



Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

An den Grossen Rat

12.0788.02

09.5353.03	11.5306.03	08.5155.04	05.8483.05	09.5317.03
08.5205.04	09.5117.04	04.7817.07	07.5157.04	07.5188.05
			12.5213.02	12.5189.02

Basel, 12. Dezember 2012

Kommissionsbeschluss
vom 12. Dezember 2012

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zum Ratschlag 12.0788.01 Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30

Projektierung und Umsetzung von Massnahmen aus dem aktualisierten Tempo 30-Konzept

zur Petition P296 „Für durchgehend Tempo 30 in der Austrasse“,

zur Petition P300 „Tempo 30 im Gundeli – jetzt“

und zu zehn Anzügen

sowie

Bericht der Kommissionsminderheit

1. Ausgangslage

Der Grosse Rat hat vor einigen Jahren mit der Genehmigung von insgesamt drei Ratschlägen die flächendeckende Einführung von Tempo 30 in den Basler Wohngebieten beschlossen. Die politischen Aufträge aus den drei Ratschlägen sind inzwischen umgesetzt und die Kredite praktisch vollständig aufgebraucht. Mit der Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30 beantragt der Regierungsrat nun weitere Mittel in Höhe von CHF 3 Mio. zur Projektierung und Umsetzung von Massnahmen aus dem aktualisierten Tempo 30-Konzept sowie zur Optimierung von bestehenden Tempo-30-Zonen. Dazu Anlass gegeben haben nicht zuletzt zahlreiche politische Vorstösse aus dem Grossen Rat und Petitionen aus dem Volk. Mit einer Rahmenausgabenbewilligung wird die bei der Umsetzung der voraussichtlich zahlreichen kleineren bis mittelgrossen Massnahmen notwendige Flexibilität gewährleistet. Die Kosten der einzelnen Massnahmen lassen sich jeweils erst nach Erarbeitung eines Projektes genau beziffern. Optimiert werden müssen die bestehenden Zonen dort, wo die obligatorischen Wirkungskontrollen Defizite ausgewiesen haben.

Im November 2010 hat der Regierungsrat eine neue Strassennetzhierarchie genehmigt und damit die Grundlage für die Überarbeitung des bestehenden Tempo 30-Konzepts gelegt. Die Strassennetzhierarchie definiert das siedlungs- und das verkehrsorientierte Strassennetz und formuliert Grundsätze zu Tempo 30. Siedlungsorientierte Strassen werden demnach grundsätzlich in Tempo 30-Zonen integriert. Speziell geprüft werden solche mit öffentlichem Verkehr (ÖV). Bei Fahrzeitverlängerungen des ÖV in Folge Einführung von Tempo 30 müssen Kompensationsmassnahmen erarbeitet werden. Erfahrungen in anderen Schweizer Städten zeigen allerdings, dass Tempolimiten, Vortrittsregelungen und Ähnliches die flüssige und fahrplanmässige Fahrt des ÖV in siedlungsorientierten Strassen nicht wesentlich verzögern. Auf verkehrsorientierten Strassen ist Tempo 30 nur in begründeten und rechtlich genau definierten Ausnahmefällen permanent oder temporär möglich und sinnvoll.

Basierend auf der neuen Strassennetzhierarchie und weiteren rechtlichen und planerischen Grundlagen hat das Bau- und Verkehrsdepartement die aktuellen Tempo 30-Zonen in Basel überprüft und das bestehende Konzept um neue Aspekte wie temporäre Geschwindigkeitsbeschränkungen ergänzt. Aufgrund der Eignungsprüfung schlägt der Regierungsrat insgesamt 50 siedlungsorientierte Strassenabschnitte zum künftigen Einbezug in Tempo 30-Zonen vor. Davon werden je elf von Tram oder Bus befahren. Um definitiv nachzuweisen, dass sich diese Strassenabschnitte für Tempo 30 eignen, wird für alle ein Projekt erarbeitet. Acht weitere Abschnitte mit Tramverkehr sollen vor diesem Schritt noch genauer überprüft werden. Bei insgesamt 19 Abschnitten sieht der Regierungsrat bereits nach der ersten Eignungsprüfung von einem Einbezug in Tempo 30-Zonen ab. Ein Übersichtsplan mit den neu zum Einbezug in Tempo 30-Zonen vorgeschlagenen Strassenabschnitten liegt dem Ratschlag bei.

Im neuen Tempo 30-Konzept wird auch Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen thematisiert. Solche so genannte Tempo 30-Strecken sind aus Sicht des Regierungsrats nur in Ausnahmefällen möglich. Im Grundsatz gilt auf verkehrsorientierten Strassen gemäss Bundesrecht Tempo 50. Permanent Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen drängt sich aber beispielsweise in Quartierzentren auf, temporäre Reduktionen können tagsüber aus Gründen der Verkehrssicherheit (z.B. im Umfeld eines Schulhauses) oder nachts zur Reduktion der Umweltbelastung (v.a. Lärm) sinnvoll sein.

Generell erwartet der Regierungsrat von der Erweiterung der Tempo 30-Zonen und den neuen Tempo 30-Strecken eine höhere Verkehrssicherheit und mehr Wohnqualität. Negative Auswirkungen des Individualverkehrs wie Unfälle, Abgase, Lärm oder Nutzungskonflikte werden durch Tempo 30 gemildert. Zonale Geschwindigkeitsbegrenzungen führen neben der Verlangsamung des Verkehrs auch zu einem gleichmässigeren Verkehrsfluss. Sie kanalisieren zudem den Durchgangsverkehr auf die Hauptachsen und helfen, quartierfremden Verkehr aus den verkehrsberuhigten Strassen fernzuhalten.

Der Grosse Rat hat den Ratschlag betreffend Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30 [...] sowie die Berichte zu insgesamt zehn Anzügen am 27.6.2012 an die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Ebenfalls überwiesen erhalten hat die UVEK die beiden Petitionen P296 „Für durchgehend Tempo 30 in der Austrasse“ und P300 „Tempo 30 im Gundeli – jetzt“. Sie hat sich an ihren Sitzungen vom 20.6.2012, 15.8.2012, 29.8.2012, 12.9.2012, 26.9.2012 und 31.10.2012 mit den Geschäften auseinandergesetzt. An der zweiten Sitzung hat sie Vertreterinnen und Vertreter der wichtigsten Verkehrsverbände, an der dritten jene der beiden Petentschaften angehört. Im Verlauf der weiteren Erörterungen des Geschäfts hat sich gezeigt, dass die Haltungen innerhalb der UVEK zu verschieden sind, um dem Grossen Rat einen gemeinsamen Antrag stellen zu können. Die UVEK hat sich deshalb an ihrer Sitzung vom 31.10.2012 in eine Mehr- und eine Minderheit aufgeteilt, die danach jeweils drei weitere Sitzungen abgehalten haben, um ihre Berichte zu erstellen und zu diskutieren.

Zur Kommissionmehrheit gehören: Stephan Luethi-Brüderlin, Brigitte Heilbronner, Jörg Vitelli, Aeneas Wanner, Michael Wüthrich und Christoph Wydler.

Zur Kommissionminderheit gehören: Christian Egeler, Remo Gallacchi, Bruno Jagher und Heiner Vischer.

Keiner der beiden Seiten angeschlossen hat sich Toni Casagrande.

Bericht und Anträge der Kommissionmehrheit finden sich in den nachfolgenden Kapiteln 2 und 3, Bericht und Anträge der Kommissionminderheit in den Kapiteln 4 und 5.

2. Erörterungen der Kommissionsmehrheit

2.1 Einleitung

Die ersten verkehrsberuhigenden Massnahmen sind in Basel schon vor Einführung der Tempo 30-Zonen ergriffen worden. Das wechselseitige Parkieren erwies sich als wirksam für die Beruhigung des Verkehrs und wurde von den Anwohnerinnen und Anwohnern sehr geschätzt. Nachdem der Bund die rechtlichen Voraussetzungen für Tempo 30 geschaffen hatte, wurde die Signalisation von Tempo 30-Zonen in der Stadt Basel etappenweise an die Hand genommen. Der Grosse Rat bewilligte jeweils die erforderlichen Kredite.

Eine Reduktion der von den Fahrzeugen gefahrenen Geschwindigkeit wirkt sich in vielfacher Weise positiv aus. So verkürzt sich der Bremsweg derart, dass Unfälle entweder vermieden werden können oder ihre Folgen wesentlich geringer sind. Davon profitieren insbesondere Kinder und Velofahrende. Zudem verbessert sich das subjektive Sicherheitsgefühl deutlich. Anwohnende profitieren von geringeren Lärmimmissionen, was zu mehr Wohnlichkeit in den Quartieren führt.

Für die Kommissionsmehrheit sind die Vorteile von Tempo 30 unbestritten und derart bedeutend, dass sie nur von dieser Geschwindigkeitsobergrenze abweichen möchte, wo es sich um baulich entsprechend ausgestaltete Hauptverkehrsstrassen handelt.

2.2 Rechtliche Voraussetzungen für die Einführung von Tempo 30

Siedlungsorientierte Strassen können nach einfachen Abklärungen in Tempo 30-Zonen integriert werden. Aber auch auf verkehrsorientierten Strassen ist dieses Temporegime möglich: Mehrere Schweizer Orte haben bereits Tempo 30 auf Durchgangachsen eingeführt. Für die Stadt Basel besitzt der Kanton somit verschiedene Möglichkeiten, Tempobeschränkungen einzuführen. Eine Variante besteht in der Klassifizierung der Strassen. Bei der Ausgestaltung der Strassennetzhierarchie er beträchtlichen Ermessensspielraum. Diesen sollte er im Siedlungsumfeld nach Auffassung der Kommissionsmehrheit immer zugunsten der Einführung von Tempo 30 nutzen, die Strassen also wenn immer möglich als siedlungsorientiert klassieren.

Die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf den nicht als siedlungsorientiert deklarierten Strassen ist nur unter bestimmten Bedingungen wie mangelnder Verkehrssicherheit oder übermässiger Lärm- und Luftbelastung möglich. Insbesondere das letzte Kriterium dürfte in der Stadt in verkehrsbelasteten Strassen in der Regel erfüllt sein. Die Kommissionsmehrheit erwartet, dass der Kanton von der Möglichkeit, Tempo 30 einzuführen, überall dort Gebrauch macht, wo die Verkehrsimmissionen die Wohnqualität allzu stark beeinträchtigen.

2.3 Umsetzungszeitraum und -orte

In vielen Gebieten der Stadt Basel ist Tempo 30 bereits eingeführt. Der vorliegende Ratschlag hat zum Ziel, Lücken zu schliessen, Zonen zu ergänzen oder zu erweitern. Bei praktisch allen Strassen ist dies mit einer Signalisations- und Markierungsänderung möglich. Den dafür vorgesehenen Zeitraum von fünf Jahren erachtet die Mehrheit der UVEK als reichlich

lang. Sie ist der Meinung, dass die Umsetzung in maximal drei bis vier Jahren erfolgen soll. Allfällige bauliche Massnahmen zur Unterstützung von Tempo 30 möchte sie erst im Rahmen der Erfolgskontrolle realisiert sehen – und zwar nur dann, wenn sich zeigt, dass für die Einhaltung von Tempo 30 andere Massnahmen nicht greifen. Mit diesem Vorgehen lassen sich die Projektierungsarbeiten und die Ausführungsphase verkürzen.

2.4 Velorouten und Tempo 30

In Basel wurden die Velorouten parallel zu den vom Motorfahrzeugverkehr stark befahrenen Achsen durch die Quartiere gelegt, so der „Veloring“ (Bernerring – St. Galler-Ring – Strassburgerallee) oder die Verbindung Peter Rot-Strasse – Mattenstrasse im Kleinbasel. Auf Velorouten sollen die Velofahrenden sicher, bequem und zügig vorankommen. Einschränkende Massnahmen wie bauliche Verengungen, doppelseitiges oder „blockweises“ Parkieren zur Verschmälerung der Fahrbahn sowie Trottoirüberfahrten an den Kreuzungen zu Tempo-50-Strassen laufen den Zielen der Veloförderung zuwider. Anstelle von Trottoirüberfahrten ist den Bedürfnissen des Langsamverkehrs mit anderen geeigneten baulichen Massnahmen Rechnung zu tragen. Die Mehrheit der UVEK fordert, diesen Aspekten grosses Gewicht beizumessen, wenn Tempo 30 auf Veloachsen umgesetzt oder „Nachbesserungen“ vorgenommen werden.

2.5 Strassennetzhierarchie

Abgesehen von den Nationalstrassen gibt es in Basel-Stadt nur wenige Strassen, die gemäss Durchgangsstrassenverordnung des Bundes als Hauptverkehrsachsen frei gehalten werden müssen. Bei den übrigen ist der Kanton frei in der Ausgestaltung der Strassennetzhierarchie. Offensichtlich wird dieser Spielraum beim Vergleich zwischen altem und neuem Plan über die Strassennetzhierarchie. Grundlage für die Einstufung bilden vom Kanton selbst gesetzte – auf den schweizerischen Normen basierende – Kriterien. Betreffend Zuweisung von Hauptverkehrsstrassen (HVS) und Hauptsammelstrassen (HSS) sind für die Mehrheit der UVEK nebst den verkehrplanerischen Kriterien auch die Strassenbreite, die Nutzung oder die Wohndichte relevant. Nebst der Einweisung einer Strasse in eine Tempo 30-Zone besteht die Möglichkeit, stärker befahrene Strassen als vortrittsberechtigte Tempo-30-Strecken zu signalisieren. Mit dieser Lösung behalten die Strassen ihren Durchgangscharakter, der ÖV kann unbehindert fahren und der motorisierte Verkehr in einem homogenen Verkehrsfluss zirkulieren. Dadurch wird die Verkehrssicherheit gesteigert, der Lärm reduziert und die Wohnlichkeit verbessert.

Die Mehrheit der UVEK ist der Meinung, dass folgende Strassen als vortrittsberechtigte Tempo-30-Strecken zu signalisieren sind:

- Neuweilerstrasse (Verbesserung Fussgängersicherheit, Lärmreduktion, homogenerer Fluss des motorisierten Verkehrs)
- Birmanngasse (Veloroute, Verkehrssicherheit, siehe auch Kap. 2.4)
- Gundeldingerstrasse (viel strassenquerender Fussgängerverkehr, Schulen, Margarettenpark, Institutionen, Lärmreduktion, Wohnlichkeit)
- Dornacherstrasse (schmale Strasse, viel Veloverkehr, Lärmreduktion, homogenerer Fluss des motorisierten Verkehrs)

- Elsässerstrasse (Abschnitt St. Johannis-Tor – Voltaplatz) (Einkaufsstrasse mit Tram, viel strassenquerender Fussgängerverkehr, Lärmreduktion, vergleichbar mit der Güterstrasse, in der auch Tempo 30 vorgesehen ist)
- Ahornstrasse (Strasse hat Quartiercharakter, Lärmreduktion, Wohnlichkeit)
- Klybeckstrasse (Abschnitt Horburgstrasse – Feldbergstrasse) (Einkaufsstrasse mit Tram, viel strassenquerender Fussgängerverkehr, Lärmreduktion, vergleichbar mit der Güterstrasse, in der auch Tempo 30 vorgesehen ist)
- Sevogelstrasse (Sevogelschulhaus, beidseitig durchgehend bewohnt, der untere Teil Gellertstrasse – Hardstrasse ist bereits für Tempo 30 vorgesehen)
- Austrasse (schmale Strasse, Tramverkehr, enge Verhältnisse zum Überholen der Velos, Lärmreduktion, Wohnlichkeit, im Abschnitt Schützenmattstrasse – Brausebad ist bereits Tempo 30 vorgesehen)

2.6 Petitionen

Die Kommissionsmehrheit beantragt dem Grossen Rat einstimmig, die beiden Petitionen P296 „Für durchgehend Tempo 30 in der Austrasse“ und P300 „Tempo 30 im Gundeli – jetzt“ dem Regierungsrat zur abschliessenden Behandlung zu überweisen mit der Empfehlung, dies im Sinne der Petentschaften und der Mehrheit der UVEK zu tun.

2.7 Anzüge

Anzug Daniel Goepfert betreffend Tempo 30 in der Birmannsgasse: die Birmannsgasse ist schmal und eine viel befahrene Veloroute. Sie eignet sich nicht für Tempo 50 und sollte deshalb nicht als verkehrorientierte Strasse gelten. Der Grosse Rat hat den im März 2004 überwiesenen Anzug entgegen dem Antrag des Regierungsrats bereits vier Mal stehen gelassen. Die Mehrheit der UVEK möchte, dass dem Willen des Grossen Rates endlich Nachachtung verschafft wird und diese Strasse ins Tempo 30-Regime integriert oder als Tempo 30-Strecke signalisiert wird. Deshalb beantragt sie dem Grossen Rat, den Anzug bis zur Umsetzung der geforderten Massnahme stehen zu lassen.

Ebenfalls beantragt die Mehrheit aus obigen Erwägungen den Anzug Brigitte Heilbronner und Konsorten betreffend Tempo 30 in der ganzen Stadt Basel während der Nacht und den Anzug Beatriz Greuter und Konsorten betreffend flankierende Massnahmen im Gundeli nach Eröffnung der Nordtangente stehen zu lassen.

2.8 Leitsätze

Die Mehrheit der UVEK ist der Meinung, dass die weitere Umsetzung von Tempo 30 in der Stadt Basel vier Leitsätzen folgen soll:

1. Ausser auf verkehrorientierten Strassen gilt grundsätzlich Tempo 30.
2. Auf Hauptsammelstrassen (HSS) soll Tempo 30 angeordnet werden, wenn dadurch die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs verbessert werden kann.
3. Die Bedürfnisse des Velo- und Fussgängerverkehrs sind in der Planung und Umsetzung weiterer Tempo 30-Zonen besonders zu berücksichtigen. Auf Velorouten ist auf das

Schaffen von Engpässen und baulichen Hindernissen sowie auf Trottoirüberfahrten zu verzichten.

4. Auf Tempo 30-Strecken und in Tempo 30-Zonen ist dem ÖV Priorität zu gewähren.

3. Anträge der Kommissionsmehrheit an den Grossen Rat

Die Kommissionsmehrheit beantragt dem Grossen Rat einstimmig, zur weiteren Umsetzung von Tempo 30 eine Rahmenausgabenbewilligung von CHF 3 Mio. für die Jahre 2013 bis 2017 zu bewilligen. Der Regierungsrat hat dabei die vier Leitsätze gemäss Kapitel 2.8 des vorliegenden Berichts zu berücksichtigen.

Die Kommissionsmehrheit beantragt dem Grossen Rat einstimmig, die beiden Petitionen P296 „Für durchgehend Tempo 30 in der Austrasse“ und P300 „Tempo 30 im Gundeli – jetzt“ dem Regierungsrat zur abschliessenden Behandlung zu überweisen mit der Empfehlung, dies im Sinne der Petentschaften und der Mehrheit der UVEK zu tun.

Die Kommissionsmehrheit beantragt dem Grossen Rat einstimmig, die Anzüge Daniel Goepfert betreffend Tempo 30 in der Birmannsgasse, Brigitte Heilbronner und Konsorten betreffend Tempo 30 in der ganzen Stadt Basel während der Nacht und Beatriz Greuter und Konsorten betreffend flankierende Massnahmen im Gundeli nach Eröffnung der Nordtangente stehen zu lassen. Ebenfalls einstimmig beantragt sie dem Grossen Rat, die Anzüge Eveline Rommerskirchen und Konsorten betreffend Reiterstrasse in die Tempo 30 Zone integrieren, Michael Wüthrich und Konsorten betreffend Tempo 30 in der Hammerstrasse und dem Claragraben, Sabine Suter und Konsorten betreffend durchgehend Tempo 30 in der Allmendstrasse, Oswald Inglin und Konsorten betreffend Konsolidierung des Boulevard Güterstrasse mit Tempo 30, Sibylle Benz Hübner und Konsorten betreffend Tempo 30 in der Solothurnerstrasse und Velo-Gegenverkehr ab Dornacherstrasse, UVEK betreffend Tempo 30 in der Horburgstrasse und Lukas Engelberger und Konsorten betreffend Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Schulhäusern und Kindergärten abzuschreiben.

Die Kommissionsmehrheit hat Michael Wüthrich zu ihrem Sprecher bestimmt.

Im Namen der Kommissionsmehrheit



Michael Wüthrich

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30

Projektierung und Umsetzung von Massnahmen aus dem aktualisierten Tempo 30-Konzept

(vom **[Hier Datum eingeben]**)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst nach Einsicht in den Ratschlag Nr. 12.0788.01 und den Bericht Nr. 12.0788.02 der Mehrheit der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission:

1. Der Grosse Rat, auf Antrag des Regierungsrates, bewilligt für die Umsetzung des Tempo 30-Konzepts in Basel eine Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30 in der Höhe von insgesamt CHF 3'000'000 für die Jahre 2013–2017 (ungefähre Jahrestanchen: 2013: CHF 400'000; 2014: CHF 600'000; 2015: CHF 600'000; 2016: CHF 700'000; 2017: CHF 700'000) (Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Pos. 617010020030 Tiefbauamt).
2. Die Leitsätze der Mehrheit der UVEK dienen als Grundlage für die Umsetzung des Tempo 30-Konzepts. Der Regierungsrat prüft die im Bericht der Kommissionmehrheit aufgeführten verkehrsorientierten Strassen betreffend Einführung von Tempo 30.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.

4. Erörterungen der Kommissionsminderheit

4.1 Ausgangslage und Zusammenfassung

Der Regierungsrat beantragt in seinem Ratschlag einen Rahmenkredit zur weiteren Umsetzung neuer oder Vergrösserung und Optimierung bestehender Tempo 30-Zonen sowie neuer Tempo 30-Strecken in Basel-Stadt. Seine Vorschläge hierzu basieren einerseits auf der 2010 neu festgelegten Strassennetzhierarchie für den Kanton, andererseits auf lokalen Bedürfnissen, die Geschwindigkeit grossflächiger auf Tempo 30 herabzusetzen. Auch wenn in der UVEK unbestritten war, dass eine geringere Geschwindigkeit zur Verkehrssicherheit und Tempo-30 Zonen, wo dies möglich ist, zu einer höheren Lebensqualität in den Wohnquartieren beitragen, gingen die Meinungen zur Umsetzung eines erweiterten Tempo 30-Regimes zwischen einer Mehrheit und Minderheit der UVEK auseinander. Während die Mehrheit am liebsten ausser den Hochleistungsstrassen eine über das gesamte Kantonsgebiet flächendeckende Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sehen würde, ist für die Minderheit das in der Strassennetzhierarchie festgelegte Netz von verkehrs- und siedlungsorientierten Strassen das zentral wichtige Prinzip, den städtischen Verkehrsfluss zu gewährleisten und die Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Dieses System darf nach der festen Überzeugung der Minderheit nur in Ausnahmefällen und auf Grund zwingender, lokaler Verhältnisse im Einklang mit den rechtlichen Rahmenbedingungen abgeändert werden.

Kritisch hinterfragt hat die Minderheit die Auswirkungen von Tempo 30-Strecken und Tempo 30-Zonen auf den Öffentlichen-, Individual- und Langsamverkehr sowie den Beitrag der geplanten Massnahmen zur Lärm- und Schadstoffentlastung. Sie ist zudem skeptisch, dass die Umwidmung von verkehrsorientierten Strassen in siedlungsorientierte Strassen oder die Anwendung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen bei Nichteinhalten der restriktiven bundesrechtlichen Vorgaben überhaupt möglich ist und deshalb juristisch stark angreifbar ist (s. Kapitel 4.2).

Die Minderheit unterstützt somit den Ratschlag des Regierungsrates, der die bestehenden Tempo 30-Zonen erweitert und so bestehende Lücken schliesst, sich aber auch klar zur Netzhierarchie mit siedlungs- und verkehrsorientierten Strassen bekennt, um die Quartiere zu entlasten und den Verkehrsfluss zu gewährleisten. Die Minderheit fordert deshalb, Tempo 30-Strecken auf verkehrsorientierten Strassen nur in restriktiv definierten Fällen einzurichten, wie es der Regierungsrat vorschlägt.

4.2 Rechtliche Grundlagen

Für die Minderheit ist es wichtig in Erinnerung zu rufen, dass das Strassenverkehrsrecht national geregelt ist. Der Spielraum für Experimente und regionale Auslegungen ist deshalb sehr eng. Dies ist auch richtig, da ein Verkehrsteilnehmer oder eine Verkehrsteilnehmerin in einer ihm bzw. ihr unbekanntem Umgebung nicht von komplett anderem Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer überrascht werden soll. Dies wäre aus Sicht der Verkehrssicherheit sehr gefährlich.

Die Mehrheit stuft den Spielraum der lokalen Behörden als viel grösser ein, als dies aus Sicht der Minderheit möglich ist. Aus Sicht der Minderheit widersprechen einige der Ideen klar dem Bundesrecht.

Ein Beispiel dafür ist die Forderung, dass dem ÖV in Tempo 30-Zonen Priorität zu gewähren ist. Das ist nicht zulässig, da eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung nur aus Verkehrssicherheitsgründen möglich ist (Art. 4 Verordnung über Tempo 30-Zonen).

Da der Ratschlag der Regierung die entsprechenden Artikel nicht genau benennt und teilweise die entsprechenden Absätze nicht vollständig wieder gibt, sind nachfolgend die wichtigsten Paragraphen aufgelistet.

4.2.1 Signalisationsverordnung (SSV)

Art. 2a Zonensignalisation

⁵ Die Signale „Tempo-30-Zone“, „Begegnungszone“ und „Fussgängerzone“ sind nur auf Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter zulässig.

Art. 108 Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten

² Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können herabgesetzt werden, wenn:

- a. eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;
- b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;
- c. auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;
- d. dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.

⁴ Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann.

4.2.2 Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28. September 2001

Art. 4 Verkehrsrechtliche Massnahmen

¹ Eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung durch Signale ist nur zulässig, wenn die Verkehrssicherheit es erfordert.

² Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig. In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.

Art. 5 Gestaltung des Strassenraumes

¹ Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Zone müssen deutlich erkennbar sein. Die Ein- und Ausfahrten der Zone sind durch eine kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht.

Art. 6

Die realisierten Massnahmen sind spätestens nach einem Jahr auf ihre Wirkung zu überprüfen. Wurden die angestrebten Ziele nicht erreicht, so sind zusätzliche Massnahmen zu ergreifen.

4.3 Die geplanten Erweiterungen der Tempo 30-Zonen und Tempo 30-Strecken in Basel-Stadt

Die Minderheit unterstützt den Regierungsrat in seinem Bestreben, in den Wohnquartieren auf siedlungsorientierten Strassen grundsätzlich Tempo 30-Zonen einzurichten. Durch die damit notwendige Ausgestaltung der Strassen (geringerer Querschnitt und immer Rechtsvortritt) wird der Verkehr auf verkehrsorientierte Strassen gelenkt und so Durchgangsverkehr vermieden. Diese Strassen sollen auf Grund ihres Querschnittes auch den Schwerverkehr und Ausnahmetransporte aufnehmen können. Die siedlungsorientierten Strassen in den Wohnquartieren hingegen sollen primär der Erschliessung der Quartiere und ihrer Bevölkerung dienen. Die Minderheit unterstützt die im Ratschlag des Regierungsrats aufgelisteten Grundsätze vorbehaltlos.

Kleinere Vorbehalte sieht die Minderheit lediglich bei einzelnen Strassen, die bei der Definition der Strassennetzhierarchie 2010 abklassiert und neu als siedlungsorientiert bezeichnet wurden. Die Minderheit erinnert daran, dass sich der Charakter einer Strasse nicht durch das Umbenennen auf einem Plan ändert, sondern durch örtliche Anpassungen offensichtlich werden sollte.

Beispielsweise empfindet die Minderheit die Holeestrasse zwischen Neuweilerplatz und Laupenring für die Integration in eine Tempo 30-Zone ohne deutliche Umgestaltung und Prüfung als ungeeignet und juristisch angreifbar, da der Durchgangsverkehr tatsächlich via Laupenring und Neubadstrasse in Richtung Allschwil fährt. Ebenfalls skeptisch beurteilt wird der vorgeschlagene Teil der Giornicostrasse als Tempo 30-Strecke, da diese übersichtliche Strasse nur einseitig bebaut ist und nicht einen innerörtlichen Charakter aufweist.

Die ETH Zürich hat in einem Forschungsbericht¹ zu den Auswirkungen von Tempo 30-Zonen auf die Verkehrssicherheit festgehalten, dass sich die Geschwindigkeitsniveaus auf Strassen nicht oder nur sehr geringfügig ändern, wenn eine Tempo 30-Zone ohne weitere Massnahmen nur ausgeschildert wird. Sie empfiehlt deshalb, in solchen Fällen auf eine Signalisation zu verzichten, da sich die Verkehrsteilnehmer dadurch in einer falschen Sicherheit wiegen. Die Studie empfiehlt auch, Tempo 30-Zonen nicht zu gross anzulegen², da sonst immer mehr Strassen mit Sammelfunktion einbezogen werden und somit die Einhaltung der

¹ HP. Lindemann und T. Koy: Beurteilung der Auswirkungen von Zonensignalisationen (Tempo 30) in Wohngebieten auf die Verkehrssicherheit. ETH (2000)

² Empfehlung Nr 2: Kleinere abgeschlossene Zonen bis zu einer Grösse von etwa 0.3km² sind grösseren vorzuziehen. Ein Zusammenhängen von Einzelzonen zu grossflächigen Gebieten drängt sich nicht auf.

Höchstgeschwindigkeit im ganzen Gebiet sinkt. Die Erfahrungen im Kanton Basel-Stadt bestätigen dies. So ist die Einhaltung von Tempo 30 vor allem auf Strassen mit Sammelcharakter und ohne zusätzlich umgesetzte Massnahmen mangelhaft.

Die Einrichtung von einzelnen Tempo 30-Strecken auf verkehrsorientierten Strassen ist aus Sicht der Minderheit sinnvoll. Diese Massnahme muss aber jeweils gewisse restriktive Bedingungen gemäss Bundesvorgabe erfüllen (Art. 108, Abs.2 SSV). Der vom Regierungsrat vorgeschlagene Teil der Güterstrasse mit ihrem hohen Fussgängeraufkommen ist aus Sicht der Minderheit ein gutes Beispiel für eine permanente Tempo 30-Strecke auf einer verkehrsorientierten Strasse. Der vorgeschlagene Abschnitt der Sevogelstrasse und des Gundelindingerrains sind wegen den vielen strassenquerenden Primarschülern ein gutes Beispiel für eine zeitlich begrenzte Temporeduktion.

4.4 Beurteilung der Leitsätze der Mehrheit

Die Mehrheit der UVEK möchte, dass auf nicht verkehrsorientierten Strassen grundsätzlich Tempo 30 gilt. Der von der Minderheit unterstützte Vorschlag des Regierungsrats beinhaltet diese Forderung bereits im Wesentlichen. Wie im Ratschlag dargelegt, gibt es aber auch hier sinnvolle Ausnahmen (z.B. Erdbeergraben), da die Integration von Strassen mit ganz anderem Charakter und keinem Sicherheitsproblem der Einhaltung der Geschwindigkeit entgegen läuft.

Die Mehrheit der UVEK will zudem sehr viele verkehrsorientierte Strassen in Tempo 30-Zonen integrieren oder in Tempo 30-Strecken umwandeln. Wie in Kapitel 4.2 aufgezeigt, ist dies aber nur unter ganz bestimmten und sehr restriktiven Bedingungen möglich und sinnvoll (Art. 108, Abs. 2 SSV).

Aus Sicht der Minderheit ist es deshalb nicht nachvollziehbar, weswegen beispielsweise die Neuweilerstrasse als Tempo 30-Strecke signalisiert werden soll. Oft wird als Vergleichsbeispiel die Hauptstrasse in Köniz herangezogen, wo Tempo 30 auf dem zentralen Abschnitt dieser Hauptverkehrsachse erfolgreich eingeführt wurde. Dabei ist aber anzumerken, dass diese Strasse mit einem Aufenthaltstreifen in der Mitte der Strasse um Fussgängerquerungen zu erleichtern umgebaut wurde und alle Fussgängerstreifen entfernt wurden. Zusätzlich verfügt die Strasse in diesem Abschnitt über sehr viele Läden und entsprechend viele Querungen durch den Fussverkehr. Die Neuweilerstrasse weist jedoch weder einen Querschnitt für eine solche Umgestaltung auf noch besteht ein entsprechender Fussgängeranteil.

Die Forderung nach einem massiven Ausbau von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen führt auch zwingend zu einem erheblich grösseren Bearbeitungsaufwand, denn für jede Strasse, auf der Tempo 30 gelten soll, ist ein spezielles Gutachten gesetzlich vorgeschrieben. Die Beibehaltung des finanziellen Rahmens im Beschlussantrag der Mehrheit spiegelt dies allerdings nicht wieder. Es ist deshalb unseriös zu behaupten, dass mehr Arbeit mit gleich viel Geld erledigt werden kann. Zudem erfordert die Umsetzung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen eine umso genauere Detailplanung und zusätzliche Umsetzungsmassnahmen. Das Geld dazu ist durch die massive Erweiterung durch den beantragten Kredit nicht vorhanden.

Die Forderung, dem Öffentlichen Verkehr in Tempo 30-Zonen und auf Tempo 30-Strecken Priorität zu gewähren, ist grundsätzlich richtig. Aber es gilt zu bedenken, dass in Tempo 30-

Zonen die Aufhebung des Rechtsvortritts gemäss Bundesgesetz nur aus zwingenden Gründen der Verkehrssicherheit möglich ist (s. 4.2.2). In Tempo 30-Zonen ist dies daher grundsätzlich nur bei Unfallschwerpunkten möglich, gilt dann aber bei ungesteuerten Knoten auch für den restlichen Verkehr. Die Priorisierungsmöglichkeiten an lichtsignalgesteuerten Knoten ist jedoch selektiv für den ÖV möglich.

Die Minderheit bezweifelt auch, dass in einem Konzept mit Tempo 30-Zonen und Tempo 30-Strecken viel Geld eingespart werden kann, da auf die Tore zu den Tempo 30-Zonen nicht verzichtet werden kann.

Grundsätzlich ist die Minderheit der Meinung, dass der Einfluss einer flächendeckenden Anwendung von Tempo 30 auf die Wohnlichkeit und Verkehrssicherheit überschätzt wird, in einigen Fällen sogar falsch ist.

4.5 Verkehrssicherheit

Es ist unbestritten, dass die Auswirkungen bei einem Unfall mit einem Ausgangstempo von 30 deutlich geringer sind als bei Tempo 50. Die Umsetzung der Tempo 30-Zonen kann grösstenteils als erfolgreich bezeichnet werden. Die zitierte Studie der ETH Zürich hat aber auch klar aufgezeigt, dass die Bereitschaft, das vorgeschriebene Tempo einzuhalten, mit der zunehmenden Grösse einer Zone abnimmt. Wichtig ist aber nicht nur die Grösse einer Tempo 30-Zone, sondern auch eine einheitliche Struktur der Strassen in einer Tempo 30-Zone. Werden die Zonen grösser und mit Strassen ergänzt, die optisch nicht in ein „Zonenbild“ passen (z.B. weil der Querschnitt deutlich breiter ist und einen verkehrsintensiveren Charakter aufweist), steigt die gefahrene Geschwindigkeit generell. Dies ist auch deswegen so, weil sich die Fahrer am Anfang und am Ende einer Reise besser auf eine reduzierte Geschwindigkeit einstellen. Je länger mit einer reduzierten Geschwindigkeit gefahren werden muss, desto stärker die Tendenz, die Geschwindigkeit zu überschreiten. Eine konzeptlose Erweiterung des Tempo 30-Regimes kann deswegen gerade auch in den bisher erfolgreich umgesetzten Tempo 30-Zonen zu Einbussen in der Verkehrssicherheit führen.

4.6 Lärm und Schadstoffe

Die Auswirkungen auf die Emissionen von Schadstoffen wie CO₂ und Lärm durch Tempo 30 sind nur bescheiden oder gar inexistent. So emittieren Fahrzeuge bei Tempo 50 im Schnitt 30% weniger CO₂ und 50% weniger CO als bei Tempo 30, da Fahrzeugmotoren in der Regel auf eine Geschwindigkeit von 50 km/h optimiert sind³. Die Lärmemissionen in Tempo 30-Zonen sind laut einer Studie der Baudirektion Zürich lediglich um 1 bis 1.5 dB zurückgegangen⁴. Im Ratschlag des Regierungsrats wird zwar ein Wert von 3dB aus einer anderen Studie aufgeführt, versehen mit dem Hinweis, dass dies in etwa dem Lärm entspricht, der bei der Durchfahrt der Hälfte des Verkehrs mit Tempo 50 entsteht. Dies wird oft irrtümlicherweise mit einer Halbierung des Lärms verwechselt und ist deshalb falsch. Eine Reduktion von 3dB ist knapp wahrnehmbar, eine Reduktion von 1.5dB zwar noch mess-, aber nicht mehr wahrnehmbar.

³ Emissionsfaktoren des Strassenverkehrs (HBEFA), Bundesamt für Umwelt BAFU (2010)

⁴ Baudirektion Zürich: Lärmtechnische Beurteilung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen (2007)

Durch den Einbau von Schwellen und anderen Verkehrsflusseinschränkungen (wozu auch der geltende Rechtsvortritt gehört) fahren Autos bei Tempo 30 in der Regel in einem tieferen Gang und bremsen öfter ab und beschleunigen danach wieder, was zu einer Lärmerhöhung beiträgt. Hinzu kommt für alle Emissionen, dass Tempo 30 zu einer längeren Verweildauer der Fahrzeuge in den Tempo 30-Zonen führt und somit zu einer weiteren Belastung beiträgt. Würden verkehrsorientierte Strassen in Strassen mit einer Tempo 30-Beschränkung umgewandelt, würde dies die Belastung für die Bevölkerung entsprechend stark erhöhen.

Die oft erwähnten und realisierten Reduktionen bei Einführung von Tempo 30-Zonen ergeben sich vor allem durch die verlagerten Verkehrsströme.

4.7 Öffentlicher Verkehr

Der Regierungsrat schlägt in seinem Ratschlag in Absprache mit den BVB Tempo 30 auch für einzelne Strecken mit öffentlichem Verkehr vor; für einzelne weitere Abschnitte erwägt er eine vertiefte Prüfung zusammen mit den BVB. Die BVB und das Bau- und Verkehrsdepartement sehen den Einbezug nur dann vor, wenn die Zeitverluste gering oder kompensierbar sind. Die Minderheit unterstützt den Regierungsrat bei diesem Vorgehen.

Der Einbezug der von der Mehrheit vorgeschlagenen verkehrsorientierten Strassen würde vielerorts zu Zeitverlusten beim Öffentlichen Verkehr führen, die kaum an anderen Orten kompensierbar sind. Nach Angaben der BVB führt beispielsweise die Einführung von Tempo 30 auf den beiden Achsen Dornacherstrasse und Gundeldingerstrasse zu einer Fahrzeitverlängerung von ungefähr einer Minute.

Durch Anpassung von Lichtsignalanlagen an Knoten könnten zwar Zeitgewinne realisiert werden, jedoch sind diese einerseits limitiert, andererseits kann man sie auch bei Tempo 50 realisieren, was die Fahrzeiten senken und den ÖV damit attraktiver und günstiger machen würde (falls man im Total pro Linie einen Kurs einsparen kann).

Nicht kompensierbare Zeitverluste fallen als finanzielle Aufwendungen an, die zurzeit aber nirgends abgeschätzt sind. Solche Zeitverluste müssten durch die BVB in deren Betriebsrechnung als externe Behinderung in Rechnung gestellt werden oder bedingen zusätzliche Kurse.

Von der Mehrheit wird immer wieder erwähnt, dass der ÖV meist gar nicht Tempo 50 fährt und durch Tempo 30 nur sehr wenig Zeit verliert. Dies stimmt aber vor allem für längere Abschnitte nicht und auch nicht für alle Tageszeiten. Um den Fahrplan einzuhalten, werden insbesondere bei Verspätungen deutlich höhere Geschwindigkeiten als Tempo 30 gefahren.

Die BVB äusserten sich auf Anfrage der Minderheit sehr skeptisch⁵ betreffend die Integration von nicht mit dem Regierungsrat abgesprochenen Abschnitten⁵ in ein Tempo 30-Regime.

4.8 Verkehrsleistung

Es ist wissenschaftlich erwiesen, dass Tempo 50-Strassen eine höhere Verkehrskapazität haben als Tempo 30- Strassen und so den verkehrsorientierten Strassen die nötige Kapazi-

⁵ Neuweilerstrasse/ Gundeldingerstrasse / Dornacherstrasse / Elsässerstrasse / Klybeckstrasse

tät verschaffen⁶. Die Minderheit erachtet es deshalb als sehr fragwürdig und auch widersinnig, einzelne verkehrsorientierte Strassen aus der Netzhierarchie herauszunehmen und in siedlungsorientierte Strassen herabzustufen. Sollte dies dennoch der Fall sein, muss zwingend eine bisher als siedlungsorientiert eingestufte Strasse zu einer verkehrsorientierten Strasse aufklassiert werden oder eine andere verkehrsorientierte Strasse diesen Verkehr aufnehmen können (inkl. der Berücksichtigung von eventuell notwendigen neuen Abbiegebeziehungen an den Knoten).

Die Minderheit gibt auch zu bedenken, dass mit der Änderung der Strassennetzhierarchie im Jahr 2010 14 Strassen um eine Stufe und 45 Strassen um zwei Stufen abklassiert worden sind und der Spielraum für weitere Abklassifizierungen damit ausgeschöpft ist.

4.9 Anzüge und Petitionen

4.9.1 Anzüge

Im Gegensatz zum Ratschlag des Regierungsrates beantragt die Minderheit, abgesehen vom Anzug Beatriz Greuter alle Anzüge als erledigt abzuschreiben.

4.9.1.1 Anzug Brigitte Heilbronner-Uehlinger und Konsorten betreffend Tempo 30 in der ganzen Stadt Basel während der Nacht

Eine generelle Anordnung von Tempo 30 auf das ganze Stadtgebiet ist aus bundesrechtlichen Vorgaben (s. 4.2) nicht möglich. Wäre dies der Fall, würde sich der Verkehr vermehrt durch siedlungsorientierte Strassen die Quartiere zu seinem Ziel bewegen, statt auf den verkehrsorientierten Strassen zu bleiben. Auch wäre der ÖV noch mehr von einer Geschwindigkeitsreduktion auf verkehrsorientierten Strassen betroffen. Aus diesen Gründen beantragt die Minderheit im Gegensatz zum Antrag des Regierungsrates, den Anzug Heilbronner-Uehlinger abzuschreiben.

4.9.2 Petitionen

Die Kommissionsminderheit sieht die Anliegen der Petition P296 „Für durchgehend Tempo 30 in der Austrasse“ für grundsätzlich umsetzbar und beantragt dem Grossen Rat einstimmig, die Petition dem Regierungsrat zur abschliessenden Behandlung zu überweisen.

Beim Anliegen der Petition P300 „Tempo 30 im Gundeli – jetzt“, das die Einführung von Tempo 30 auf den verkehrsorientierten Strassen Gundeldingerstrasse und Dornacherstrasse fordert, hat die Kommissionsminderheit hingegen grosse Bedenken bezüglich der Umsetzbarkeit. Aus ihrer Sicht erfüllen diese Strassen die rechtlichen Bedingungen für eine Einführung von Tempo 30 beim heutigen Verkehrsregime nicht. Da gegenwärtig das Verkehrskonzept Gundeldingen in Erarbeitung ist, beantragt die Kommissionsminderheit trotzdem, die Petition dem Regierungsrat zur abschliessenden Behandlung zu überweisen.

Die Minderheit beantragt, die Petitionen zu „Tempo 30 im Gundeli – jetzt“ und „Für durchgehend Tempo 30 in der Austrasse“ dem Regierungsrat zur Stellungnahme zu überweisen.

⁶ Aussage Dr. Mónica Menéndez, Director Research Group „Traffic Engineering“ ETHZ (2012)

4.10 Schlussfolgerungen und Antrag der Kommissionsminderheit

Aufgrund der in ihrem Bericht gemachten Ausführungen beantragt die Kommissionsminderheit dem Grossen Rat mit 4:0 Stimmen die Annahme des beiliegenden Beschlussentwurfs und alle im Ratschlag des Regierungsrates aufgeführten Anzüge ausser dem Anzug Beatriz Greuter abzuschreiben.

Die Kommissionsminderheit beantragt dem Grossen Rat einstimmig, die beiden Petitionen P296 „Für durchgehend Tempo 30 in der Austrasse“ und P300 „Tempo 30 im Gundeli – jetzt“ dem Regierungsrat in ihrem Sinne zur abschliessenden Behandlung zu überweisen.

Die Kommissionsminderheit hat Heiner Vischer zu ihrem Sprecher bestimmt.

Im Namen der Kommissionsminderheit

A handwritten signature in black ink, reading 'Vischer', with a horizontal line underneath.

Heiner Vischer

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30

Projektierung und Umsetzung von Massnahmen aus dem aktualisierten Tempo 30-Konzept

(vom **[Hier Datum eingeben]**)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst nach Einsicht in den Ratschlag Nr. 12.0788.01 und den Bericht Nr. 12.0788.02 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission:

Der Grosse Rat, auf Antrag des Regierungsrates, bewilligt für die Umsetzung des Tempo 30-Konzepts in Basel eine „Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30“ in der Höhe von insgesamt CHF 3'000'000 für die Jahre 2013–2017 (ungefähre Jahrestrestranchen: 2013: CHF 400'000; 2014: CHF 600'000; 2015: CHF 600'000; 2016: CHF 700'000; 2017: CHF 700'000) (Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Pos. 617010020030 Tiefbauamt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.