



An den Grossen Rat

09.5353.04

04.7817.08

11.5306.04

BVD/P095353, P047817, P115306

Basel, 17. Dezember 2014

Regierungsratsbeschluss vom 16. Dezember 2014

Bericht zu den Anzügen:

Lukas Engelberger und Konsorten betreffend „Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Schulhäusern und Kindergärten“

Daniel Goepfert betreffend „Tempo 30 in der Birmannsgasse“

Brigitte Heilbronner und Konsorten betreffend „Tempo 30 in der ganzen Stadt während der Nacht“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 9. Januar 2013 von den Schreiben 09.53.53.03, 04.7817.07 und 11.5306.03 Kenntnis genommen und – entgegen dem Antrag des Regierungsrates – die nachstehenden Anzüge Lukas Engelberger und Konsorten, Daniel Goepfert sowie Brigitte Heilbronner und Konsorten stehen gelassen. Die Anzüge wurden dem BVD zur erneuten Berichterstattung überwiesen.

Anzug Lukas Engelberger und Konsorten betreffend „Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Schulhäusern und Kindergärten“

„Schulhäuser und Kindergärten sowie ihre unmittelbare Umgebung sind Orte mit erhöhtem Sicherheitsbedürfnis. Dies gilt insbesondere bezüglich Verkehr, weil sich um Schulhäuser und Kindergärten herum bestimmungsgemäss zahlreiche Kinder aufhalten und diese noch kein ausgeprägtes Gefahrenbewusstsein haben.

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Umgebung von Schulhäusern und Kindergärten ist den Unterzeichnenden deshalb ein wichtiges Anliegen, das ständiger Beobachtung bedarf. In diesem Zusammenhang fragen sich die Unterzeichnenden, ob die bisher in diesem Bereich unternommenen Anstrengungen ausreichend sind.

Als zusätzliche Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen im Umfeld von Schulen und Kindergärten drängt sich zunächst eine konsequente Einführung von Tempo 30 in unmittelbarer Nähe von Schulen und Kindergärten auf. Den Unterzeichnenden ist bewusst, dass bereits zahlreiche Schulen und Kindergärten in Tempo 30-Zonen liegen. Es wäre jedoch anzuregen, systematisch zu prüfen, ob es diesbezüglich noch Lücken oder Schwachstellen gibt und wie diese geschlossen resp. behoben werden könnten.

Darüber hinaus ist auch auf die konsequente Durchsetzung der jeweiligen Geschwindigkeitsgrenzen Wert zu legen. Ein Weg dazu wäre der Einsatz von Geschwindigkeitsanzeigen. Diese sind mobil einsetzbar und können neben der reinen Geschwindigkeitsangabe auch zusätzliche

Funktionen wie etwa das Einblenden von "Smiley"-Symbolen, um den Automobilisten einprägsam mitzuteilen, ob sie sich an die vorgeschriebene Geschwindigkeit halten oder nicht.

Die Unterzeichnenden bitten den Regierungsrat deshalb, zu prüfen und zu berichten, ob die Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Umfeld von Schulen und Kindergärten durch eine konsequente Einführung und Durchsetzung von Tempo 30 (wie beschrieben) verbessert werden könnte.

Lukas Engelberger, Markus Lehmann, Helen Schai-Zigerlig, Oswald Inglin, Remo Gallacchi, Tobit Schäfer, Baschi Dürr, Balz Herter, Salome Hofer, Beat Jans, Annemarie Pfeifer, Emmanuel Ullmann, Tanja Soland“

Anzug Daniel Goepfert betreffend „Tempo 30 in der Birmannsgasse“

„Die Birmannsgasse hat eine Nettofahrbahnbreite von nur 5 Metern. Beidseitig wird parkiert. Motorfahrzeuge können bei Gegenverkehr Velofahrende nicht mit sicherem Abstand überholen. Mit dem Belassen von Tempo 50 in der Birmannsgasse wird den Automobilisten das Gefühl gegeben sie könnten mit 50 km/h fahren. Dies führt zu einem "Drängeln" in der Birmannsgasse und zu riskanten Überholmanövern. Velofahrende müssen bei diesen Überholvorgängen nahe an die parkierten Autos fahren und werden so durch allfällig öffnende Autotüren zusätzlich gefährdet.

Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Birmannsgasse kann nur durch einen homogenen Verkehrsfluss erreicht werden, das heisst Tempo 30. Die Birmannsgasse ist eine Velo-/Mofa-Route und stark von Velos befahren. Der breitere Nonnenweg ist, wie übrigens die meisten Velorouten in den anderen Quartieren, in der Tempo 30-Zone. Tempo 30 braucht es auch für die zu FUSS gehenden, die die Birmannsgasse überqueren müssen. Im Bereich Birmannsgasse/Nonnenweg hat es Kindergärten und Altersheime.

Das Belassen von Tempo 50 in der Birmannsgasse bringt ausserdem Nachteile für die Wohnqualität. Beschleunigen und Abbremsen erhöhen Lärm und Abgase in dieser gänzlich bewohnten Strasse. Der Zeitgewinn für die Automobilisten ist zudem Null, weil sie unten an der Einmündung zur Missionsstrasse oder oben bei der Lichtsignalanlage am Spalenring anhalten und warten müssen.

Mit Tempo 30 in der Birmannsgasse könnte eine zusammenhängende Tempo 30-Zone zwischen Spalenring und Missionsstrasse geschaffen werden. Es würden sich auch teure Aufpflasterungen und Trottoirüberfahrten entlang der Birmannsgasse erübrigen. Der Unterzeichnete bittet den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten ob in der Birmannsgasse Tempo 30 eingeführt werden kann.

D. Goepfert“

Anzug Brigitte Heilbronner und Konsorten betreffend „Tempo 30 in der ganzen Stadt während der Nacht“

„Im Tagesanzeiger vom 14. Oktober 2011 war zu lesen, dass in der Stadt Zürich eine Arbeitsgruppe daran sei zu diskutieren, ob in der ganzen Stadt Zürich zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr Tempo 30 eingeführt werden sollte. Einbezogen wären auch die breiten Einfall- und Ausfallstrassen, wo heute Tempo 50 gilt.

Erreicht werden soll damit eine Reduktion des Strassenlärms unter den Grenzwert der eidgenössischen Lärmschutzverordnung und in Folge davon ein besserer Schutz der Nachtruhe. Unterstützt würde diese Massnahme mit einer Absenkung der Strassenbeleuchtung und mit dem Umschalten der Lichtsignalanlagen auf gelb blinken. Auf einer ersten Teststrecke bei Zürich - Kalchbühlstrasse in Wollishofen - konnte im Herbst 2009 eine Lärmreduktion von 2,4 bis 4,5 Dezibel gemessen werden.

Gemäss einer Studie der Fachhochschule Jena, welche im Januar 2011 veröffentlicht wurde, ist eine Lärmreduktion durch Tempo 30 nachts eindeutig nachgewiesen. Bei dieser Studie wurde vom 10. Juni 2010 bis zum 20. September 2010 an einigen Bundesstrassen die Höchstgeschwindigkeit zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr von Tempo 50 auf Tempo 30 reduziert. Dabei wurde festgestellt, dass bei Tempo 50 der Lärmpegel immer höher ist als bei Tempo 30, auch wenn 50 im 4. Gang und 30 im 2. Gang gefahren wurde.

Es ist den Unterzeichnenden bewusst, dass eine Temporeduktion nachts nicht die alleinig selig machende Massnahme zur Lärmreduktion ist. Die Temporeduktion hat aber den grossen Vorteil, dass sie rasch umsetzbar ist.

Tram und Bus mit eigener Trasse könnten von dieser Massnahme ausgenommen werden. Dort wo für Tram und Bus ein solches Eigentrasse fehlt ist wahrscheinlich wegen der Umstellung der Lichtsignalanlagen auf gelb blinken, kaum mit Behinderungen zu rechnen.

Die Unterzeichnenden bitten den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten,

- ob auf Basels Strassen zum Schutz der Nachtruhe zwischen 22.00 und 06.00 Uhr Tempo 30 eingeführt werden kann und ob diese Massnahme mittels einer deutlichen Reduktion der Strassenbeleuchtung und mittels Umschalten der Lichtsignalanlagen auf gelb blinken unterstützt werden kann,
- ob in Grossbasel-West ein Versuchsgebiet mit Tempo 30 nachts eingerichtet werden kann.

Brigitte Heilbronner, Stephan Luethi-Brüderlin, Andrea Bollinger, Christoph Wydler, Jörg Vitelli, Michael Wüthrich, Kerstin Wenk, Helen Schai-Zigerlig, Beat Fischer, Dominique König-Lüdin, Eveline Rommerskirchen“

Wir berichten zu diesen Anzügen wie folgt:

1. Ausgangslage

Zu den genannten Anzügen wurde letztmals im Rahmen des Ratschlags „Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30“ vom 23. Mai 2012 (Nr. 12077.01) berichtet. Seit August 2013 wird das Konzept „Weitere Umsetzung von Tempo 30“ sowie der Prüfauftrag gemäss Grossratsbeschluss 13/02/03G vom 9. Januar 2013 unter Federführung einer im Bau- und Verkehrsdepartement angesiedelten Projektleitungsstelle umgesetzt.

2. Berichte zu den Anzügen

2.1 Anzug Engelberger

Die Erläuterungen im Bericht zum Anzug Engelberger im Ratschlag „Rahmenausgabenbewilligung weitere Umsetzung Tempo 30“ sind nach wie vor gültig. Diese lauten zusammengefasst:

- Die Verkehrssicherheit geniesst bei der Verkehrsplanung und -projektierung der Stadt Basel einen hohen Stellenwert. Dabei wird auch grossen Wert auf die Kinderfreundlichkeit gelegt (z.B. Beachtung des Leitfadens „Auf Augenhöhe 1.20m“).
- Die Verkehrsprävention (Verkehrserziehung an den Schulen, Verkehrskontrollen unter Beteiligung von Schulkindern usw.) bewährt sich in Basel als integraler Teil der Verkehrssicherheit.
- Das – zwischenzeitlich in Umsetzung befindliche – Tempo 30-Konzept des BVD führt zu weiteren positiven Auswirkungen für die Verkehrssicherheit.

Beim Einsatz von mobilen Geschwindigkeitsanzeige-Geräten (auch als „Speedys“ bezeichnet) haben sich Änderungen ergeben: Die Prävention der Kantonspolizei verwendet ein solches Gerät im Rahmen der Aktionen „kids&cops“ an verschiedenen Schulwegstandorten. Das Amt für Mobilität beabsichtigt, ab 2015 ein neues Gerät sowohl proaktiv bei neuen Tempo 30-Massnahmen als auch reaktiv z.B. auf Wunsch von Schulen einzusetzen.

Das Amt für Mobilität wird die im Ratschlag erwähnten neun Abschnitte verkehrsorientierter Strassen, die an Schulstandorte oder Kindergärten angrenzen, hinsichtlich der rechtlichen Vo-

raussetzungen für eine Tempo 30-Einführung im Detail prüfen. Sind die Voraussetzungen gegeben, so wird das Amt für Mobilität Tempo 30 auf den entsprechenden Streckenabschnitten anordnen.

Auf den entsprechenden Strassenabschnitten ist in der Regel ein temporär signalisiertes Tempo 30-Regime mit Wechselsignalen vorgesehen mit einem Tempo 30-Betrieb während den Schulzeiten. Bereits seit Beginn des Schuljahres 2013/14 ist eine entsprechende Pilotanlage im Gundeldingerrain in Betrieb. Bis Anfang 2015 werden zwei weitere verkehrsorientierte Strassenabschnitte mit Schulstandorten (Sevogelstrasse, Strassburgerallee) hinsichtlich der Voraussetzungen einer Tempo 30-Einführung im Detail geprüft sein. Da für die Sevogelstrasse verschiedene Voraussetzungen zur Einführung von Tempo 30 gegeben sind, soll sie nicht nur temporär, sondern auf der ganzen Länge permanent mit Tempo 30 signalisiert werden.

Parallel zur Tempo 30-Detailprojektierung einzelner Strassen(-abschnitte) hat das Amt für Mobilität die technischen Vorbereitungen für die Beschaffung der künftig benötigten Tempo 30-Wechselsignale getroffen.

Nebst den Tempo 30-Umsetzungsarbeiten wurden in jüngster Zeit weitere Anstrengungen zur Erhöhung der Schulwegsicherheit im Kanton Basel-Stadt unternommen. Zum einen befindet sich bei der Kantonspolizei ein Online-Schulwegplan in Erarbeitung, der auf gefährliche Strassenübergänge auf Schulwegen hinweisen und damit Schülerinnen und Schülern, Eltern und verschiedenen Behörden helfen soll, Unfälle zu vermeiden. Die Einführung ist für das Schuljahr 2015/16 vorgesehen. Zum andern hat das Erziehungsdepartement Mitte 2014 ein departementsübergreifendes Gremium (Koordinationsgremium Schulwegsicherheit) ins Leben gerufen, das Themen und Anliegen zur Schulwegsicherheit koordiniert bearbeitet.

2.2 Anzug Goepfert

Aufgrund des vorgesehenen Umsetzungsplans für das Tempo 30-Konzept und dem per Grossratsbeschluss 13/02/03G vom 09.01.2013 erteilten zusätzlichen Tempo 30-Prüfauftrag, kann der Regierungsrat den Anzug Goepfert derzeit noch nicht abschliessend beantworten.

Das Amt für Mobilität bearbeitet die im Tempo 30-Konzept und im zusätzlichen Prüfauftrag des Grossen Rats enthaltenen verkehrsorientierten Strassen(-abschnitte) bewusst zeitlich versetzt.

Es ist davon auszugehen, dass für verkehrsorientierte Strassen – wozu die Birmannsgasse zählt – ein erhöhtes Rekursrisiko gegen eine Tempo 30-Einführung besteht. Die Bearbeitung eines Rekurses bis auf Stufe Bundesgericht kann mehrere Jahre dauern. Würden alle verkehrsorientierten Strassen(-abschnitte) parallel projektiert und im Kantonsblatt publiziert, bestünde das Risiko, dass all diese Projekte gemeinsam blockiert blieben und je nach Gerichtsurteil der gesamte Projektierungsaufwand umsonst gewesen sein könnte.

Die Stadt Zürich steht derzeit vor einem solchen Problem: Hier sind gegen die Einführung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen auf 38 Strassen Rekurse eingegangen. Die Umsetzung kann sich je nach Fortgang der Rechtsverfahren um Jahre verzögern.

Aus verschiedenen Gründen besteht für Prüfung der Birmannsgasse nicht erste Priorität. Ausschlaggebend ist, dass sie baulich mittels Trottoirüberfahrten klar als Vorfahrtsstrasse ausgebildet ist. Innerhalb von Tempo 30-Zonen besteht aber Rechtsvortritt; von diesem Grundsatz kann nur unter ganz bestimmten Voraussetzungen abgewichen werden. Die Integration der Birmannsgasse in die Tempo 30-Zone setzt also bauliche Massnahmen vor allem voraus, die aus Kostengründen grundsätzlich mit anderen baulichen Anpassungen zeitlich abzustimmen sind.

2.3 Anzug Heilbronner

Die von der Lärmfachstelle des Kantons Basel-Stadt bereits vor über zwei Jahren durchgeführten ersten Abklärungen betreffend Lärmsanierungsmöglichkeiten nachts mittels Tempo 30 werden im Zusammenhang mit der zur Zeit laufenden Erneuerung des Lärmbelastungskatasters im Jahr 2015 überprüft und aktualisiert.

Wenn aufgrund der neuen Grundlagen feststeht, für welche verkehrsorientierten Strassen eine Einführung von Tempo 30 während der Nacht eine gute bzw. hinreichende Lärmsanierung bewirkt, werden diese Strassen bezüglich rechtlicher Voraussetzungen und Zweckmässigkeit einer Tempo 30-Einführung nachts im Detail geprüft. Je nach Ergebnis wird die entsprechende Signalisation projektiert und angeordnet.

Zu den im Ratschlag „Rahmenausgabenbewilligung weitere Umsetzung Tempo 30“ vorgesehenen Lärmsanierungs-Strassen zählt auch die Sevogelstrasse im Abschnitt zwischen Hardstrasse und Engelgasse. Wie in Kap. 2 erwähnt, soll in der Sevogelstrasse aber nicht nur ein nächtliches, sondern ein permanentes Tempo 30-Regime umgesetzt werden.

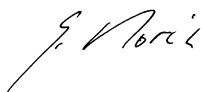
Eine differenzierte und genaue Abklärung der Einführung von Tempo 30 während der Nacht lohnt sich, damit allfällige Rekurse wenig Aussicht auf Erfolg haben (siehe Bemerkung in Kap. 2.2 betreffend die Stadt Zürich).

Nebst der Einführung von Tempo 30 bildet der Einbau von lärmindernden Strassenbelägen eine weitere Möglichkeit zur Lärmbegrenzung an der Emissionsquelle. Der Ratschlag zum Tempo 30-Konzept sieht den Einbau lärmindernder Beläge als mögliche *Ergänzung* zur Einführung von Tempo 30 auf Streckenabschnitten mit hoher Lärmbelastung vor. Bei den aktuellen Planungen wird der Einbau lärmindernder Beläge auch als *Alternative* zu Tempo 30 in die Überlegungen einbezogen. Allerdings befinden sich solche Beläge noch in der Forschungs- bzw. Testphase. Die langjährige Wirksamkeit solcher Beläge ist noch nicht ausreichend garantiert. Zudem ist der Einbau eines lärmarmen Belages nicht an jeder Örtlichkeit möglich. Bei der Planung der konkreten Massnahme sind Nutzen und Kosten gegeneinander abzuwägen unter Berücksichtigung dieser technischen Unsicherheit.

3. Antrag

Aufgrund der obigen Erläuterungen beantragen wir Ihnen, die drei genannten Anzüge stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin