im gesamten Verkehrsnetz berücksichtigt werden (BGE 139 II 145 E. 5.8 S. 170 f.). Vorliegend gibt es jedoch keine Hinweise darauf, dass aufgrund der Anordnung von Tempo 30 die Funktion des südlichen Abschnitts der Sevogelstrasse als Durchgangs- und Erschliessungsstrasse spürbar beeinträchtigt oder die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes dadurch merklich abnehmen würde. Vielmehr geht aus dem Gutachten im Allgemeinen hervor, dass die Durchfahrtsattraktivität trotz der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit bestehen bleibe und kein entsprechender Ausweichverkehr auf die unmittelbar an die Sevogelstrasse angrenzenden Quartierstrassen zu befürchten sei, da diese bestehenden Tempo-30-Zonen angehörten. Zwar könne nicht ausgeschlossen werden, dass dort der Erschliessungsverkehr leicht zunehmen und sich der Durchgangsverkehr auf gewisse verkehrsberuhigte, aber nicht direkt an die Sevogelstrasse angrenzende Strassen (Garten- und Peter Merian-Strasse) verlagern werde. Dieser Effekt werde aber bloss geringfügig und teilweise kaum im wahrnehmbaren Bereich ausfallen (vgl. Gutachten der Glaser Saxer Keller AG vom 16. März 2015, S. 12 f., unter Bezugnahme auf die Aktennotiz "Modelltechnische Beschreibung Modellierung Tempo 30 in der Sevogelstrasse" vom 24. November 2014 des Amts für Mobilität).

Diese Überlegungen leuchten ein. Die Vorinstanz hat für das Bundesgericht verbindlich festgestellt, die örtlichen Gegebenheiten würden einem Ausweichverkehr entgegen wirken und eine Umfahrung der Sevogelstrasse wäre mit erheblich schwierigeren Einfahrtsmanövern in die verkehrsreiche St. Alban-Anlage und St. Jakob-Strasse verbunden (vgl. E. 5.3 des angefochtenen Entscheids); darauf kann hier verwiesen werden. Insoweit trägt das Gutachten dem Ausnahmecharakter der Einführung von Tempo 30 auf einem verkehrsorientierten Strassenabschnitt angemessen Rechnung. Auch vermögen die Einwände des Beschwerdeführers keine ernsthaften Zweifel an der Stichhaltigkeit der gutachterlichen Ausführungen zu erwecken. Insbesondere leuchtet nicht ein, weshalb sich der Durchgangsverkehr durch die Einführung von Tempo 30 auf der Sevogelstrasse nicht auf andere verkehrsorientierte Strassen verlagern können soll, bestehen solche doch gemäss dem vom Beschwerdeführer selbst beigebrachten und im Gutachten enthaltenen Plan Strassennetz hierarchie des Kantons Basel-Stadt (vgl. Anhang 3 des Gutachtens der Glaser Saxer Keller AG vom 16. März 2015). Ebenso wenig ist ersichtlich, inwiefern das südliche Teilstück der Sevogelstrasse durch die Anordnung von Tempo 30 mit

den zugehörigen flankierenden Massnahmen nicht mehr seiner Funktion als Ausnahmetransportroute nachkommen können soll. Abgesehen davon, dass dieser Strassenabschnitt ohnehin nur selten zu solchen Zwecken genutzt wird, müssen die versetzten Parkfelder im Falle eines Ausnahmetransports gemäss dem Gutachten der Glaser Saxer Keller AG gesperrt werden (vgl. S. 11). Es bestehen somit sachliche Gründe, die Höchstgeschwindigkeit auf dem südlichen Abschnitt der Sevogelstrasse auf 30 km/h herabzusetzen.

4.4.3. Schliesslich zweifelt der Beschwerdeführer an der Erforderlichkeit der geplanten Geschwindigkeitsbeschränkung. Zwar räumt er ein, dass aufgrund des Primarschulhauses an der Sevogelstrasse ein besonderes Schutzbedürfnis für Schulkinder besteht (Art. 108 Abs. 2 lit. b SSV). Dennoch erachtet er eine permanente Tempo-30-Signalisation auf dem gesamten südlichen Teilstück als unverhältnismässig. Vielmehr sei die vorgesehene Verkehrsordnung im Sinne einer mildereren Massnahme räumlich auf den Abschnitt zwischen der Hardstrasse und der Engelgasse sowie zeitlich auf die Zeiten des Schulanfangs und -schlusses zu beschränken (7.30 bis 8.30, 11.45 bis 14.15, 15.30 bis 18.15 h).

Der Beschwerdeführer verkennt dabei, dass der erwähnte Strassenabschnitt nicht nur von den Primarschülerinnen und -schülern des Sevogelschulhauses als Schulweg genutzt wird. Vielmehr muss er auch von Kindergartenkindern überquert werden, damit sie zu den in unmittelbarer Umgebung zur Sevogelstrasse liegenden Kindergärten gelangen können (vgl. Gutachten der Glaser Saxer Keller AG vom 16. März 2015, S. 5 und 10). Es ist davon auszugehen, dass diese besonders schutzbedürftigen Kinder genauso wie Velofahrerinnen und -fahrer als Teilnehmer des übrigen Langsamverkehrs auch ausserhalb der vom Beschwerdeführer vorgeschlagenen Zeiten zwischen der Hardstrasse und der Engelgasse unterwegs sind. Zudem wäre es für einen Motorfahrzeugführer verwirrend, wenn auf einer von Tempo-30-Zonen umschlossenen Strasse auf einem kurzen Abschnitt grundsätzlich eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gälte, diese aber für eine Stunde am Morgen, für 2.5 Stunden über Mittag und für 2.75 Stunden am Nachmittag durch Tempo 30 ersetzt würde. Damit würde ein zusätzlicher Gefahrenherd geschaffen, denn eine solche Wechselsignalisation in kurzen Abständen und nur für geringe Zeitspannen wäre dem bei Motorfahrzeugführern mit zunehmender Dauer und Bekanntheitsgrad der

Massnahme einsetzenden Gewöhnungseffekt an tiefe Geschwindigkeiten abträglich (vgl. Studie "Potential von Temporeduktionen innerorts als Lärmschutzmassnahme" der Grolimund und Partner AG vom 16. Januar 2015, S. 19). Schliesslich führt die Anordnung von Tempo 30 auf dem gesamten

südlichen Abschnitt der Sevogelstrasse insbesondere in der Nacht zu einer wahrnehmbaren Lärmreduktion, deren Potenzial - wie bereits ausgeführt (vgl. E. 4.1.3 hiervor) - noch nicht vollständig ausgeschöpft worden ist. Insofern ist nicht zu beanstanden, wenn die Vorinstanz die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nur als permanente Anordnung auf dem gesamten südlichen Teilstück als wirksam erachtete. Daran ändert der Umstand nichts, dass auf der Strassburgerallee eine Wechselsignalisation eingeführt worden sein soll. Ebenso wenig vermag der Beschwerdeführer mit der in diesem Zusammenhang erhobenen Gehörsrüge durchzudringen: Er übersieht, dass die Vorinstanz nicht gehalten ist, sich mit allen Parteistandpunkten einlässlich auseinanderzusetzen und jedes einzelne Vorbringen ausdrücklich zu widerlegen (BGE 141 III 28 E. 3.2.4 S. 41). Dass sie seiner Argumentation nicht gefolgt ist und diese mit einer aus seiner Sicht nicht überzeugenden Begründung abgelehnt hat, verletzt das rechtliche Gehör nicht.

5.

Der Einbezug des nördlichen Teils der Sevogelstrasse zwischen der St. Alban-Anlage und der Hardstrasse in eine Tempo-30-Zone erfolgte ebenfalls aus Gründen des Lärmschutzes und der Verkehrssicherheit.

5.1. Der Beschwerdeführer erhebt zunächst verschiedene formelle Einwände:

5.1.1. Vorab erblickt er in der Qualifizierung des nördlichen Abschnitts als siedlungsorientierte Strasse eine offensichtlich falsche Sachverhaltsfeststellung. Dabei bringt er angesichts des Vorewähnten (vgl. E. 4.4.2 hiervor) jedoch nicht in rechtsgenügender Weise vor, inwiefern die Behebung des Mangels für den Ausgang des Verfahrens entscheidend sein soll (Art. 97 Abs. 1 BGG). Vor allem aber verkennt er, dass aus den von ihm selbst ins Recht gelegten Unterlagen und insbesondere aus dem auch im Gutachten des Amtes für Mobilität vom 12. November 2014 enthaltenen Plan Strassennetzhierarchie des Kantons Basel-Stadt vom 23. November 2010 (vgl. Anhang 3) klar hervorgeht, dass der Abschnitt der Sevogelstrasse zwischen der Hardstrasse und St. Alban-Anlage nicht verkehrsorientiert ist, wird er doch im erwähnten Plan nicht einmal als Hauptsammelstrasse aufgeführt. Demnach liegt keine offensichtlich unrichtige Feststellung des Sachverhalts durch die Vorinstanz vor. An dieser Würdigung vermögen die weiteren Argumente des Beschwerdeführers nichts zu ändern, soweit diese denn überhaupt beachtlich sind (vgl. E. 1.2 hiervor).

5.1.2. Unbegründet ist sodann das Vorbringen des Beschwerdeführers, die Entscheidungsbegründung der Vorinstanz halte nicht vor dem Anspruch auf rechtliches Gehör stand. Dem angefochtenen Urteil kann entnommen werden, dass sich das Appellationsgericht mit dessen Einwand zur Strassenhierarchie auseinandergesetzt hat und die Einführung von Tempo 30 auf der Sevogelstrasse unabhängig vom Charakter der einzelnen Abschnitte als zulässig erachtete (vgl. E. 5.1 des vorinstanzlichen Entscheids). Der Beschwerdeführer wurde damit in die Lage versetzt, das angefochtene Urteil sachgerecht anzufechten, weshalb keine Gehörsverletzung vorliegt.

5.2. Hinsichtlich des Einbezugs des nördlichen Strassenabschnitts in eine Tempo-30-Zone zum Zweck der Lärminderung beanstandet der Beschwerdeführer, dass die Vorinstanz von einem vergleichbaren Reduktionspotenzial ausgehe wie im südlichen Teilstück der Sevogelstrasse. Seiner Ansicht nach ist die Ausgangslage in beiden Abschnitten unterschiedlich. Dabei legt er jedoch weder in substantiierter Weise dar noch leuchtet es ein, weshalb der nördliche Teil hinsichtlich des Alters des Strassenbelags, des Strassenzustands und der Distanz der Liegenschaften zur Strasse wesentlich vom südlichen Abschnitt abweichen soll. Entscheidend ist denn auch, dass das Gutachten des Amtes für Mobilität vom 12. November 2014 zusammen mit dem BAFU davon ausgeht, dass der Abschnitt zwischen der St. Alban-Anlage und der Hardstrasse bei einer Zuweisung zu einer Tempo-30-Zone in lärmschutzrechtlicher Hinsicht vollständig saniert werden kann (vgl. Gutachten, S. 8; Stellungnahme des BAFU vom 7. Juli 2017, S. 4). Der Beschwerdeführer bringt nichts vor, was an der Stichhaltigkeit der gutachterlichen Darlegungen und der Stellungnahme des BAFU als Umweltfachbehörde des Bundes zweifeln liesse.

Soweit er darüber hinaus das Gutachten mangels Prüfung von alternativen Massnahmen als ungenügend erachtet, kann ihm nicht gefolgt werden. Er zeigt nicht auf, welche anderen Vorkehrungen hätten geprüft werden sollen. Der Einbau eines lärmarmen Belags erwiese sich von vornherein als unverhältnismässig, zumal die IGW durch eine Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h im betroffenen Abschnitt eingehalten werden können. Demnach ist weder das Gutachten noch der Einbezug dieses Teilstücks der Sevogelstrasse in eine Tempo-30-Zone gestützt auf Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV zu beanstanden.

5.3. Ob zusätzlich der Herabsetzungsgrund von Art. 108 Abs. 2 lit. b SSV (besonderer Schutz bestimmter Strassenbenützer) vorliegt, kann insoweit dahingestellt bleiben. Der Vollständigkeit halber ist aber darauf hinzuweisen, dass der nördliche Abschnitt der Sevogelstrasse unbestrittenemassen neben Fahrradfahrern insbesondere auch von Schul- und Kindergartenkindern genutzt wird und von diesen teilweise überquert werden muss, um in die in unmittelbarer Nähe liegenden Bildungseinrichtungen zu gelangen (vgl. Gutachten des Amts für Mobilität vom 12. November 2014, S. 4, 6 und 8). Damit liegt ein taugliches Kriterium vor, um den Einbezug dieses Teilstücks in eine Tempo-30-Zone zu rechtfertigen, ohne dabei den Behörden Tür und Tor zu öffnen, um die Geschwindigkeit flächendeckend auf 30 km/h herabzusetzen. Weshalb eine solche Massnahme unter Verhältnismässigkeitsgesichtspunkten nicht auch präventiv angeordnet werden kann, ist nicht nachvollziehbar. Dient die Zuweisung zu einer Tempo-30-Zone der Sicherheit besonders schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmer, muss - wie beim Vorliegen eines erheblichen Sicherheitsdefizits (BGE 139 II 145 E. 5.6 S. 170) - nicht zugewartet werden, bis sich ein Verkehrsunfall ereignet. Demnach erweisen sich weder die vorgesehene Verkehrsanordnung auf dem nördlichen Abschnitt der Sevogelstrasse noch das Gutachten des Amts für Mobilität als bundesrechtswidrig.

6.

Unter Würdigung der gesamten Umstände des vorliegenden Falls verletzte die Vorinstanz kein Bundesrecht, wenn sie den Einbezug des Abschnitts der Sevogelstrasse zwischen der Hardstrasse und St. Alban-Anlage in eine Tempo-30-Zone bzw. die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im Teilstück zwischen der Hard- und St. Jakob-Strasse bestätigte.

Die Beschwerde erweist sich somit als unbegründet und ist abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist. Bei diesem Verfahrensausgang wird der Beschwerdeführer kostenpflichtig (Art. 66 Abs. 1 BGG). Praxisgemäss hat der Kanton, der in seinem amtlichen Wirkungskreis gehandelt hat, keinen Anspruch auf Parteikostenersatz (Art. 68 Abs. 3 BGG).

Demnach erkennt das Bundesgericht:

1.

Die Beschwerde wird abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.

2.

Die Gerichtskosten von Fr. 3'000.-- werden dem Beschwerdeführer auferlegt.

3.

Es wird keine Parteientschädigung zugesprochen.

4.

Dieses Urteil wird dem Beschwerdeführer, dem Amt für Mobilität, dem Bau- und Verkehrsdepartement, dem Appellationsgericht des Kantons Basel-Stadt als Verwaltungsgericht, Dreiergericht, dem Bundesamt für Strassen und dem Bundesamt für Umwelt schriftlich mitgeteilt.

Lausanne, 2. März 2018

Im Namen der I. öffentlich-rechtlichen Abteilung
des Schweizerischen Bundesgerichts

Der Präsident: Merkli

Die Gerichtsschreiberin: Pedretti