



Kanton Basel-Stadt

Wann wird die Ausnahme zur Regel? Tempo 30-Konzept für den Stadtkanton BS

Städtekonferenz Mobilität vom 5. Juli 2013

Bau- und Verkehrsdepartement

Dr. Hans-Peter Wessels, Vorsteher

Alain Groff, Amtsleiter Mobilität



Inhalt

Ausgangslage:

Wieso eine Weiterentwicklung von Tempo 30 in Basel?

Fachlicher Rück- und Ausblick:

Was bisher geschah und wie es weitergehen soll...

Politische Diskussion und Umsetzung:

Wo herrscht Einigkeit, wo drohen Widerstand und Probleme?





Ausgangslage: Wieso eine Weiterentwicklung von Tempo 30 in Basel?



Verkehrssituation in Basel

Modal Split Wege der Einwohner Basels
(Mikrozensus 2010)

			
37 %	16%	27%	18%





Verkehrssituation in Basel

Städtevergleich Mobilität: Verkehrsberuhigte Bereiche

– Fazit für Basel:

Geringe Strassennetzdichte
und hoher Anteil
verkehrsberuhigter Strassen

⇒ Wieso gibt sich Basel nicht
mit dem Erreichten zufrieden?

Abbildung 19: Anteil verkehrsberuhigter Strassen (Stand 2007–2011⁹) am gesamten Strassennetz (ohne Autobahnen, Stand 2003–2011⁸).



Tempo-30-Zonen	177	185	97	113	118	384
Begegnungszonen	5	20	2	4	1	17
Fussgängerzonen / Innerstädtisches Fahrverbot	5	2	3	2	22	11
Total verkehrsberuhigt	187	207	102	119	141	412

Tabelle 5: Längen einzelner verkehrsberuhigter Netzelemente und Gesamtlänge verkehrsberuhigter Strassen in km, Stand 2007–2011⁹ (Basel geschätzt; Winterthur innerstädtisches Fahrverbot geschätzt).

Verkehrspolitische Ausgangslage

Gegenvorschlag zur „Städteinitiative“

Volksentscheid im November 2010 zur Ergänzung des Umweltschutzgesetzes:

- Verkehrsleistung des MIV auf Stadtstrassen bis 2020 um 10% reduzieren
- Monitoring der Verkehrsleistung
- Verkehrszunahme durch Aus- und Neubau von Autobahnen muss durch flankierende Massnahmen kompensiert werden
- Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr über CHF 10 Mio.



Foto Beat Mattmann

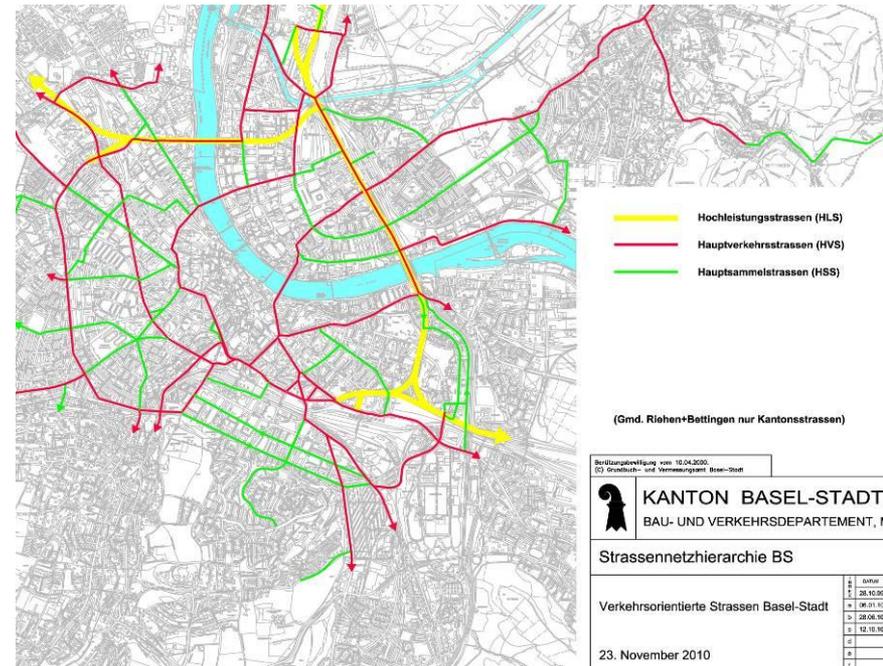
Verkehrspolitische Ausgangslage

Strassennetzhierarchie 23.11.2010

- Beschränkung auf das Nötige für flüssige Abwicklung des MIV und Vermeidung von Schleichverkehr
- NEU: Grundsätze zu Tempo 30 und Empfehlungen zur Kompatibilität von Tempo 30 und ÖV

Viele Politische Vorstösse zu Tempo 30

⇒ Neues Konzept T30, vom Parlament im Januar 2013 beschlossen





Fachlicher Rück- und Ausblick: Was bisher geschah und wie es weitergehen soll..



Bisherige Umsetzung von Tempo 30

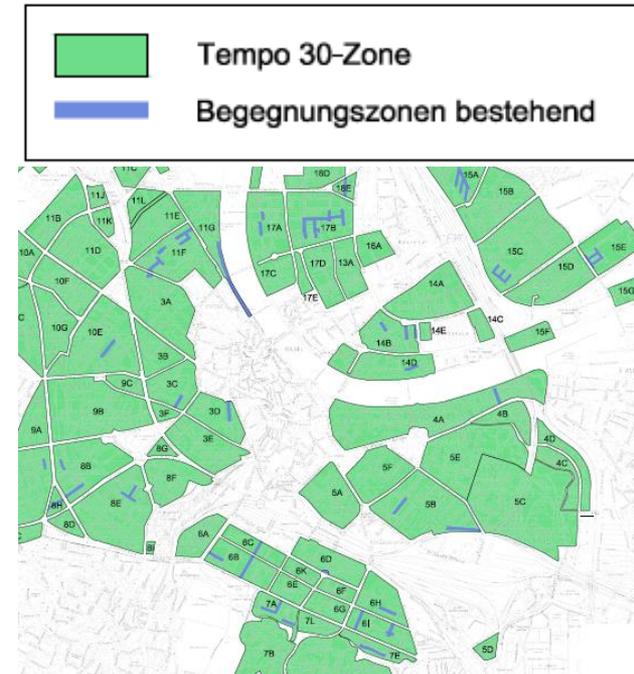
Verkehrsberuhigung in allen Wohnquartieren

Flächendeckend auf siedlungsorientierten Strassen:

- keine Ausnahmen aufgrund Einzelanliegen
- grosse Erkennbarkeit, hohe Akzeptanz

Volksentscheid: Umsetzung mittels drei genehmigter Kredite über total rund 7 Mio. Franken

Vorwiegend Markierung und Signalisation, wenig bauliche Massnahmen (Trottoirüberfahrten)



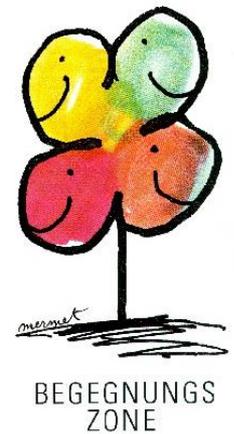
Bisherige Umsetzung von Tempo 30



Wirkungskontrolle

- Geschwindigkeitsmessungen: signalisations- und markierungstechnische Nachbesserungen ab V85 > 36 km/h (gemäss bfu gilt V85 bis 38 km/h als gut)
- Kontrolle, ob durch die Einführung von Tempo 30 neue Unfallschwerpunkte entstanden sind
- Optimierung von Velorouten in Tempo 30-Zonen und Erhöhung Durchlässigkeit mit Rechtsvortritt statt «Kein Vortritt»-Regelung bei Velogegeverkehr
- Sensibilisierungs-Kampagnen und Informationsflyer der Kantonspolizei





Umsetzung von Begegnungszonen

Erweiterung der Spiel- und Aufenthaltsflächen

In über 40 Strassen aufgrund lokalen Bedarfs, getragen von Anwohner-Mehrheit:

- keine Umsetzung aufgrund Einzelanliegen oder als „Verwaltungszwang“
- grosse Nutzung bringt hohe Akzeptanz

Umsetzung zulasten Rahmenausgabenbewilligung zur Förderung Langsamverkehr

Vorwiegend Tor, Möblierung und Markierung, wenig bauliche Massnahmen (Trottoirüberfahrten, Umgestaltungen im Rahmen Erhaltungsprojekt)



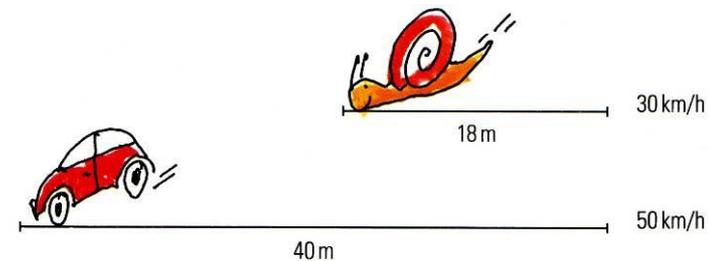
Neues Tempo 30-Konzept

Ziele - Quartiersicht

Kanalisation und flüssige Abwicklung des Durchgangsverkehrs auf den Hauptachsen, Vermeidung von Schleichverkehr in Wohnquartieren

Erhalt und Aufwertung der Wohn- und Aufenthaltsqualität in Wohnquartieren und Quartier-/Stadtzentren

Erhöhung der Verkehrssicherheit



Neues Tempo 30-Konzept

Ziele – Stadt-/Kantonssicht

Erhöhung des Anteils der umweltgerechten Verkehrsmittel
im Sinne einer nachhaltigen und stadtgerechten Mobilität

Reduktion von negativen Wirkungen des Verkehrs (Sicherheit, Lärm, Luft)

⇒ Beitrag an die Erfüllung des Gegenvorschlags zur Städteinitiative



Neues Tempo 30-Konzept

Grundsätze zu Tempo 30

- siedlungsorientierte Strassen grundsätzlich in Tempo 30-Zonen integrieren; verkehrsorientierte Strassen grundsätzlich nicht einbeziehen
 - Ausnahmen (Verzicht auf Zone 30):
in reinem Gewerbe-/Industriegebiet
ohne angrenzende Bebauung/Nutzung
ausserhalb Siedlungsgebiet
 - Spezialfälle: genauer zu prüfen
ÖV-Achsen auf siedlungsorientierten Strassen
Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen mangels Alternativen
(in Orts-/Quartierzentren und auf Schulwegen wenn
Verkehrssicherheit ungenügend oder Umwelteinflüsse negativ)
- ⇒ Einführung von Tempo 30 auf ÖV-Achsen darf keine massgebenden Fahrzeitverlängerungen auf der betroffenen Linie mit sich bringen, und ist deshalb zwingend mit Kompensationsmassnahmen verknüpft!



Neues Tempo 30-Konzept

Empfehlungen zu „Tempo 30 und ÖV“

Eignung ÖV-Achsen auf siedlungsorientierten Strassen

- differenziert für Bus/Tram
- unterschieden in Mischverkehr/Eigenrassee

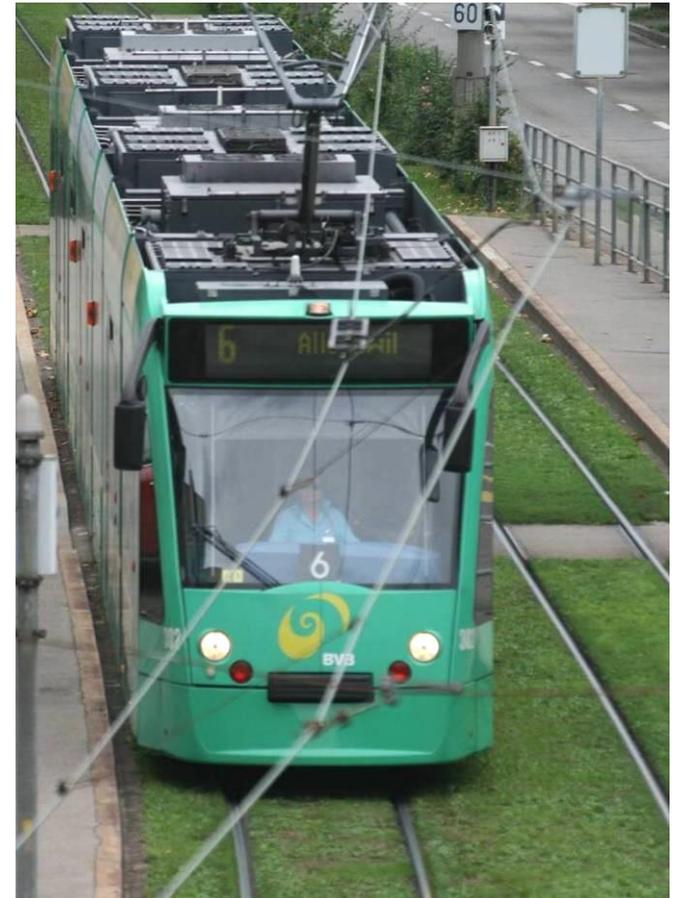
- ⇒ **Bus im Mischverkehr:**
„Tempo 30 umsetzen,
Busachse vortrittsberechtigt“
- ⇒ **Bus auf Eigenrassee:**
„auf Tempo 30 verzichten“



Neues Tempo 30-Konzept

Empfehlungen zu „Tempo 30 und ÖV“

- ⇒ **Tram im Mischverkehr:**
„Tempo 30 genauer prüfen und bei Erfüllung bestimmter Voraussetzungen umsetzen“
- ⇒ **Tram auf Eigentrasse:**
„Tempo 30 (exkl. Tram) mit Vorbehalt prüfen und nur unter Einhaltung strikter Voraussetzungen umsetzen“



Neues Tempo 30-Konzept

Optimierung der bestehenden Tempo 30-Zonen

Problemstrassen mit $V_{85} > 38 \text{ km/h}$ (bfu-Wert)

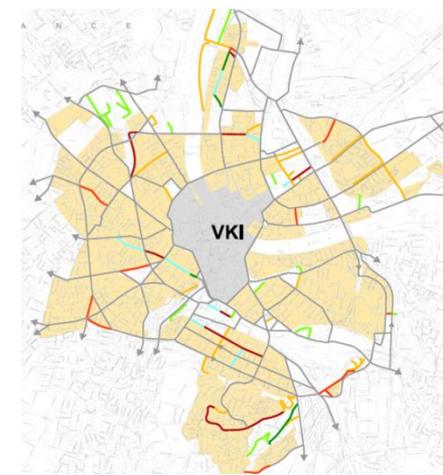
- bauliche Massnahmen nötig
- Wo möglich in Koordination mit Erhaltungsmassnahmen



Neues Tempo 30-Konzept

Erweiterung der Tempo 30-Zonen

- Ergänzung siedlungsorientierter Strassen aufgrund aktualisierter Netzhierarchie (Rückstufung 25 Strassenabschnitte, Hochstufung 11 Strassenabschnitte)
 - Einbezug von Quartierssammelstrasse mit ÖV
 - Einbezug von nicht reinen Wohnquartieren (insbesondere Innenstadt)
Eigenes Verkehrskonzept Innenstadt (VKI)
- ⇒ Knapp 60 neue Abschnitte für Tempo 30-Zone (ausserhalb Innenstadt)!



Neues Tempo 30-Konzept

Lokale Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h

Auf verkehrsorientierten Strassen nur in Ausnahmefällen Tempo 30 möglich

- Ausnahmen (abschliessend geregelt in Art. 108 SSV):
 - Verkehrssicherheit (Schutzbedürfnis bestimmter Strassenbenützer oder Erkennbarkeit Gefahr)
 - Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe)
 - Verbesserung Verkehrsablauf auf stark belasteten Strassen
- Massnahme muss nötig, zweck- und verhältnismässig sein; keine vorzuziehenden alternativen Massnahmen vorhanden (Nachweis in Geschwindigkeits-Gutachten).



Neues Tempo 30-Konzept

Lokale Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h

Unterscheidung in permanente und temporäre T30-Strecken

- **permanente** Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h
> bei zeitlich relativ unabhängiger Begründung
- **temporäre** (dynamische) Signalisation von 30 km/h
> bei Begründung mit zeitlich begrenztem
Nutzung oder Wirkung

Vorgaben

- Abwägung Nutzen Tempo 30 gegenüber
möglichen negativen Auswirkungen auf ÖV
- gut erkenn- bzw. nachvollziehbarer Abschnitt,
lokal beschränkt
- begleitet durch Kommunikation und Kontrollen





Politische Diskussion und Umsetzung: Wo herrscht Einigkeit, wo drohen Widerstand und Probleme?



Politische Behandlung



Genehmigung neues Tempo 30-Konzept

Finanzierung gesichert (Grossratsbeschluss) mit Rahmenausgabenbewilligung über 3.0 Mio. Franken:

- Erweiterung Tempo 30-Zonen im Grundsatz politisch wenig umstritten
- Grosse Diskussionen bei verkehrsorientierten Strassen:
 - ⇒ *Ausweitung Tempo 30 auf acht ausgewählten Hauptsammelstrassen und einer Hauptverkehrsstrasse aufgrund Kommissionsmehrheit*
 - ⇒ *Androhung der Ergreifung von Rechtsmitteln durch Gegner*
- Politische Vorstösse stehen gelassen zu umstrittenen Themen :
 - Integration von ausgewählten verkehrsorientierten Strassen in Tempo 30
 - Tempo 30 in der ganzen Stadt Basel während der Nacht
 - Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Schulhäusern und Kindergärten

Umsetzung



Kommende „Knacknüsse“

- Erarbeitung und Umsetzung von ÖV-Kompensations-Massnahmen
- Adäquate Anwendung von Art. 108 SSV
- Bei politisch umstrittenen Strassen: Erstellung eines jeweils detaillierten Geschwindigkeits-Gutachtens, welches Rekursen auf verschiedenen Stufen Stand hält (Beschreitung des Rechtweges von Gegnern bereits angekündet)
- Einführung von Tempo 30 aus Gründen der Umweltbelastung (z.B. Lärm). Keine diesbezüglichen Erfahrungen in Basel-Stadt.
- Temporäre Geschwindigkeitsbegrenzung: Umgang mit Einfahrten

Aber

- ⇒ Keine Kompetenz- oder Abstimmungsprobleme zwischen Gemeinde und Kanton!
- ⇒ Klares Konzept als Basis für weitere Umsetzung definiert Rahmen!

Rechtliche Einschätzung



Signalisationsverordnung und Verordnung über die Tempo 30-Zonen und die Begegnungszonen

Gute Basis für eine ausgewogene Umsetzung

Bundesgerichtsentscheide

Für die Umsetzung sehr hilfreiche Entscheide zu den Fällen „Münsingen“ (2010) und „Sumvitg“ (2012)

Bundesratsentscheide

Klare Handlungsanweisungen an die Kantone betreffend Fussgängerstreifen aus den Beantwortungen zu den Motionen Kiener (2004) und Rytz (2012)

Art 108 SSV zur Signalisation abweichender Höchstgeschwindigkeiten

Sehr restriktiv, Geschwindigkeitsreduktion nur zulässig, wenn Ziele nicht mit anderen Massnahmen organisatorischer, baulicher oder betrieblicher Art erreichbar sind.



Danke für Ihre Aufmerksamkeit!



Weitere Informationen zu Tempo 30:

http://www.mobiltaet.bs.ch/themenundprojekte/motorisierterverkehr/tempo_30.htm