



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

12.0788.01 / 09.5353.02 / 11.5306.02 / 08.5155.03 / 05.8483.04 / 09.5317.02 / 08.5205.03 / 09.5117.03 / 04.7817.06 / 07.5157.03 / 07.5188.04

BVD / P095353 / P115306 / P085155 / P058483 / P095317 / P085205 / P095117 P047817 / P075157 / P075188

Basel, 23. Mai 2012

Regierungsratsbeschluss
vom 22. Mai 2012

Ratschlag

Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30

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

sowie

Berichte zu den Anzügen

- Anzug Lukas Engelberger und Konsorten betreffend Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Schulhäusern und Kindergärten
- Anzug Brigitte Heilbronner-Uehlinger und Konsorten betreffend Tempo 30 in der ganzen Stadt Basel während der Nacht
- Anzug Sabine Suter und Konsorten betreffend durchgehend Tempo 30 in der Allmendstrasse
- Anzug Michael Wüthrich und Konsorten betreffend Tempo 30 in der Hammerstrasse und dem Claragraben
- Anzug der UVEK betreffend Tempo 30 in der Horburgstrasse
- Anzug Oswald Inglin und Konsorten betreffend Konsolidierung des Boulevard Güterstrasse mit Tempo 30
- Anzug Sibylle Benz Hübner und Konsorten betreffend Tempo 30 in der Solothurnerstrasse und Velo-Gegenverkehr ab Dornacherstrasse
- Anzug Daniel Goepfert betreffend Tempo 30 in der Birmannsgasse
- Anzug Eveline Rommerskirchen und Konsorten betreffend Reiterstrasse in die Tempo 30 Zone integrieren
- Anzug Beatriz Greuter und Konsorten betreffend flankierende Massnahmen im Gundeli nach Eröffnung der Nordtangente

Inhaltsverzeichnis

1. Begehren	4
2. Zusammenfassung	4
3. Ausgangslage	6
3.1 Heutige Situation	6
3.2 Aktuelle politische Rahmenbedingungen	6
3.2.1 Politische Vorstösse	6
3.2.2 Gegenvorschlag zur Städteinitiative	7
3.3 Übergeordnete Ziele	7
4. Grundlagen und Rahmenbedingungen	7
4.1 Nutzen von Tempo 30	7
4.1.1 Erhöhung der Verkehrssicherheit	8
4.1.2 Verkehrslenkung, Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität	8
4.1.3 Lärmsanierung	9
4.2 Recht und Normen	9
4.2.1 Lärmschutzverordnung des Bundes (LSV)	9
4.2.2 Luftreinhalteverordnung des Bundes (LRV)	9
4.2.3 Verkehrsrecht	9
4.2.4 Normen	10
4.2.5 Verfassung des Kantons Basel-Stadt	10
4.2.6 Umweltschutzgesetz des Kantons Basel-Stadt (USG BS)	10
4.3 Planungsgrundlagen	10
4.3.1 Strassennetzhierarchie	10
4.3.2 Lärmsanierungsprogramm	11
4.3.3 Öffentlicher Verkehr	12
4.3.4 Kantonale Velorouten	12
5. Tempo 30-Konzept	12
5.1 Optimierung von bestehenden Tempo 30-Zonen	12
5.2 Erweiterung der Tempo 30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen	13
5.2.1 Empfehlungen zur Eignungseinschätzung von Strassen mit ÖV	13
5.2.2 Grobbeurteilung von Strassen ohne ÖV	14
5.2.3 Grobbeurteilung von Strassen mit Busverkehr	14
5.2.4 Grobbeurteilung von Strassen mit Tramverkehr	14
5.2.5 Zusammenstellung der Grobbeurteilung siedlungsorientierter Strassen	15
5.3 Einführung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen	15
5.3.1 Permanente Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h	15
5.3.2 Temporäre Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h	16
6. Wirkung	17
6.1 Erwünschte Wirkungen	17
6.2 Mögliche negative Einflüsse	17
6.3 Einschätzung	18
6.4 Wirkungskontrolle	18
7. Kosten	19
7.1 Vorgesehene Massnahmen zulasten der Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30	19

7.2	In der Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30 nicht beinhalten Massnahmen	19
7.2.1	Mit dem Tempo 30-Projekt koordinierte Kleinmassnahmen	20
7.2.2	Tempo 30-Grossprojekte	20
7.2.3	Grossprojekte mit Tempo 30 als Teilmassnahme	20
7.2.4	ÖV-Kompensations- und Beschleunigungsmassnahmen	20
7.2.5	Betriebs- und Unterhaltskosten der dynamischen Signalisation	20
7.2.6	Lärmsanierungsmassnahmen	20
8.	Termine.....	21
8.1	Voraussichtlicher Terminplan	21
9.	Berichte zu den Anzügen.....	22
9.1	Ausgangslage	22
9.2	Anzug Lukas Engelberger und Konsorten betreffend Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Schulhäusern und Kindergärten	22
9.2.1	Erläuterungen.....	23
9.2.2	Antrag.....	25
9.3	Anzug Brigitte Heilbronner-Uehlinger und Konsorten betreffend Tempo 30 in der ganzen Stadt Basel während der Nacht	25
9.3.1	Erläuterungen.....	26
9.3.2	Antrag.....	27
9.4	Anzug Sabine Suter und Konsorten betreffend durchgehend Tempo 30 in der Allmendstrasse	27
9.4.1	Erläuterungen.....	28
9.4.2	Antrag.....	28
9.5	Anzug Michael Wüthrich und Konsorten betreffend Tempo 30 in der Hammerstrasse und dem Claragraben.....	29
9.5.1	Erläuterungen.....	29
9.5.2	Antrag.....	30
9.6	Anzug der UVEK betreffend Tempo 30 in der Horburgstrasse	30
9.6.1	Erläuterungen.....	30
9.6.2	Antrag.....	31
9.7	Anzug Oswald Inglin und Konsorten betreffend Konsolidierung des Boulevard Güterstrasse mit Tempo 30.....	31
9.7.1	Erläuterungen.....	32
9.7.2	Antrag.....	33
9.8	Anzug Sibylle Benz Hübner und Konsorten betreffend Tempo 30 in der Solothurnerstrasse und Velo-Gegenverkehr ab Dornacherstrasse.....	33
9.8.1	Erläuterungen.....	34
9.8.2	Antrag.....	35
9.9	Anzug Daniel Goepfert betreffend Tempo 30 in der Birmannsgasse.....	35
9.9.1	Erläuterungen.....	36
9.9.2	Antrag.....	36
9.10	Anzug Eveline Rommerskirchen und Konsorten betreffend Reiterstrasse in die Tempo 30-Zone integrieren.....	36
9.10.1	Erläuterungen.....	37
9.10.2	Antrag.....	38
9.11	Anzug Beatriz Greuter und Konsorten betreffend flankierende Massnahmen im Gundeli nach Eröffnung der Nordtangente.....	38
9.11.1	Erläuterungen zu ausgewählten Fragen	39
9.11.2	Antrag.....	40
10.	Antrag	40

1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen, eine Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30 über CHF 3'000'000 zu genehmigen. Das Kreditbegehren beinhaltet die Projektierung und Umsetzung von Massnahmen aus dem aktualisierten Tempo 30-Konzept für Basel. Das Vorhaben wurde mit Regierungsratsbeschluss Nr. 10/23/47.4 vom 10. August 2010 in das Investitionsprogramm, Investitionsbereich Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur aufgenommen.

Da die Umsetzung von Tempo 30 mittels zahlreicher kleinerer bis mittlerer Einzelmassnahmen geschieht, erfolgt der Kreditantrag in Form einer Rahmenausgabenbewilligung. Damit besteht eine gewisse Flexibilität bei der Umsetzung möglicher Massnahmen, deren Ausgestaltung und Kosten jeweils erst nach Erstellung des konkreten Einzelprojektes bekannt sind. Der Rahmen möglicher Massnahmen zulasten dieser Rahmenausgabenbewilligung wird mit vorliegendem Bericht jedoch genau definiert.

2. Zusammenfassung

Mit der Einführung von Tempo 30-Zonen sollen die Verkehrssicherheit erhöht und die Wohnqualität verbessert werden. 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, der die Verkehrssicherheit sowie die Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Quartieren beeinträchtigt, aus den verkehrsberuhigten Strassen fernzuhalten.

Am 23. November 2010 hat der Regierungsrat die Strassennetzhierarchie genehmigt und damit die Grundlage für die Überarbeitung des Tempo 30-Konzepts gelegt. Nebst der Definition des siedlungs- und verkehrsorientierten Strassennetzes wurden auch Grundsätze zu Tempo 30 und Empfehlungen zur Kompatibilität von ÖV und Tempo 30 formuliert. So sollen siedlungsorientierte Strassen grundsätzlich in Tempo 30-Zonen integriert werden, wenn sie sich dazu eignen. Spezialfälle bilden dabei Abschnitte mit ÖV, die einer detaillierten Untersuchung unterzogen werden müssen. Dazu gehören eine Eignungsprüfung und – im Rahmen der späteren Projektausarbeitung – auch die Erarbeitung von Kompensationsmassnahmen allfälliger Fahrzeitverlängerungen. Auf verkehrsorientierten Strassen ist Tempo 30 nur in begründeten und rechtlich genau definierten Ausnahmefällen permanent oder temporär möglich und sinnvoll.

Basierend auf diesen sowie weiteren rechtlichen und planerischen Grundlagen wurde die aktuelle Situation der Tempo 30-Zonen in Basel überprüft und das Konzept um neue Aspekte wie z.B. temporäre Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30km/h ergänzt. Aufgrund der Eignungsüberprüfung wurden konkret diverse siedlungsorientierte Strassen zum künftigen Einbezug in Tempo 30-Zonen vorgeschlagen. Zudem wurden Kriterien für Spezialfälle von

permanenter oder temporärer Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h auf verkehrsorientierten Strassen ausgearbeitet.

Die nachfolgende Zusammenstellung zeigt auf, für wie viele der grundsätzlich beurteilten siedlungsorientierten Strassenabschnitte mit und ohne ÖV ein Einbezug in Tempo 30-Zonen vorgeschlagen wird; für diese soll ein Projekt erarbeitet werden, um definitiv nachzuweisen, ob Tempo 30 umgesetzt werden kann. Für einige wenige Strassenabschnitte ist eine Beurteilung bezüglich Projekterarbeitung erst bei Vorliegen weiterer Untersuchungsergebnisse möglich. Ein Übersichtsplan mit den neu zum Einbezug in Tempo 30-Zonen vorgeschlagenen Strassenabschnitten liegt diesem Ratschlag bei.

	Einbezug in T30 vorgeschlagen	genauer zu prüfen	Verzicht auf Einbezug in T30
Siedlungsorientierte Strassenabschnitte ohne ÖV	28 Abschnitte	–	14 Abschnitte
Siedlungsorientierte Strassenabschnitte mit Bus	11 Abschnitte	–	1 Abschnitt
Siedlungsorientierte Strassenabschnitte mit Tram	11 Abschnitte	8 Abschnitte	4 Abschnitte
Total	50 Abschnitte	8 Abschnitte	19 Abschnitte

Nebst dem Einbezug siedlungsorientierter Strassen in Tempo 30-Zonen wurde im Konzept auch die in Ausnahmefällen mögliche Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf verkehrsorientierten Strassen behandelt. Bei den verkehrsorientierten Strassen wird zwischen permanenter und temporärer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit unterschieden: Während sich eine permanente Geschwindigkeitsreduktion v.a. in Quartier- und Ortszentren aufdrängt, können temporäre Reduktionen tagsüber aus Verkehrssicherheitsgründen oder nachts aus Umweltbelastungsgründen sinnvoll bzw. nötig sein.

Basierend auf dem überarbeiteten Tempo 30-Konzept sollen die zahlreichen politischen Vorstösse zu Tempo 30 mit der für alle Begehren gleichen Grundlage und soweit möglich abschliessend beantwortet werden. Zur Finanzierung der weiteren aus dem überarbeiteten Tempo 30-Konzept anstehenden Arbeiten beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat, eine Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30 über CHF 3'000'000 zu genehmigen. Diese soll für die Projektierung, Umsetzung, Wirkungskontrolle und Kommunikation sowohl zu optimierender und neuer Tempo 30-Zonen als auch von Tempo 30-Strecken auf verkehrsorientierten Strassen dienen, sofern diese Arbeiten nicht im Rahmen eines Grossprojektes oder eines eigenen Programms erfolgen können.

3. Ausgangslage

3.1 Heutige Situation

Der Grosse Rat hat vor einigen Jahren mit der Genehmigung von insgesamt drei Ratschlägen (Tempo 30-Zonen in Basel-Nord vom Februar 1994, EuroVille Basel: Flankierende Massnahmen Tempo 30-Zonen im Gundeldingerquartier vom März 1995 und Tempo 30-Zonen in Basel, übrige Gebiete, vom November 1997) die flächendeckende Einführung von Tempo 30-Zonen in den Basler Wohngebieten beschlossen. Die politischen Aufträge aus den drei Ratschlägen wurden mit der Realisierung der letzten Tempo 30-Zonen im Bruderholz und der Wirkungskontrolle über alle Zonen abgeschlossen. Die Kredite aus den drei Ratschlägen sind (fast) vollständig aufgebraucht respektive abgeschlossen.

Mit der Aktualisierung der Strassennetzhierarchie im Kanton Basel-Stadt im Jahr 2010 wurde, basierend auf den Vorgaben der Schweizer Normen, eine Unterteilung in verkehrsorientierte und siedlungsorientierte Kategorien vorgenommen. Die Normen regeln im Grundsatz auch, in welchen Strassenkategorien Tempo 30 möglich bzw. sinnvoll ist. Der Regierungsrat hat am 23. November 2010 die aktualisierte Strassennetzhierarchie genehmigt. Somit wurde die Überprüfung der bestehenden Tempo 30-Zonen aus den drei genannten Ratschlägen nötig.

3.2 Aktuelle politische Rahmenbedingungen

Die Politik schafft mit ihren Vorstössen und Beschlüssen der letzten Monate eine optimierte Ausgangslage für einen weiteren Einsatz von Tempo 30 zugunsten einer stadtgerechten Mobilität und einer lebenswerten Stadt.

3.2.1 Politische Vorstösse

Zahlreiche politische Vorstösse haben Tempo 30 zum Thema (siehe Kap. 9). Diese beschränken sich nicht nur auf konkrete Begehren für eine Tempo 30-Zone, sondern haben auch generelle Aspekte zu Tempo 30 zum Inhalt.

Ein viel diskutiertes Thema, insbesondere bei den auf umweltfreundliche Mobilität ausgerichteten Verbänden, war in den letzten Jahren der Umgang mit Tempo 30 auf ÖV-Achsen. Die Erfahrungen in anderen Schweizer Städten zeigen, dass Tempolimiten, Vortrittsregelungen und Ähnliches die flüssige und fahrplanmässige Fahrt des ÖV in siedlungsorientierten Strassen kaum wesentlich verzögern. Die vorhandenen Fahrzeitreserven reichen in vielen Fällen aus, um die minimale Fahrzeitverlängerung durch Tempo 30 aufzufangen. Zwischen der Attraktivität der Stadt mit erhöhter Verkehrssicherheit und den Einschränkungen für den ÖV muss daher sorgfältig abgewogen werden.

Bei der Aktualisierung der Strassennetzhierarchie wurde deshalb auch die Kompatibilität von Tempo 30 und ÖV thematisiert. Dazu wurde mit Verbänden, Transportunternehmen und Interessengruppen konstruktiv an einem „runden Tisch“ diskutiert. Dabei ging es darum, gemeinsam zu klären, unter welchen Bedingungen Tempo 30 und ÖV verträglich sind bzw. ob

eine allfällige Unverträglichkeit (Behinderungen) bis zu einem gewissen Masse zugunsten anderer wichtiger Aspekte wie Verkehrssicherheit und Wohnqualität in Kauf genommen werden soll.

3.2.2 Gegenvorschlag zur Städteinitiative

Mit dem Gegenvorschlag zur „Städteinitiative“ hat das Basler Stimmvolk beschlossen, dass die gesamte Verkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf Kantonsgebiet bis zum Jahr 2020 um zehn Prozent reduziert werden soll (Autobahnen ausgeschlossen). Um das Ziel der Verkehrsreduktion zu erreichen, sind konkrete Massnahmen auf verschiedenen Ebenen und in mehreren Bereichen notwendig. Diese werden im Bereich des Fuss- und Veloverkehrs aus einer Rahmenausgabenbewilligung zur Förderung des Langsamverkehrs in der Höhe von CHF 10 Mio. (GRB vom 23.6.2010, Nr. 10/25/8G und in der Volksabstimmung vom 28.11.2010 angenommen) finanziert. Der Kredit dient unter anderem dazu, die Infrastruktur entsprechend zu verbessern. Im Bereich des motorisierten Verkehrs sollen in der Stadt Basel die Tempo 30-Zonen erweitert und eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt werden. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs erfolgt bereits kurz- bis mittelfristig über einen Ausbau des Tram- und Busnetzes und mittel- bis langfristig – nebst dem weiteren Ausbau des Tram- und Busnetzes – über einen Ausbau der Regio-S-Bahn. Auf raumplanerischer Ebene sollen Siedlung und Verkehr stärker aufeinander abgestimmt werden, was insbesondere mittels Richtplan und Agglomerationsprogramm geschieht.

3.3 Übergeordnete Ziele

Vorliegender Ratschlag unterstützt die Erreichung folgender übergeordneter Ziele des Kantons Basel-Stadt:

- Kanalisierung des Durchgangsverkehrs auf die Hauptachsen zur Vermeidung von Schleichverkehr in den Wohnquartieren;
- Erhalt und Aufwertung der Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Wohnquartieren und in Quartier-/Stadtzentren;
- Erhöhung der Verkehrssicherheit an Orten mit Defiziten und mangelnden zweckmässigen Alternativen;
- Erhöhung des Anteils der umweltgerechten Verkehrsmittel zur Reduktion des motorisierten Verkehrs im Sinne einer nachhaltigen und stadtgerechten Mobilität;
- Reduktion von negativen Einflüssen des Verkehrs (Sicherheit, Lärm, Luft) auf die Kantonsbevölkerung unter Berücksichtigung der flüssigen Abwicklung des MIV auf dem übergeordneten Strassennetz.

4. Grundlagen und Rahmenbedingungen

4.1 Nutzen von Tempo 30

Tempo 30 hat nutzbringende Effekte auf den Verkehr und die Umgebung:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Verkehrslenkender Effekt, Verstetigung des Verkehrsflusses,
- Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffemissionen,

- Förderung der Wohn- und Aufenthaltsqualität,
- Verbesserung der Koexistenz der verschiedenen Verkehrsmittel,
- Reduzierter Platzanspruch der Verkehrsflächen.

Diese nutzbringenden Effekte sind abzuwägen mit weiteren Wirkungen:

- Die Vergrößerung der Zonen und der zumindest temporäre Einbezug verkehrsorientierter Strassen ins Tempo 30-Regime beeinträchtigen den Kanalisierungseffekt.
- Tempo 30 auf ÖV-Achsen mindert die Attraktivität von Tram und Bus, deren Linien aber ausdrücklich auch Wohnquartiere und Quartierzentren erschliessen sollen.

Nachfolgend sind wesentliche nutzbringende Effekte von Tempo 30 erläutert:

4.1.1 Erhöhung der Verkehrssicherheit

Die Geschwindigkeit der motorisierten Verkehrsmittel beeinflusst Unfall- und Überlebenswahrscheinlichkeit bei Kollisionen massgebend. Mit tieferen Geschwindigkeiten sinken sowohl Reaktions- und Bremsweg, womit der Anhalteweg deutlich verringert wird. Im Vergleich zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h ist bei Tempo 30 der Anhalteweg bei trockener Fahrbahn nur noch halb so lang. Mit einer Verringerung der Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs steigt die objektive und subjektive Verkehrssicherheit, und die Situation wird grundlegend verbessert – ganz besonders für die langsameren Verkehrsteilnehmenden.

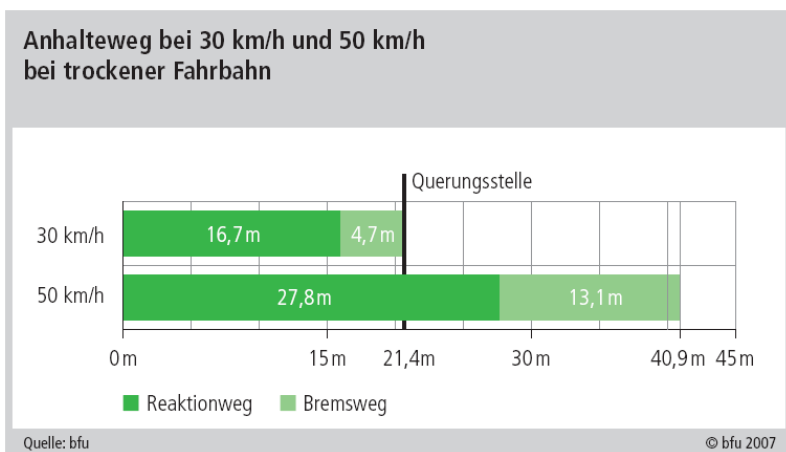


Abbildung 1 :
Anhalteweg bei 30 km/h und
50 km/h, Musterreferat zu
Tempo 30, bfu, 16.11.2007

4.1.2 Verkehrslenkung, Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität

Flächendeckend Tempo 30 auf siedlungsorientierten Strassen in Wohnquartieren wirkt verkehrslenkend und kanalisiert den Durchgangsverkehr auf die verkehrsorientierten Strassen. Die Umgebung wird dadurch kinderfreundlicher; zudem führen die reduzierten Fahrbahnbreiten zu grösseren Aufenthaltsflächen und damit zu einer merklich gesteigerten Wohnqualität in den Quartieren. Wird das Prinzip der Kanalisierung aufgeweicht, sind flankierende Massnahmen nötig, um eine Verdrängung des Verkehrs in die Wohngebiete mit allen damit verbundenen negativen Effekten zu verhindern.

4.1.3 Lärmsanierung

Tempo 30 zur Lärmsanierung kann als Massnahme sowohl temporär (v.a. nachts, wenn tiefere Grenzwerte gelten) wie auch permanent angewendet werden.

Mit betrieblichen Massnahmen an der Quelle wie Tempo 30 statt 50 lässt sich die Lärmbelastung um 2 bis 4 dB reduzieren, was etwa gleich wirkt wie eine Halbierung des Verkehrs. Hinzu kommen willkommene Synergieeffekte: Die Verkehrssicherheit nimmt zu, die Luftschadstoffemissionen nehmen geringfügig ab und das Strassenumfeld wird aufgewertet. Im Vergleich zu Lärmschutzwänden, denen im Siedlungsgebiet enge Grenzen gesetzt sind, und Lärmschutzfenstern, sind verkehrsberuhigende und -vermindernde Massnahmen – bei Verzicht auf teure flankierende Massnahmen – kostengünstiger.

Problematisch ist, dass die lärmbelasteten Strassen meist verkehrsorientiert sind und damit oft viel Verkehr aufweisen. Häufig verlaufen ÖV-Linien darin, wodurch eine wirksame Umgestaltung zur Einhaltung von Tempo 30 kaum möglich ist, ohne gleichzeitig den ÖV zu behindern. Dies führt dazu, dass die reduzierte Geschwindigkeitslimite schlecht eingehalten wird, und damit der Lärminderungseffekt eher gering ist.

4.2 Recht und Normen

Nachfolgend sind die wichtigsten Aussagen relevanter rechtlicher und normativer Grundlagen in Bezug auf Tempo 30 zusammengefasst.

4.2.1 Lärmschutzverordnung des Bundes (LSV)

- ⇒ Der Kanton ist gemäss LSV verpflichtet, die Lärmsanierung bis 2018 abzuschliessen und in erster Priorität Massnahmen an der Quelle (Lärmverursacher) umzusetzen, soweit diese verhältnismässig sind ihre Wirksamkeit gewährleistet ist.

4.2.2 Luftreinhalteverordnung des Bundes (LRV)

- ⇒ Die LRV verpflichtet die Kantone zur Erarbeitung und Umsetzung eines Massnahmenplans zur Verminderung der Schadstoffbelastung.

4.2.3 Verkehrsrecht

- ⇒ Die Bundesvorschriften zum Verkehrsrecht sehen die Einführung von Tempo 30 grundsätzlich nur auf Nebenstrassen vor. Auf verkehrsorientierten Strassen innerorts ist eine sogenannte Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nur ausnahmsweise und aus abschliessend geregelten Gründen möglich. Dazu gehören der Schutz vor Gefahren bzw. von bestimmten Strassenbenützern, die Verbesserung des Verkehrsablaufs auf stark belasteten Strassen und die Verminderung von Umweltbelastungen.
- ⇒ Die Anordnung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten (also auch Tempo 30) ist nur gestützt auf ein vorgängig zu erstellendes Gutachten möglich. Das verkehrsrechtlich notwendige Gutachten ist vor Umsetzung der Geschwindigkeitsreduktion bzw. der Tempo 30-Zone zu erstellen.

- ⇒ Das Verkehrsrecht verlangt zudem eine Wirkungskontrolle von Tempo 30-Zonen. Es sind deshalb nur dort Tempo 30-Zonen einzuführen, wo – mit entsprechenden verkehrstechnischen, baulichen oder betrieblichen Massnahmen – die Einhaltung der tieferen Höchstgeschwindigkeit auch erreicht werden kann.

4.2.4 Normen

- ⇒ Die Schweizerischen Normen unterscheiden zwischen verkehrorientierten und siedlungsorientierten Strassenkategorien. Sie regeln im Grundsatz auch, auf welchen Strassenkategorien Tempo 30 möglich ist. Für siedlungsorientierte Strassen wird Tempo 30 empfohlen. Sammelstrassen (verkehrorientierte Hauptsammelstrassen und siedlungsorientierte Quartiersammelstrassen) eignen sich besonders gut für den öffentlichen Verkehr.
- ⇒ Tempo 30 hat gemäss Normen eine mehr oder weniger grosse Bedeutung für die Verkehrssicherheit, die Verkehrslenkung, die Lärm- und Luftsanierung sowie die Wohn- und Aufenthaltsqualität.

4.2.5 Verfassung des Kantons Basel-Stadt

- ⇒ Die Verfassung Basel-Stadt enthält den Schutz der Menschen vor schädigenden Einflüssen und gibt die umweltgerechte Mobilität und die ÖV-Bevorzugung vor.

4.2.6 Umweltschutzgesetz des Kantons Basel-Stadt (USG BS)

- ⇒ Das USG Basel-Stadt regelt die Kanalisierung des motorisierten Privatverkehrs auf wenige Hauptachsen und den begleitenden Schutz der Wohngebiete mit verkehrsberuhigenden Massnahmen.

4.3 Planungsgrundlagen

4.3.1 Strassennetzhierarchie

Das Bau- und Verkehrsdepartement hat die Netzhierarchie der in seine Zuständigkeit fallenden Strassen im Kanton (alle in Basel, Kantonsstrassen in Riehen und Bettingen) überprüft und den aktuellen Gegebenheiten angepasst. Diese Arbeiten beinhalten auch Grundlagen in Form von Grundsätzen und Empfehlungen für eine nachfolgende Überarbeitung des Tempo 30-Zonen-Konzepts. Der Bericht zur aktualisierten Netzhierarchie sowie die Tempo 30-Grundlagen wurden vom Regierungsrat am 23. November 2010 genehmigt.

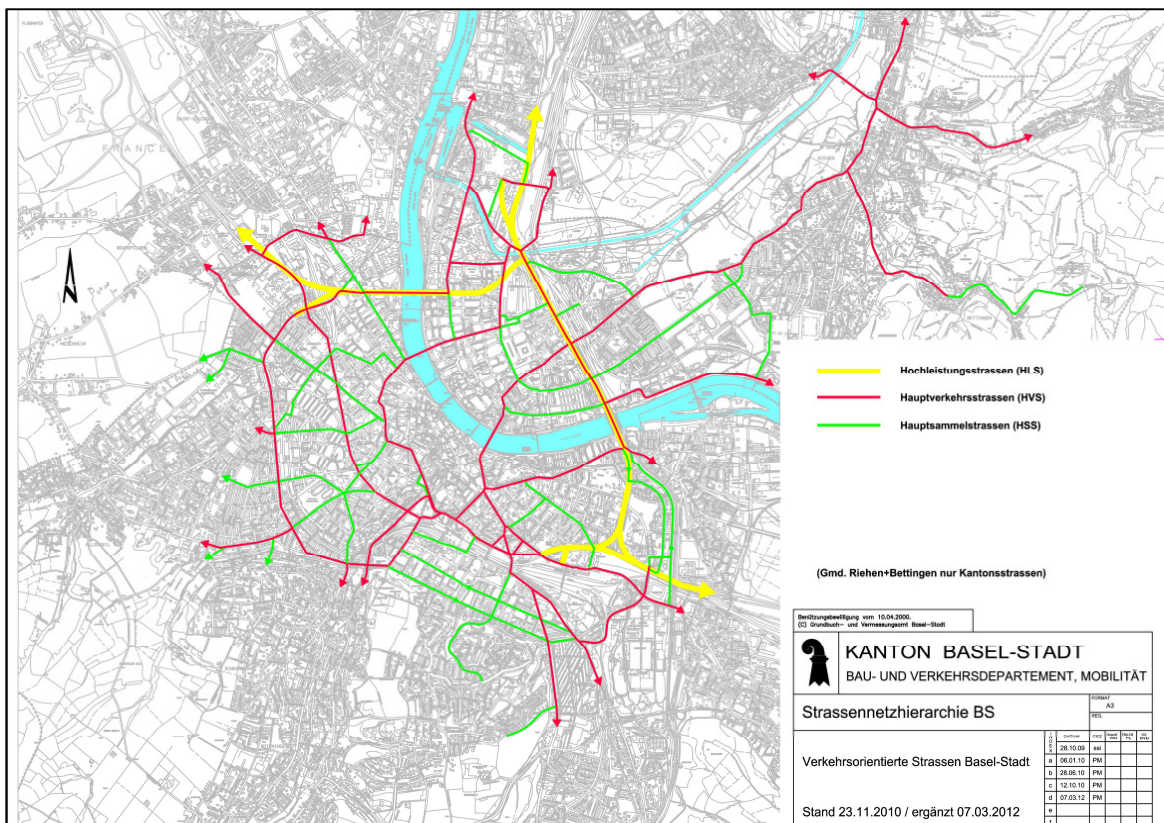


Abbildung 2: Strassennetzhierarchie 2010, im Bereich Tram Erlenmatt geringfügig ergänzt im 2012

Die allgemeinen Grundsätze besagen:

- ⇒ Nur siedlungsorientierte Strassen sollen grundsätzlich in Tempo 30-Zonen integriert werden, jedoch sind sie nicht alle auch geeignet.
- ⇒ Auf verkehrorientierten Strassen ist nur in Ausnahmefällen Tempo 30 möglich.
- ⇒ Eine allfällige Einführung von Tempo 30 auf Strassenabschnitten mit ÖV kann deren Fahrzeit verlängern. Diese Fahrzeitverlängerung ist deshalb zwingend mit geeigneten Massnahmen auf der betroffenen Linie zu kompensieren.
- ⇒ Ein zusätzliches Tempo-Regime mit 40 km/h ist nicht zweckmässig.

4.3.2 Lärmsanierungsprogramm

Die Lärmsanierung in Basel ist bereits weit fortgeschritten. Zahlreiche übermässig belastete Abschnitte wurden saniert. Besonders an Hauptverkehrsstrassen, die am stärksten befahren sind, kamen mangels Alternativen vorwiegend Schallschutzfenster zum Zuge. Es stehen jedoch immer noch einige, wenn auch nur geringfügig über dem Grenzwert belastete Strassenzüge – vorwiegend Hauptsammelstrassen – zur Sanierung an. Diese weisen oft ÖV auf, der zum Lärmproblem beiträgt.

4.3.3 Öffentlicher Verkehr

Das bestehende Liniennetz des öffentlichen Verkehrs auf der Strasse (Tram und Bus) war Basis für die Konzeptbearbeitung. Zum heutigen Zeitpunkt gesicherte Netzausbauten wurden ebenfalls berücksichtigt. Dazu gehören die Verbindung über den Margarethenstich sowie die Projekte Tram Erlenmatt, Tram nach Weil a.R. und nach Saint-Louis. Die Kompatibilität mit dem Tramnetzausbau („Tramnetz 2020“) wird durch allfällige künftige Aktualisierungen des Tempo 30-Konzepts gewährleistet.

Aufgrund der verfassungsrechtlichen Priorisierung des ÖVs müssen sich ÖV-Achsen bezüglich ihres Verkehrsregimes und Ausbaustandards zur Erfüllung ihrer Funktion eignen.

4.3.4 Kantonale Velorouten

Als Grundlage diente das kantonale Veloroutennetz gemäss bestehendem Netzplan aus dem Richtplan Basel 2009 sowie aus dem Entwurf des BVD zum neuen Teilrichtplan Velo 2012.

Die von politischer Seite geforderte Einführung von Tempo 30 auf kantonalen Velorouten auf verkehrsorientierten Strassen, die noch keine genügenden Massnahmen aufweisen, würde dem Prinzip der Kanalisierung des Verkehrs zuwiderlaufen. Anstelle von Tempo 30 sollen auf diesen Routen (Veloroutennetz) deshalb primär Velostreifen (zulasten Rahmenausgabebewilligung Langsamverkehr sowie 2. Veloverkehrskredit) umgesetzt werden.

5. Tempo 30-Konzept

Das vorliegende Konzept umfasst sowohl die Optimierung von „Problemstrassen“ in den heutigen Tempo 30-Zonen (Kap. 5.1) aufgrund der bisherigen Erkenntnisse als auch die Erweiterung der Tempo 30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen (Kap. 5.2). Zudem definiert es die Kriterien für eine ausnahmsweise Reduktion der Geschwindigkeit auf 30 km/h bei verkehrsorientierten Strassen (Kap. 5.3).

5.1 Optimierung von bestehenden Tempo 30-Zonen

Im Rahmen der vom Bund vorgeschriebenen Wirkungskontrolle der bestehenden Tempo 30-Zonen wurden, wenn nötig und möglich, mit den zur Verfügung stehenden Mitteln Verbesserungsmassnahmen vorgenommen. Nebst Anpassungen bei der Signalisation und Markierung wurden im Rahmen von Sanierungsmassnahmen auch Trottoirüberfahrten an den Eingangsbereichen der Zonen erstellt. Dabei haben sich aber einige „Problemstrassen“ ergeben, die aufgrund ungünstiger Rahmenbedingungen oder fehlender Mittel nicht angemessen optimiert werden können oder konnten.

Für etwa zehn solcher „Problemstrassen“ werden teurere Umgestaltungsmassnahmen und/oder eine Änderung der ungünstigen Rahmenbedingungen überprüft und im Rahmen von Gesamtsanierungs- und/oder Umgestaltungsprojekten zulasten eigener Kredite umgesetzt. Die Kosten dafür lassen sich zurzeit nicht beziffern. Eine Rückkehr zu einer Höchstgeschwindigkeit 50 km/h steht aber nicht zur Diskussion. Eine allfällige Umsetzung soll zumin-

dest teilweise zulasten der neu zu beantragenden Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30 (siehe Kap. 7.1) geschehen.

5.2 Erweiterung der Tempo 30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen

Die Erweiterung der bestehenden Tempo 30-Zonen basiert auf der grundsätzlichen Überprüfung der siedlungsorientierten Strassen in Bezug auf ihr heutiges Verkehrsregime sowie auf nachfolgenden Grundsätzen:

- ⇒ Alle geeigneten siedlungsorientierten Strassen (Quartiersammelstrassen und Erschliessungsstrassen) mit 50 km/h sollen in Tempo 30-Zonen integriert werden.
- ⇒ Eine allfällige Einführung von Tempo 30 auf Strassenabschnitten mit ÖV kann deren Fahrzeit verlängern. Diese Fahrzeitverlängerung ist deshalb zwingend mit geeigneten Massnahmen auf der betroffenen Linie zu kompensieren.

Es gibt wenige Ausnahmesituationen auf siedlungsorientierten Strassen, in denen Tempo 30 wenig Nutzen hätte bzw. kaum Akzeptanz finden würde. In diesen nachfolgend aufgeführten Fällen ist auf die Einführung von Tempo 30 deshalb zu verzichten:

- in reinem Gewerbe-/Industriegebiet
- ohne angrenzende Bebauung/Nutzung
- ausserhalb Siedlungsgebiet

5.2.1 Empfehlungen zur Eignungseinschätzung von Strassen mit ÖV

Siedlungsorientierte Strassen mit ÖV werden als Spezialfälle beim Einbezug in Tempo 30-Zonen betrachtet und bedürfen einer genaueren Untersuchung. Hier treffen mehrheitlich entgegenstehende Ansprüche seitens ÖV (rasches Vorwärtskommen, keine Hindernisse) und seitens Quartier (Sicherheit, Aufenthalts- und Wohnqualität) aufeinander; zudem gibt es besonders hohe Anforderungen an die Verkehrssicherheit. In dieser Situation gestaltet sich die Einführung von Tempo 30 schwierig und teilweise sogar unmöglich. Es braucht eine sorgfältige Abwägung zwischen den Vorteilen von Tempo 30 und den möglichen Einschränkungen für den ÖV.

Zur grundsätzlichen Einschätzung der Kompatibilität zwischen betroffener ÖV-Achse und Tempo 30 wurde deshalb aufgrund der jeweiligen spezifischen Eigenschaften zwischen **Bus- und Tramverkehr** (ungleiche gesetzliche Stellung, verschiedene technische Voraussetzungen, Transportkapazitäten, unterschiedliche Netzfunktionen) sowie zwischen **Mischverkehr und Eigentrasse** (optisch und baulich andere Differenzierbarkeit, ungleiche Tauglichkeit von flankierenden Massnahmen) unterschieden. Dies ergab folgende Empfehlungen:

- **Empfehlung Bus/Mischverkehr:** „Tempo 30 umsetzen, Busachse grundsätzlich vortrittsberechtigt“
- **Empfehlung Bus/Eigentrasse:** „auf Tempo 30 verzichten“

- **Empfehlung Tram/Mischverkehr: „Tempo 30 genauer prüfen und bei Erfüllung einiger der genannten Voraussetzungen umsetzen“**
(Voraussetzungen: Nutzungsdichte, enge Platzverhältnisse, viele/flächige Querungsbedürfnisse, Parkierung, Veloverkehr im Gleisbereich, kurze Haltestellenabstände, Steigung/Kurven/Kreuzungen, Lärmsituation)
- **Empfehlung Tram/Eigentrassee: „Tempo 30 (exkl. Tram) mit Vorbehalt prüfen und nur unter Einhaltung strikter Voraussetzungen umsetzen“**
(Voraussetzungen: bauliches Eigentrassee, wenige Querungen, Tram behält eigene Geschwindigkeitsbegrenzung)

5.2.2 Grobbeurteilung von Strassen ohne ÖV

Die Beurteilung der siedlungsorientierten Strassen ohne ÖV gemäss obigen Grundsätzen kann dem beiliegenden Plan „Tempo 30-Konzept – Beurteilung siedlungsorientierter Strassen betreffend möglichem Einbezug in Tempo 30-Zonen in Basel“ entnommen werden. Bei 14 Abschnitten wird vorgeschlagen, aufgrund der unter 5.2 beschriebenen Ausnahmesituationen betreffend Lage bzw. Umgebung, in der Tempo 30 wenig Nutzen hätte bzw. kaum Akzeptanz stossen würde, auf einen Einbezug zu verzichten, während 28 Abschnitte für die Integration in eine Tempo 30-Zone empfohlen werden.

5.2.3 Grobbeurteilung von Strassen mit Busverkehr

Da es sich bei den siedlungsorientierten Strassen mit Busverkehr nur um Mischverkehrsstrecken handelt, wird entsprechend den obigen Empfehlungen für elf betroffene Abschnitte die Integration in Tempo 30-Zonen vorgeschlagen. Davon ausgenommen ist die Jakobsbergerstrasse (Jakobsbergerholzweg – Reservoirstrasse) ausserhalb des bebauten Gebiets. Die Abschnitte können ebenfalls dem Plan „Tempo 30-Konzept – Beurteilung siedlungsorientierter Strassen betreffend möglichem Einbezug in Tempo 30-Zonen in Basel“ entnommen werden.

5.2.4 Grobbeurteilung von Strassen mit Tramverkehr

Bei den siedlungsorientierten Strassen mit Tramverkehr gibt es sowohl Abschnitte mit Eigentrassee, als auch Abschnitte im Mischverkehr sowie Abschnitte mit richtungsspezifisch unterschiedlicher Ausgestaltung. Aufgrund der obigen Empfehlungen wurde für alle Abschnitte eine Beurteilung der Situation vorgenommen. Dabei flossen auch Aspekte des Lärmschutzes und der Schulwegsicherheit ein.

Für acht Abschnitte konnte keine abschliessende Beurteilung vorgenommen werden, da deren grundsätzliche Eignung aufgrund der Empfehlungen nicht mit Sicherheit festgestellt werden kann (in nachfolgender Tabelle mit „genauer zu prüfen“ bezeichnet). Für elf Abschnitte wird der Einbezug in Tempo 30-Zonen vorgeschlagen, für vier Abschnitte der Verzicht. Die überprüften Abschnitte sind ebenfalls aus dem beiliegenden Plan „Tempo 30-Konzept – Beurteilung siedlungsorientierter Strassen betreffend möglichem Einbezug in Tempo 30-Zonen in Basel“ ersichtlich.

5.2.5 Zusammenstellung der Grobbeurteilung siedlungsorientierter Strassen

Die nachfolgende Zusammenstellung zeigt für siedlungsorientierte Strecken mit und ohne ÖV die Bilanz bezüglich ihrer Grobbeurteilung betreffend Einbezug in Tempo 30-Zonen. Bloss bei wenigen Abschnitten konnte keine abschliessende Beurteilung betreffend Vorschlag zum Einbezug in Tempo 30-Zonen vorgenommen werden (mit „genauer zu prüfen“ bezeichnet). Die Eignung muss weiter untersucht werden, besonders im Hinblick auf die Verhältnismässigkeit in Kenntnis der Auswirkungen auf den ÖV. Für die zum Einbezug vorgeschlagenen Abschnitte ist im Rahmen der Projekterarbeitung und dem verkehrsrechtlich nötigen Tempo 30-Gutachten die Umsetzbarkeit nachzuweisen.

	Einbezug in T30 vorgeschlagen	genauer zu prüfen	Verzicht auf Einbezug in T30
Siedlungsorientierte Strassenabschnitte ohne ÖV	28 Abschnitte	-	14 Abschnitte
Siedlungsorientierte Strassenabschnitte mit Bus	11 Abschnitte	-	1 Abschnitt
Siedlungsorientierte Strassenabschnitte mit Tram	11 Abschnitte	8 Abschnitte	4 Abschnitte
Total	50 Abschnitte	8 Abschnitte	19 Abschnitte

5.3 Einführung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen

Das verkehrsorientierte Netz hat zur Aufgabe, den motorisierten Individualverkehr zu kanalisieren und möglichst flüssig durch Basel zu führen. Damit sollen die Quartiere von Durchgangsverkehr freigehalten werden. Deshalb sollen die verkehrsorientierten Strassen ein anderes Regime mit höheren Geschwindigkeiten aufweisen als siedlungsorientierte Strassen.

- ⇒ Ausnahmen sind nur in begründeten Fällen und bei mangelnden Alternativen erlaubt und sinnvoll.
- ⇒ Ist die Begründung zeitlich relativ unabhängig, kann eine permanente Geschwindigkeitsreduktion geprüft werden (siehe Kap. 5.3.1).
- ⇒ Liegt die Begründung in einer zeitlich begrenzten Nutzung oder Wirkung, ist eine temporäre Zonensignalisation zu prüfen (siehe Kap. 5.3.2).

Die einzigen geltenden Begründungen für eine nötige Geschwindigkeitsreduktion sind im Verkehrsrecht abschliessend geregelt. Mögliche Ausnahmeorte können aufgrund der oben genannten Kriterien v.a. Hauptachsen durch Orts-/Quartierzentren und auf Schulwegen sowie stärker belastete Strassen mit nahe angrenzender Bebauung (Kanalwirkung) sein.

5.3.1 Permanente Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h

Permanente Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h kommen vor allem dort in Frage, wo bei Orts- bzw. Quartierzentren oder Quartierplätzen mit flächigem Querungsbedarf

die Verkehrssicherheit ungenügend ist. Die jeweiligen Abschnitte müssen räumlich erkennbar und lokal beschränkt sein, zudem muss die Gestaltung eine unterstützende Wirkung auf die Einhaltung der Geschwindigkeit haben. Allfällige Fahrzeitverlängerungen für ÖV auf diesem Abschnitt müssen auf der betroffenen Linie mit geeigneten Massnahmen kompensiert werden.

5.3.2 Temporäre Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h

Als betriebliche Massnahme kann die temporäre Signalisation einer reduzierten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h an bestimmten Abschnitten im Strassenraum einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten sowie eine Reduktion von Umweltbelastungen bewirken. Solche Orte sind geprägt durch zeitlich stark schwankende Bedürfnisse nach erhöhter Sicherheit oder verbessertem Schutz bzw. durch unterschiedliche Gruppen von Verkehrsteilnehmenden im Strassenraum. Dazu gehören das Umfeld von Bildungs- und Freizeiteinrichtungen, Einkaufsstrassen und Zugänge zu grossen Arbeitsplatzgebieten sowie nachts übermässig belastete Verkehrsachsen in dicht bebautem Raum.

Die Einführung temporärer Geschwindigkeitsbeschränkungen kann beim ÖV Fahrzeitverlängerungen mit sich bringen:

- ⇒ Der Nutzen der Geschwindigkeitsreduktion und die möglichen negativen Auswirkungen auf den ÖV sind gegeneinander abzuwägen. Je nach Tages- oder Nachtzeit der Beschränkung sowie nach Länge des betroffenen Abschnitts sind die Auswirkungen unterschiedlich.
- ⇒ Fällt die Abwägung zugunsten der temporären Geschwindigkeits-Reduktion aus, sollen wenn möglich Kompensationsmassnahmen umgesetzt werden. Ansonsten ist bei zu grossem Zeitverlust dafür zu sorgen, dass das ÖV-Angebot zumindest die gleiche Pünktlichkeit beibehalten kann (Zusatzkurs).

Bei temporären Signalisationen sind zwei Arten zu unterscheiden:

Auslöser: Verkehrssicherheit

Die örtlich zu beschränkenden Abschnitte müssen ein direktes Schutzbedürfnis aufweisen. Die temporäre Signalisation ist gut erkennbar einzurichten und sollte möglichst dynamisch sein, um die Geschwindigkeitsreduktion auf die tatsächlich benötigte Dauer zu beschränken. Begleitende Kommunikationsmassnahmen, vorher/nachher-Messungen und regelmässige Kontrollen sind wesentlich für die Akzeptanz und Sicherstellung der langfristigen Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkung.

Aufgrund der Überprüfung der Schulen, Kindergärten und Universitäten in Basel kommt eine temporäre Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h im Umfeld von neun Bildungsstandorten grundsätzlich in Frage und soll in eigenen Projekten weiterverfolgt werden. Zudem wird für ein Arbeitsplatzgebiet sowie eine Freizeitanlage im Rahmen der Projekterarbeitung temporär 30 km/h geprüft.

Auslöser: Lärm

Geeignet sind Strassenabschnitte, bei welchen durch die Temporeduktion der Sanierungsbedarf behoben oder sehr deutlich reduziert werden kann. Die temporäre Signalisation muss gut erkennbar sein (von Vorteil mit Wechselsignalen). Begleitende Kommunikationsmassnahmen, vorher/nachher-Messungen und regelmässige Kontrollen sind wesentlich für die Akzeptanz und Sicherstellung der langfristigen Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkung.

Erste Abklärungen der Lärmschutzfachstelle zeigen, dass ein temporäres Nachtregime mit 30 km/h für sechs Hauptsammelstrassen eine gute Sanierungswirkung aufweisen könnte. Weitere Untersuchungen im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Basel sind nötig.

6. Wirkung**6.1 Erwünschte Wirkungen**

Mit der Einführung von Tempo 30-Zonen wird die Verkehrssicherheit erhöht und die Wohn- und Aufenthaltsqualität verbessert. Negative Auswirkungen des Individualverkehrs wie Unfälle, Abgase, Lärm oder Nutzungskonflikte werden durch Tempo 30 gemildert, was wiederum den Fuss- und Veloverkehr fördert. Zonale Geschwindigkeitsbegrenzungen führen neben der Verlangsamung des Verkehrs auch zu einem gleichmässigeren Verkehrsfluss. Sie kanalisieren zudem den Durchgangsverkehr auf die Hauptachsen und reduzieren damit das Verkehrsaufkommen in den Wohnquartieren.

6.2 Mögliche negative Einflüsse

Mit der Einführung von Tempo 30 auf ÖV-Achsen können Fahrzeitverlängerungen für den ÖV nicht ausgeschlossen werden. Durch die zwingend vorgeschriebenen Kompensationsmassnahmen (z.B. Optimierung von Lichtsignalanlagen, Reduktion allfälliger anderer Behinderungen entlang der ÖV-Linie, eigenes Trassees usw.) in Fällen mit erheblichen Auswirkungen eines Tempo 30-Projektes, ist allerdings dafür gesorgt, dass die Fahrzeitverlängerungen gering ausfallen. Zudem kann das Image des ÖV als stadtgerechtes und benutzerfreundliches Verkehrsmittel dank Tempo 30, insbesondere auf den Achsen durch die Quartiere, profitieren.

Die Reduktion der Geschwindigkeit auf 30 km/h auf verkehrsorientierten Strassen birgt das Risiko, dass diese für den MIV aufgrund möglicher längerer Fahrzeiten an Attraktivität verlieren. Dadurch könnte eine Verkehrsumlagerung stattfinden bzw. würden Quartierstrassen wieder vermehrt von Durchgangsverkehr genutzt, was Verkehrssicherheit und Wohnqualität der Quartiere verschlechtern würde.

6.3 Einschätzung

Aufgrund der eindeutigen Auswahlkriterien sowie den einzuhaltenden Vorgaben des Tempo 30-Konzepts können die negativen Auswirkungen von Tempo 30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen mit ÖV sowie von Geschwindigkeitsreduktionen auf 30 km/h auf verkehrsorientierten Strassen möglichst gering gehalten werden. Zudem sind im letzten Fall nur ausgewählte, wirklich problematische Abschnitte betroffen, sodass die Funktionalität des Gesamtverkehrssystems nicht beeinträchtigt werden sollte.

6.4 Wirkungskontrolle

Verkehrsrechtlich ist nach Umsetzung von Tempo 30 eine Wirkungskontrolle vorgeschrieben. Ergeben sich dabei Mängel bei der Einhaltung der Geschwindigkeit, sind entsprechende Nachbesserungs- und/oder Begleitmassnahmen zu treffen oder Tempo 30 ist aufzuheben.

Für neue Tempo 30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen mit ÖV sowie für Geschwindigkeitsreduktionen auf 30 km/h auf verkehrsorientierten Strassen ist zusätzlich eine weitere Nachkontrolle angezeigt. Erfahrungen anderer Städte haben nämlich gezeigt, dass aufgrund der eingeschränkten Möglichkeiten einer Tempo 30-gerechten Gestaltung die tiefere Geschwindigkeitsbegrenzung je länger je weniger beachtet wird.

- ⇒ Die Wirkungskontrollen sollen für alle neu eingeführten Tempo 30-Zonen und neuen Strecken mit 30 km/h grundsätzlich innerhalb eines Jahres durchgeführt werden.
- ⇒ Für siedlungsorientierte Strassen mit ÖV müssen im Rahmen der jeweiligen Projekterarbeitung (inkl. Kompensationsmassnahmen) sinnvolle weitere Nacherhebungen festgelegt werden, insbesondere in Bezug auf Änderungen der Fahrzeiten auf den betroffenen ÖV-Linien.
- ⇒ Für verkehrsorientierte Strassen mit Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h sind als Projektbestandteil weitere Kontroll- bzw. Kommunikationsmassnahmen vorzusehen, die auch später als ein Jahr nach Einführung durchzuführen sind.

7. Kosten

Tempo 30-Massnahmen zur Verkehrsberuhigung basierend auf der Strassennetzhierarchie oder zur temporären Erhöhung der Verkehrssicherheit auf verkehrsorientierten Strassen sind grundsätzlich über die Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30 zu finanzieren, sofern sie nicht in ein Grossprojekt eingebunden sind (siehe Erläuterungen Kap. 7.1). Dazu gehört auch eine befristete, zur Koordination der Konzeptumsetzung und Projektierung der verkehrstechnischen Tempo 30-Massnahmen notwendige Projektstelle (80–100%).

Sämtliche (Tempo 30-)Grossprojekte sowie weitere Massnahmen, die in Koordination mit der Einführung oder Optimierung von Tempo 30 umgesetzt werden, aber eigene Auslöser aufweisen, gehen grundsätzlich zulasten eigener Kredite (siehe Erläuterungen in Kap. 7.2).

7.1 Vorgesehene Massnahmen zulasten der Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30

Die Investitionskosten der Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30 betragen insgesamt CHF 3'000'000. Die einzelnen Kostenbestandteile sind in zusammengefasster Form in folgender Tabelle aufgeführt. Die Aufteilung auf die einzelnen Ausgabepositionen beruht auf einer groben Einschätzung und kann sich nach Bedarf noch ändern.

Kostenbestandteile	CHF
Projektierungskosten bzw. koordinierende Projektstelle für Konzept- Umsetzung inklusive vorgeschriebene Wirkungskontrolle	800'000
Optimierung von bestehenden Tempo 30-Zonen: Mehrkosten für Baumassnahmen im Rahmen von (Sanierungs-)Projekten	400'000
Erweiterung der Tempo 30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen mit/ohne ÖV: Kosten für Signalisation und Markierung sowie Baumassnahmen	1'500'000
Temporäre Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h auf verkehrsori- entierten Strassen aus Verkehrssicherheitsgründen: Kosten für dynamische Signalisation	200'000
Begleitende Kommunikationsmassnahmen	100'000
Total	3'000'000

7.2 In der Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30 nicht beinhaltetete Massnahmen

Speziell zu erwähnen sind nachfolgende Projektarten, die nicht zulasten der Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30 gehen, aber in Zusammenhang mit Tempo 30-Massnahmen stehen können:

7.2.1 Mit dem Tempo 30-Projekt koordinierte Kleinmassnahmen

Sämtliche Massnahmen, die in Koordination mit Tempo 30-Massnahmen umgesetzt werden, aber eigene Auslöser aufweisen (z.B. Sanierungsbedarf, Velomassnahmen, Baumstandortverbesserungen usw.), gehen grundsätzlich zulasten der jeweiligen noch nicht ausgeschöpften Kredite.

7.2.2 Tempo 30-Grossprojekte

Nicht Bestandteil der Investitionskosten der Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30 sind Tempo 30-Grossprojekte, deren Kosten über dem Schwellenwert eines Ausgabenberichtes von CHF 300'000 liegen. Dazu gehören auch Tempo 30-Projekte, die direkt ÖV-Kompensationsmassnahmen in dieser Grössenordnung auslösen. Die Kosten lassen sich zurzeit nicht beziffern. Dem Grossen Rat werden separate Kreditanträge vorgelegt.

7.2.3 Grossprojekte mit Tempo 30 als Teilmassnahme

Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h auf verkehrsorientierten Strassen gemäss Konzeptvorgaben sind nicht Bestandteil der Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30, wenn sie im Rahmen von grossen Umgestaltungsprojekten, deren Kosten über CHF 300'000 liegen (Pflichthöhe Kreditantrag GR), umgesetzt werden. Der Kostenanteil der Tempo 30-Massnahme spielt dabei keine Rolle. Die Kosten lassen sich zurzeit nicht beziffern. Für die entsprechenden Grossprojekte werden dem Grossen Rat separate Kreditanträge vorgelegt.

7.2.4 ÖV-Kompensations- und Beschleunigungsmassnahmen

Kompensations- und Beschleunigungsmassnahmen für den ÖV gehen zulasten der entsprechenden Pauschale ÖV-Behinderung über CHF 1'500'000 (GRB vom 18.1.2006), auch wenn das Projekt aufgrund der Einführung von Tempo 30 und damit verbundener Kompensationsmassnahmen ausgelöst worden ist.

7.2.5 Betriebs- und Unterhaltskosten der dynamischen Signalisation

Für die Massnahmen mit temporärer Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h sind dynamische Signalisationen (Wechselsignale) nötig. Deren Betriebs- und Unterhaltskosten werden nicht über die Rahmenausgabenbewilligung finanziert, sondern sollen durch eine zusätzliche Belastung des ZBE des zuständigen Amtes gedeckt werden. Die genauen Kosten lassen sich zurzeit nicht beziffern.


7.2.6 Lärmsanierungsmassnahmen

Für Massnahmen zur Lärmsanierung besteht ein eigenes Programm bei der zuständigen Stelle im Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt. Sollte sich aus diesem Programm – unter Einhaltung der im Tempo 30-Konzept definierten Vorgaben – der dringende Bedarf nach temporären Geschwindigkeitsreduktionen auf 30 km/h als Sanierungsmassnahme herausstellen, gehen diese zulasten des Lärmsanierungsprogramms des AUE.

8. Termine

8.1 Voraussichtlicher Terminplan

Nach heutigem Kenntnisstand wird folgender Terminplan für die Realisierung der Massnahmen aus dem Tempo 30-Konzept zulasten der neuen Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30 angenommen, ausgehend vom Zeitpunkt seiner rechtskräftigen Genehmigung.

	+ 1 Jahr	+ 2 Jahre	+ 3 Jahre	+ 4 Jahre	+ 5 Jahre
Projektierungsarbeiten					
Projektierung T30-Optimierungen					
Projektierung T30-Erweiterungen ohne ÖV					
Untersuchungen und Projektierung T30-Erweiterungen mit ÖV					
Untersuchungen und Projektierung temporäre Geschwindigkeits-Reduktionen 30 km/h tags/nachts					
Umsetzungsarbeiten					
Optimierungen T30-Zonen mit Baumassnahmen					
Erweiterungen T30-Zonen ohne ÖV mit Signalisation/Markierung					
Erweiterungen T30-Zonen ohne ÖV mit Baumassnahmen *					
Erweiterungen T30-Zonen mit ÖV-Kompensationsmassnahmen					
Temporäre Geschwindigkeits-Reduktionen auf 30 km/h tags (bei Schulen), ev. Pilot	(Pilot)				
Temporäre Geschwindigkeits-Reduktionen auf 30 km/h nachts (Lärm-/Luftsanieung)					
Temporäre und feste Geschwindigkeits-Reduktionen auf 30 km/h (in Umgestaltungsprojekten)					

* Die Umsetzung der Baumassnahmen erfolgt wo möglich in Koordination mit den übrigen Baumassnahmen auf Allmend und hängt deshalb von deren Umsetzungszeitpunkt ab.

9. Berichte zu den Anzügen

9.1 Ausgangslage

Der Regierungsrat ist sich der positiven Wirkung einer Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Lebensqualität bewusst. Um den motorisierten Individualverkehr aus verkehrsberuhigten Zonen fernzuhalten, braucht es die Sammel- und Durchleitungsfunktionen verkehrsorientierter Strassen. Zudem muss ein effizienter und attraktiver öffentlicher Verkehr (ÖV) sichergestellt werden können. Die Kompatibilität von Tempo 30 und ÖV zu klären, war unter anderem Gegenstand des vorliegenden Konzepts zu den Tempo 30-Zonen im Bau- und Verkehrsdepartement. Auf Basis dieses Konzepts wurden sämtliche hängigen Anzüge zum Thema Tempo 30 beurteilt. Sie werden nachstehend entsprechend beantwortet. Damit verbunden ist auch der Antrag für eine Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30.

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

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 3. Februar 2010 den nachstehenden Anzug Lukas Engelberger und Konsorten betreffend Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Schulhäusern und Kindergärten dem Regierungsrat zur Berichterstattung überwiesen:

„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"

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

9.2.1 Erläuterungen

Stand der Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit geniesst bei der Verkehrsplanung der Stadt Basel einen hohen Stellenwert. Ein schweizerischer Städtevergleich der Unfallzahlen zeigt, dass die Stadt Basel zu den verkehrssichersten Städten zählt – auch im internationalen Vergleich. Am 15. November 2011 wurde der Stadt Basel der bfu-Sicherheitspreis für ihre Verdienste betreffend Verkehrssicherheit überreicht. Auf dem Schulweg verunfallen nur sehr wenige Kinder; ihre Zahl macht nur einen kleinen Anteil der Unfälle mit Kinderbeteiligung in den letzten Jahren aus.

Jahr	Total Unfälle	davon mit Kindern	auf dem Schulweg	Anteil
2010	1153	24	2	8%
2009	1350	34	8	24%
2008	1464	38	5	13%
2007	1746	39	5	13%

Verkehrsprävention und -repression

Die Verkehrsprävention hat sich in Basel als integraler Teil der Verkehrssicherheit bewährt. Sie verfolgt folgende Ziele:

- Informieren über neue Gesetze im Strassenverkehr
- Vermitteln der Verkehrsvorschriften und -regeln
- Erkennen der Gefahren des Strassenverkehrs
- Schulen von verkehrsgerechtem Verhalten

Ein wichtiger Teil der Verkehrsprävention findet mit der Verkehrserziehung an den Schulen statt. Dazu gehören auch eine bedarfsorientierte Schulwegbestimmung und -überwachung sowie Schulwegtraining mit den Kindern.

Ebenfalls zur Schulwegsicherheit beitragen können Präventionskampagnen der Kantonspolizei betreffend korrekten Verhaltens im Strassenverkehr (z.B. Aktion Blindflug oder Schulanfang-Präventionskampagne „Gäll, du haltisch für mich aa!“). Diese alljährliche Sensibilisierungskampagne zum Schulanfang hat sich bestens bewährt.

In Zusammenhang mit den präventiven Aktionen kommt es auch täglich zu repressiven Verkehrskontrollen. Diese operativen polizeilichen Kontrollen haben verkehrssicherheitsrelevanten Charakter und richten sich an alle Verkehrsteilnehmenden. Nebst der Ahndung der fehlbaren Lenkerinnen und Lenker weisen sie auch einen hohen präventiven Charakter auf. Die Verkehrsprävention führt sogar Verkehrskontrollen unter Beteiligung von Schulkindern durch, um den Autofahrenden die Anliegen der Kinder bewusst zu machen.

Die Kantonspolizei verfügt nebst den fest installierten Rotlicht-/Geschwindigkeitsmessanlagen über drei Fahrzeuge speziell für mobile Radarkontrollen. Besonders die semistationäre Anlage wird häufig in Tempo 30-Zonen in der Nähe von Schulen eingesetzt. Damit konnte die Kontrolldichte deutlich erhöht werden. Des Weiteren verfügt die Kantonspolizei neuerdings über ein Gerät, um die Frequenz und die Geschwindigkeit des Verkehrs an einer Örtlichkeit, beispielsweise im Umfeld von Schulen, über einen längeren Zeitraum zu erfassen. Damit lassen sich Geschwindigkeitsübertretungen im Tagesverlauf erfassen und entsprechende Radarkontrollen gezielt durchführen.

Auch die vom Anzugssteller genannten digitalen Geschwindigkeitsanzeigen, oft als Speedy bezeichnet, kommen als weiteres Mittel mit präventiver Wirkung zum Einsatz, wo es die Bevölkerung für nötig hält. Dieses Überwachungsgerät, ohne rechtliche Konsequenzen, kann kostenlos beim Amt für Mobilität angefordert werden und ist sehr gut ausgelastet.

Dienst für Verkehrssicherheit

Zur Gewährleistung der Belange der Verkehrssicherheit wurde im Zuge der RV09 ein neuer Dienst für Verkehrssicherheit bei der Kantonspolizei geschaffen. Dessen Kernaufgabe ist es, bei sämtlichen Veränderungen an Verkehrsanlagen den Einfluss und die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit zu prüfen, sowie Massnahmenpläne bei Unfallschwerpunkten zu erarbeiten. Er führt zudem als neutrale und planungsunabhängige Behörde die Verkehrssicherheitsprüfungen durch. Ein besonderes Augenmerk gilt dabei dem Langsamverkehr, namentlich den Kindern, Betagten und Velofahrenden.

Kinderfreundliche Planungen

«Auf Augenhöhe 1,20 m» ist ein Leitfaden, der die Ziele einer kinderfreundlichen Quartier- und Stadtentwicklung und die Bedingungen für kinderfreundliche Räume definiert. Der Leitfaden zeigt, wie der öffentliche und private Raum kindergerecht entwickelt werden kann. Mit einem separaten Fragenkatalog und Checklisten gibt der Leitfaden, der unter Leitung des Präsidialdepartements entwickelt worden ist, prozessorientiert und themenübergreifend Anhaltspunkte für eine Entwicklung der kindlichen Lebensräume. «Auf Augenhöhe 1,20 m» weist dabei auf den Perspektivenwechsel hin, den die Erwachsenen vollziehen müssen, wenn sie sich ernsthaft mit Kinderanliegen auseinandersetzen. Der Leitfaden erhielt im Rahmen des „Flâneur d’Or 2011“ – ein Wettbewerb, der die fussgängerfreundlichsten Projekte in der ganzen Schweiz prämiert – eine Auszeichnung. Auch die Umgestaltung des Karl Barth-Platzes, deren wesentlicher Auslöser die Verbesserung der Schulwegsicherheit war, wurde damit ausgezeichnet.

Auswirkungen des Tempo 30-Konzepts

Das vorliegende Tempo 30-Konzept führt zu weiteren positiven Auswirkungen für die Verkehrssicherheit:

- weitere Reduktion der verkehrsorientierten Strassenachsen (50 km/h)
- zusätzliche siedlungsorientierte Strassen (Tempo 30-Zone) als Erweiterung der bereits grossflächig bestehenden Tempo 30-Zonen

- vermehrte Schaffung von Begegnungszonen innerhalb der Tempo 30-Zonen möglich. Diese Massnahme erfolgt auch unter dem Aspekt, verkehrssichere Räume für die Freizeit zu schaffen.

Es ist weder sinnvoll noch zweckmässig, alle verkehrsorientierten Strassen in der Nähe von Schulen in Tempo 30-Zonen zu integrieren. Einige der betroffenen Strassen müssen aufgrund mangelnder Alternativen eine übergeordnete Verkehrsfunktion wahrnehmen können. Wird diese durch die Integration in Tempo 30 zu stark beeinträchtigt, besteht die Gefahr der Verkehrsverlagerung in die Quartierstrassen, was wiederum dort zu einer Herabsetzung der Verkehrssicherheit führen würde, wo tendenziell mehr Kinder betroffen sind.

Wie der Anzugsteller richtig feststellt, halten sich rund um die Schulhäuser bestimmungsgemäss vermehrt Kinder auf. Aufgrund der an den Schulen eingeführten Blockzeiten sind die Kinder unterschiedlicher Schulklassen meist gruppenweise unterwegs, was für die Verkehrssicherheit förderlich ist.

Diese Blockzeiten legen nahe, den möglichst wirkungsvollen Einsatz temporärer Geschwindigkeitsreduktionen auf 30 km/h auf verkehrsorientierten Strassen im Umfeld von Schulen zu prüfen. Die wenigen verbleibenden Schulen nahe verkehrsorientierter Strassen und ohne lichtsignalgeregelte Fussgängerquerungen auf ihren Schulwegen sind vom BVD zusammen mit der Verkehrsprävention evaluiert worden und sollen für die Schulzeiten dank Wechselsignalen ebenfalls Tempo 30 erhalten. Um eine möglichst hohe Akzeptanz bei den Fahrzeuglenkenden – und damit eine Wirkung bei der Verkehrssicherheit – zu erreichen, sind die Abschnitte auf das räumlich wie zeitlich Nötige zu beschränken. Auch empfiehlt es sich, den Grund der Geschwindigkeitsreduktion anzuzeigen sowie neben begleitenden Kommunikationsmassnahmen auch regelmässig Kontrollen durchzuführen.

9.2.2 Antrag

Auf Grund obiger Erläuterungen zu den bereits getätigten und weiterhin vorgesehenen Anstrengungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zu den geplanten Massnahmen des Tempo 30-Konzepts beantragen wir Ihnen, den Anzug Lukas Engelberger und Konsorten betreffend Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Schulhäusern und Kindergärten abzuschreiben.

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

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 15. Februar 2012 den nachstehenden Anzug Brigitte Heilbronner-Uehlinger und Konsorten betreffend Tempo 30 in der ganzen Stadt Basel während der Nacht dem Regierungsrat zur Berichterstattung überwiesen:

„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, Dominik König-Lüdin, Eveline Rommerskirchen

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

9.3.1 Erläuterungen

Guter Lärmschutz der Bevölkerung ist ein wichtiger Aspekt für eine hohe Wohnqualität Basels. Deshalb hat sich das für den Lärmschutz zuständige Amt für Umwelt und Energie in den letzten Jahren stark mit der Lärmsanierung auseinandergesetzt und grosse Teile der lärmbelasteten Strassenabschnitte, grundsätzlich verkehrsorientierte Strassen, bereits saniert.

Wird das Ziel des Gegenvorschlags zur Städteinitiative erreicht, nämlich die Reduktion der Verkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs bis zum Jahr 2020 um zehn Prozent (exklusive Autobahnen), wird die Situation auf dem stärker befahrenen Strassennetz tendenziell weiter verbessert.

Die Idee der Anzugstellenden für eine temporäre Tempo 30-Einführung auf allen Strassen zugunsten eines geringeren Lärmpegels ist im Rahmen des Tempo 30-Konzepts aufgegriffen und einer ersten Betrachtung unterzogen worden. Leider würde der ÖV bei Einführung von Tempo 30 entgegen der Annahme der Anzugstellenden stark beeinträchtigt. Denn trotz eigener Busspur kann dem Bus auf der gleichen Fahrbahn wie der MIV verkehrsrechtlich keine andere Geschwindigkeit signalisiert werden; zudem trägt der Bus massgeblich zur Lärmüberschreitung bei. Auch bei Trameigentrasse ist ein eigenes Geschwindigkeitsregime

nur möglich und verkehrssicher umsetzbar, wenn das Trassee baulich abgegrenzt ist und wenig Querungsstellen aufweist. Für die anderen Verkehrsteilnehmenden ist nicht offensichtlich, dass das Tram mit einer anderen Geschwindigkeit verkehren darf, was zu Fehleinschätzungen betreffend möglicher Kollisionsgefahr führen kann.

Weiter hat sich in anderen Städten gezeigt, dass die Wirkung dieser Temporeduktion nur gering ausfällt, wenn die Akzeptanz und damit Einhaltung nicht gewährleistet sind. Gerade auf den breiten Ein-/Ausfallachsen ist dies schwierig zu erreichen. Die in Zürich angestrebten Massnahmen wie gelb Blinken der Lichtsignalanlagen und reduzierte Beleuchtung können aus unserer Sicht nicht die gewünschte Wirkung erzielen bzw. sind auch kontraproduktiv, was die Sicherheit anbelangt. Denn einerseits sind die meisten LSA in der Stadt abends oder nachts bereits auf gelb Blinken umgestellt – zeitlich abhängig davon, ob der Knoten Tramverkehr aufweist oder nicht. Damit wird also die Verkehrssituation nicht verändert. Andererseits bringt eine schwächere Beleuchtung sowohl Probleme bei der sozialen Sicherheit im öffentlichen Raum als auch für die Verkehrssicherheit (Beleuchtung von Konfliktpunkten). Damit werden auch Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende schlechter gesehen, was trotz tiefer Geschwindigkeit zu zusätzlichen Unfällen führen kann.

Zu bedenken ist auch, dass mit Tempo 30 auf den Hauptachsen ein Verlagerungseffekt stattfinden könnte, der zusätzlichen Verkehr in die Quartiere bringt. Dies ist noch weniger wünschenswert, da die Quartiere keine Lärmschutzmassnahmen erhalten haben, und deren Wohnlichkeit und Verkehrssicherheit darunter leiden würden.

Aus genannten Gründen steht deshalb eine etwas differenziertere Betrachtung von Tempo 30 nachts im Vordergrund. Entsprechende Untersuchungen dazu werden in den kommenden Monaten erarbeitet. Erst anschliessend soll wieder zum vorliegenden Anzug berichtet werden.

9.3.2 Antrag

Aufgrund obiger Erläuterungen zu den noch anstehenden Abklärungen im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms beantragen wir Ihnen, den Anzug Brigitte Heilbronner-Uehlinger und Konsorten betreffend Tempo 30 in der ganzen Stadt Basel während der Nacht stehen zu lassen.

9.4 Anzug Sabine Suter und Konsorten betreffend durchgehend Tempo 30 in der Allmendstrasse

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 8. September 2010, den nachstehenden Anzug Sabine Suter und Konsorten betreffend durchgehend Tempo 30 in der Allmendstrasse stehen gelassen und dem Regierungsrat zur erneuten Berichterstattung überwiesen:

"Wer heute durch die gesamte Allmendstrasse fahren will, ist von einem zweimaligen Tempowechsel betroffen. Zu Beginn von beiden Seiten ist Tempo 50 signalisiert und im mittleren Teil Tempo 40. Wer bei der Durchfahrt der Allmendstrasse in eine Querstrasse abbiegt, ist in der Tempo 30 Zone. Diese zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten sind verwirrend, für den motorisierten Verkehrsteilnehmer schlecht wahrnehmbar und sie verursachen einen unnötigen Schilderwald. Wenn

jemand vom Rheinacker in Richtung Bäumlihofstrasse fährt, dann ist im Rheinacker Tempo 30 erlaubt, beim Einbiegen in die Allmendstrasse wird die Tempo 30 Zone aufgehoben zugunsten Tempo 50 bis nach der Bahnüberführung, wo dann Tempo 40 signalisiert ist. In der Bäumlihofstrasse kommt wieder Tempo 50 zur Anwendung. Alle diese Tempowechsel finden auf ca. 500 m Fahrstrecke statt!

Die Allmendstrasse ist ein Teil des Schulweges für viele Schüler. Sie ist eine offizielle Veloroute und ein wichtiger Velo-Schulweg ins Bäumlihof-Gymnasium und Drei-Linden-Schulhaus.

Zusätzlich befinden sich an der Allmendstrasse einige Institutionen:

- Die Kirche St. Michael mit dem Allmendhaus, welches den Quartiertreffpunkt Elch mit Kinderbetreuung und eine Mütterberatung beherbergt
- Das St. Elisabethenheim, ein Alters- und Pflegeheim
- Ein Robispielplatz
- In unmittelbarer Nähe zur Allmendstrasse befindet sich der Quartiertreffpunkt Hirzbrunnen mit Spielgruppe und Kinderbetreuung.

Weil die Temposignalisationen in der Allmendstrasse verwirrend sind und sich viele schwächere Verkehrsteilnehmer in dieser Strasse bewegen, ist ein Einbezug in die Tempo 30 Zone angebracht. Durch die in den letzten Jahren realisierten baulichen Massnahmen, hat das Verkehrsaufkommen in der Allmendstrasse abgenommen. Sie wird seltener als Verbindungsstrasse genutzt.

Aus diesem Grund bitten die Anzugsteller die Regierung zu prüfen und zu berichten, ob die Allmendstrasse in die Tempo 30 Zone integriert werden kann.

Sabine Suter, Jörg Vitelli, Roland Engeler-Ohnemus, Michael Martig, Guido Vogel, Brigitte Strondl, Andrea Bollinger, Urs Joerg, Hansrudolf Lüthi, Helen Schai-Zigerlig, Stephan Ebner, Patrizia Bernasconi, Ruth Widmer, Michael Wüthrich, Remo Gallacchi, Stephan Maurer, Christine Locher-Hoch, Gülsen Oeztürk, Esther Weber Lehner, Martin Lüchinger, Hans Baumgartner, Franziska Reinhard, Heidi Mück“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

Der Regierungsrat hat bereits in seinem Bericht vom 3. August 2010 zum Anzug Sabine Suter und Konsorten betreffend durchgehend Tempo 30 in der Allmendstrasse Stellung genommen.

9.4.1 Erläuterungen

Die Allmendstrasse ist in der aktuellen Strassennetzhierarchie den siedlungsorientierten Strassen zugeteilt. Aus diesem Grund soll sie künftig in die Tempo 30-Zone integriert werden. Ein entsprechendes Projekt wird zulasten der in diesem Bericht beantragten Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30 erstellt und bei Erfüllung des nötigen Gutachtens umgesetzt.

9.4.2 Antrag

Aufgrund obiger Erläuterungen zur geplanten Umsetzung von Tempo 30 in der Allmendstrasse beantragen wir Ihnen, den Anzug Sabine Suter und Konsorten betreffend durchgehend Tempo 30 in der Allmendstrasse abzuschreiben.

9.5 Anzug Michael Wüthrich und Konsorten betreffend Tempo 30 in der Hammerstrasse und dem Claragraben

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 5. Mai 2010, den nachstehenden Anzug Michael Wüthrich und Konsorten betreffend Tempo 30 in der Hammerstrasse und dem Claragraben stehen gelassen und dem Regierungsrat zur erneuten Berichterstattung überwiesen:

"Tempo 30 wirkt sich positiv auf die Wohn- und Luftqualität, die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss - kurz die Lebensqualität - aus. Im Kleinbasel gibt es viele Tempo 30 Strassen, aber in den Quartieren Clara, Klybeck und Matthäus keine echten Tempo 30 Zonen. Beinahe alle Strassen parallel zum Rhein (Klybeckstrasse, Claragraben, Hammerstrasse, Riehenring) können mit 50 km/h befahren werden. Die Claramatte wird zurzeit vergrössert und saniert. Damit diese Freifläche sowohl von den älteren und den jungen Quartierbewohnern genutzt werden kann, ist eine ungefährliche Erreichbarkeit unerlässlich. Heute müssen jedoch von zwei Seiten unübersichtliche Strassen überquert werden, welche mit 50 km/h befahren werden können. Anstelle des Riehenrings oder der Schwarzwaldallee werden diese Strassen als Durchgangsstrassen benützt.

Die Clarastrasse wurde mit einer Aufpflasterung versehen, wodurch der Durchgangsverkehr verlangsamt wird. Nach den Schwellen beschleunigen aber viele Automobilisten auf die maximal zulässige Geschwindigkeit. Dies ist für die Fussgänger/-innen und die Velofahrer/-innen gefährlich und verursacht ausserdem übermässigen Lärm. Dem Verkehrsfluss dient dies jedoch nicht. Die Durchbrechung der Tempo 30 Zonen durch die oben aufgezählten Strassen hat weiter zur Folge, dass der Schilderwald und damit die Unübersichtlichkeit in diesen Quartieren extrem hoch ist.

Zu befürchten ist, dass nach Beendigung der Bauarbeiten bei der Claramatte auch die Wohnbevölkerung und die Besucher der Claramatte unter einer Zunahme des dortigen Parkhausverkehrs leiden werden.

Damit die Wohnqualität im Kleinbasel verbessert wird, bitten die Unterzeichnenden darum den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten, ob

- die Hammerstrasse und der Claragraben, welche eigentliche Quartierstrassen sind, zu Tempo 30 Strassen umgewandelt werden können,
- die Erreichbarkeit der Claramatte damit erhöht,“
- die Verkehrssicherheit für alle Teilnehmenden verbessert,
- der unübersichtliche Schilderwald dadurch reduziert und
- damit etwas zur integralen Aufwertung des Kleinbasels beigetragen werden kann?

Michael Wüthrich, Anita Lachenmeier-Thüring, Urs Müller, Thomas Grossenbacher, Beat Jans, Talha Ugur Camlibel, Bruno Suter, Annemarie Pfister, Sibel Arslan, Heidi Mück, Lukas Labhardt“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

Der Regierungsrat hat bereits in seinem Bericht vom 11. März 2008 und 13. April 2010 zum Anzug Michael Wüthrich und Konsorten betreffend Tempo 30 in der Hammerstrasse und dem Claragraben Stellung genommen.

9.5.1 Erläuterungen

Das vom Grossen Rat bereits genehmigte Verkehrskonzept Innenstadt (VKI), welches Tempo 30 als übergeordnetes Geschwindigkeitsregime vorsieht, basiert auf der aktuellen Strassennetzhierarchie sowie den Empfehlungen zu Tempo 30.

Da die Hammerstrasse und der Claragraben innerhalb dieses Perimeters liegen, ist mit dem genehmigten VKI auch Tempo 30 in beiden Strassen bereits vorgesehen. Die Umsetzung ist zurzeit in Vorbereitung und erfolgt, sobald die Verkehrsanordnungen rechtskräftig sind, voraussichtlich ab Ende 2012 in Etappen.

9.5.2 Antrag

Aufgrund obiger Erläuterungen zum Verkehrskonzept Innenstadt und der damit vorgesehenen Umsetzung von Tempo 30 im gesamten Perimeter beantragen wir Ihnen, den Anzug Michael Wüthrich und Konsorten betreffend Tempo 30 in der Hammerstrasse und dem Claragraben abzuschreiben.

9.6 Anzug der UVEK betreffend Tempo 30 in der Horburgstrasse

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 20. Januar 2010, den nachstehenden Anzug der UVEK betreffend Tempo 30 in der Horburgstrasse dem Regierungsrat zur Berichterstattung überwiesen:

"Die UVEK hat im Rahmen der Beratung des Ausgabenberichts Nr. 09.0810.01 "Horburgstrasse/Horburgplatz, Trassebegrünung in der Horburgstrasse sowie Baumersatz und Anpassung des Horburgplatzes" festgestellt, dass für mehr Sicherheit der zu Fussgehenden und für mehr Wohnlichkeit vom Stadtteilsekretariat und aus dem Quartier Tempo 30 auch in der Horburgstrasse gefordert wird. Mit dem Bau der Nordtangente hat der Verkehr erfreulicherweise stark abgenommen. Es sind neue Wohnbauten entstanden. Umliegend zur Horburgstrasse wurde Tempo 30 eingeführt. Geblieben ist aber Tempo 50 in der Horburgstrasse. Ein Argument gegen die Einführung von Tempo 30 war bis anhin, dass für das Tram kein eigenes Trasse besteht. Mit der neu zu schaffenden Trassebegrünung ist das Tram vom übrigen Fahrzeugverkehr getrennt und es gilt dafür nicht mehr die signalisierte Geschwindigkeit. Zur Verkehrsberuhigung für die Schaffung einer zusammenhängenden Tempo 30 Zone im Horburgquartier ist der Einbezug der Horburgstrasse in ein Tempo 30-Regime wichtig. Die Aufwertung der Horburgstrasse und des Horburgplatzes mit den im Ausgabenbericht vorgesehenen Massnahmen hat für die Bewohnerinnen einen Nutzen, wenn in der Horburgstrasse die Höchstgeschwindigkeit gesenkt wird.

Die UVEK bittet deshalb die Regierung,
- in der Horburgstrasse Tempo 30 einzuführen.

Für die UVEK: Michael Wüthrich"

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

9.6.1 Erläuterungen

Gemäss Abklärungen beim Bund können bei einem eisenbahnrechtlichen Eigentrassee des Trams für dieses und den MIV verschiedene Geschwindigkeiten signalisiert werden. Dies bedingt jedoch möglichst wenige Querungssituationen des Trassees, da die Geschwindigkeitsdifferenz für die anderen Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für den Fussverkehr und den MIV, nicht offensichtlich ist und kein neues Gefahrenpotenzial geschaffen werden darf.

Da die Horburgstrasse in der aktuellen Strassennetzhierarchie als siedlungsorientierte Quartiersammelstrasse klassiert ist und das Tram über ein Eigentrassee verfügt, wird ein Projekt für Tempo 30 erarbeitet und bei Erfüllung des gesetzlich nötigen Gutachtens zulasten der mit diesem Bericht beantragten Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30 umgesetzt. Voraussichtlich wird dies nicht ohne weitere kleinere bauliche Massnahmen möglich sein.

9.6.2 Antrag

Aufgrund obiger Erläuterungen zur geplanten Projekterarbeitung für die Einführung von Tempo 30 in der Horburgstrasse beantragen wir Ihnen, den Anzug der UVEK betreffend Tempo 30 in der Horburgstrasse abzuschreiben.

9.7 Anzug Oswald Inglin und Konsorten betreffend Konsolidierung des Boulevard Güterstrasse mit Tempo 30

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 12. Januar 2011, den nachstehenden Anzug Oswald Inglin und Konsorten betreffend Konsolidierung des Boulevard Güterstrasse mit Tempo 30 stehen gelassen und dem Regierungsrat zur erneuten Berichterstattung überwiesen:

„Am 30./31. August 2008 wird der Boulevard Güterstrasse mit einem Fest offiziell eingeweiht.

Der Boulevard Güterstrasse ist ein Kind der Werkstadt Basel. 1998 hat die Trägerschaft der Werkstadt Gundeldingen für die weitere Bearbeitung das Thema "Entlastung des Gundeli vom Durchgangsverkehr unter Einbezug der Planung Bahnhof Süd" gefordert. Nach einer Intervention von Regierungsrat Ueli Vischer wurde im gegenseitigen Einverständnis das von den Quartiervertretern bevorzugte Thema zur Entlastung des Gundeli vom Durchgangsverkehr zur parallelen Behandlung den Behörden überlassen und das Projekt "Boulevard Güterstrasse" für die Begleitung durch das Quartier akzeptiert.

In Bezug auf das erste Thema besteht seit 1986 ein für die Behörden verbindlicher Quartierrichtplan, der eine Verkehrsberuhigung innerhalb von 15 Jahren vorsieht mit dem Konzept, dass die Gundeldingerstrasse und die Dornacherstrasse keine Funktion mehr für die Verkehrsbeziehungen zwischen den Quartieren und Stadtteilen haben. Die übergreifende Funktion soll eine Umfahungsstrasse übernehmen, damals von der Behörde angedacht mit der Route Meret Oppenheim Strasse - Nauenstrasse - A2 , resp. Münchensteinerstrasse - Dreispitz. Die Realisierung der Umfahungsstrasse verzögert sich stets. Die Planung eines Konzepts mit Massnahmen für Verkehrskammern oder der Aufteilung der verbleibenden Verkehrsmengen auf die Längsstrassen wurde noch nicht vorgenommen. Immerhin: Der Boulevard steht, kann aber ausbau- und tempomässig gleich befahren werden wie die beiden anderen Längsachsen Dornacherstrasse und Gundeldingerstrasse.

Die Güterstrasse, so wie sie jetzt umgestaltet wurde, trägt zur Verkehrsberuhigung und nachhaltiger Erhöhung der Lebensqualität entlang dieser Lebensader des Gundeli nur dann bei, wenn sie nicht nur baulich einem Boulevard angeglichen wird, sondern auch verkehrsmässig Boulevardcharakter bekommt.

Die Quartierkoordination Gundeldingen hat entsprechend eine Studie mit dem Titel „Konsolidierung der Güterstrasse als Boulevard" in Auftrag gegeben. In ihr werden in einer Toolbox 37 Massnahmen vorgeschlagen, um dieses Ziel zu erreichen. Im Bereich Verkehr steht Tempo ganz oben auf der Prioritätenliste.

Mit dem Boulevard Güterstrasse hat das Quartier vorerst sozusagen die Hardware für eine Verbesserung der Wohnqualität erhalten. Es fehlt noch die Software. Der wichtigste Bestandteil dieser Software ist Tempo 30.

Es ist dies ein altes Anliegen und eine Option auf Einführung von T30 wird im entsprechenden Ratschlag 9349 zum Boulevard festgehalten: Sollte sich zeigen, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten des öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Individualverkehrs in der Güterstrasse im Bereich von Tempo 30 km/h liegen und keine unverhältnismässige Behinderung des ÖV resultiert, besteht die Option, in der Güterstrasse Tempo 30 km/h einzuführen.

Es ist eine Tatsache, dass das Tram auf der ganzen Länge des Boulevards einen Velofahrer an keiner Stelle überholen kann. Der Tramfahrplan muss daher auf das Tempo der Velofahrer abgestimmt sein, das sicher nicht höher als T30 ist.

Die Petition 187 „Tempo 30 in der Güterstrasse“ wurde der UVEK 2003 überwiesen und von dieser und dem Grosse Rat gerade auch mit der Begründung, dass aufgrund solcher Randbedingungen bereits ein reduziertes Temporegime in der Güterstrasse existiere, als erledigt abgeschrieben. Zwischenzeitlich hat sich bestätigt, dass es jetzt, nach der Eröffnung des Boulevards, halt doch eine Tempo-30-Limite braucht. Wer dort 50 fahren kann, fährt 50, Boulevard hin oder her.

Zu oft verabschiedet sich der Kanton und die Politik aus Stadtentwicklungsprojekten just zu dem Zeitpunkt, wenn es darum geht, das eben geborene Kind zum Leben zu erwecken. Mit dem Bau des Boulevards sind die Ziele des Quartierrichtplans auch nicht annähernd erreicht. Tempo 30 im Boulevard ist aber ein erster wichtiger Schritt dazu.

Wir möchten deshalb die Regierung bitten, zu prüfen und zu berichten, ob in der Güterstrasse im Bereich der baulichen Boulevardmassnahmen Tempo 30 eingeführt werden kann.

Oswald Inglin, Gabriele Stutz-Kilcher, Sibylle Benz, Lukas Engelberger, Annemarie von Bidder, Dominique König-Lüdin, Jörg Vitelli, Patricia von Falkenstein, Stephan Maurer, Martina Saner“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

Der Regierungsrat hat bereits in seinem Bericht vom 30. November 2010 zum Anzug Oswald Inglin und Konsorten betreffend Konsolidierung des Boulevard Güterstrasse mit Tempo 30 Stellung genommen.

9.7.1 Erläuterungen

Nach der aktuellen Strassennetzhierarchie ist die Güterstrasse eine siedlungsorientierte Strasse. Solche Strassen sollen grundsätzlich in eine Tempo 30-Zone integriert werden. Zu berücksichtigen ist dabei, dass die Güterstrasse zwischen Margarethenstrasse und Thiersteinallee eine Achse des öffentlichen Verkehrs mit bis zu drei Tramlinien ist und deshalb gewisse nachstehend erläuterte Voraussetzungen erfüllen muss.

Tramstrecken im Mischverkehr, z.B. in Quartierzentren und der Innenstadt, können zahlreichen hindernden Einflüssen durch andere Verkehrsteilnehmende und einer hohen angrenzenden Nutzungsdichte ausgesetzt sein. Dies ist oft verbunden mit geringen Platzverhältnissen im Strassenraum. Die Behinderungen ergeben sich durch viele Querungsbedürfnisse, Parkiermanöver, Veloverkehr im Gleisbereich und kurze Haltestellenabstände. Sie bewirken oft geringe Fahrgeschwindigkeiten und/oder Verkehrssicherheitsprobleme. Zudem existieren einige Strecken, die aufgrund der baulichen Gegebenheiten (wie z.B. Steigungen/Gefälle mit Kurve) keine hohen Geschwindigkeiten erlauben oder wegen der Lärmsitua-

tion eine Geschwindigkeitsbeschränkung nahe legen. Wenn mehrere der genannten Voraussetzungen zutreffen und damit reell (tagsüber) keine hohen Geschwindigkeiten für den Tramverkehr möglich bzw. empfohlen sind, sollte der Einbezug in eine Tempo 30-Zone unbedingt geprüft werden.

Im Falle der Güterstrasse treffen sowohl ein Lärmsanierungsbedarf, als auch behindernde und beengte Verhältnisse fast auf dem gesamten Abschnitt zu. Einzig zwischen der Haltestelle IWB und dem südlichen Bahnhofzugang sowie auf einem kleinen Teilstück des Abschnitts Tellplatz bis Heiliggeistkirche, an welchem eine Schule liegt, sind die behindernden Einflüsse geringer.

Aufgrund der Empfehlungen zur Kompatibilität von ÖV und Tempo 30 sind deshalb im Rahmen einer Projekterarbeitung die möglichen Auswirkungen auf den ÖV zu ermitteln und allfällige Kompensationsmassnahmen bei wesentlicher Fahrzeitverlängerung zu definieren. Der exakte Abschnitt für Tempo 30 wird im Projekt festgelegt, wofür ein gesetzlich nötiges Gutachten als Nachweis erstellt werden muss. Ein entsprechendes Projekt wird zulasten der in diesem Bericht beantragten Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30 erstellt und bei Erfüllung des Gutachtens umgesetzt. Allfällige Kompensationsmassnahmen gehen zulasten der Rahmenausgabenbewilligung zur Beschleunigung des ÖV.

9.7.2 Antrag

Aufgrund obiger Erläuterungen zur geplanten Projekterarbeitung für die Einführung von Tempo 30 in der Güterstrasse beantragen wir Ihnen, den Anzug Oswald Inglin und Konsorten betreffend Konsolidierung des Boulevards Güterstrasse mit Tempo 30 abzuschreiben.

9.8 Anzug Sibylle Benz Hübner und Konsorten betreffend Tempo 30 in der Solothurnerstrasse und Velo-Gegenverkehr ab Dornacherstrasse

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 14. September 2011, den nachstehenden Anzug Sibylle Benz Hübner und Konsorten betreffend Tempo 30 in der Solothurnerstrasse und Velo-Gegenverkehr ab Dornacherstrasse stehen gelassen und dem Regierungsrat zur erneuten Berichterstattung überwiesen:

„Im Gundeldingerquartier wurde in den querliegenden Quartierstrassen Tempo 30 umgesetzt. Einzig in der Solothurnerstrasse und in der Thiersteinerallee gilt Tempo 50. Die Thiersteinerallee hat das Tram und ist der Hauptzugang zum Bruderholz. Die Solothurnerstrasse hingegen hat Quartierstrassen-Charakter. Mit Änderung der Vortrittsregelung bei der Einmündung Meret Oppenheimer-Strasse wurde die Solothurnerstrasse in ihrer verkehrlichen Bedeutung zurückgestuft. Verstärkt wurde die Herabstufung ausserdem mit den durchgezogenen Trottoirs bei der Einmündung Güterstrasse. Es besteht daher kein Anlass mehr, Tempo 50 km/h in der Solothurnerstrasse beizubehalten. Vielmehr soll die Solothurnerstrasse wie die anderen quer laufenden Quartierstrassen behandelt werden. Dies würde ihrem Charakter auch besser entsprechen, denn beide Strassenseiten sind von Wohnhäusern, zum Teil moderne Wohnblöcke, zum Teil schöne Ein- bis Zweifamilienhäuser in gut erhaltener alter Bausubstanz, dicht gesäumt. In der parallel verlaufenden Sempa-

cherstrasse, die eine Zufahrtsfunktion zum Unteren Batterieweg Richtung Bruderholz hat, wurde vor Jahren schon Tempo 30 signalisiert.

Zwischen Dornacherstrasse und Gundeldingerstrasse ist die Solothurnerstrasse eine Einbahnstrasse. Begehren nach Einführung für Velo-Gegenverkehr wurden immer wieder abgelehnt mit dem Argument, die Anpassung der Lichtsignalanlage bei der Dornacherstrasse sei zu teuer und den Velofahrenden sei daher ein Umweg zuzumuten. Eine solche Argumentation vernachlässigt wesentliche Bedürfnisse. So sind zum Beispiel am Winkelriedplatz und an der Solothurnerstrasse verschiedene Institutionen (z.B. Spitex) untergebracht, deren Mitarbeitende grösstenteils das Velo benützen. Die Solothurnerstrasse ist zudem die direkte Veloverbindung vom Bahnhof via Peter Merian-Brücke in den Quartiersteil südlich der Gundeldingerstrasse (Gebiet Röschenzerstrasse). Der Bedarf für die Öffnung der Solothurnerstrasse für den Velo-Gegenverkehr ist daher ausgewiesen. Eine Öffnung für den Velogegenverkehr und eine Gleichbehandlung der Solothurnerstrasse mit den anderen quer laufenden Quartierstrassen in Bezug auf die Tempolimit sind von grosser Bedeutung.

Die Unterzeichnenden bitten deshalb die Regierung zu prüfen und zu berichten:

- ob in der Solothurnerstrasse, von der Höhe Meret Oppenheimer-Strasse bis zur Gundeldingerstrasse Tempo 30 eingeführt werden kann.
- ob im Abschnitt Dornacherstrasse - Gundeldingerstrasse der Velo-Gegenverkehr eingeführt werden kann.

Sibylle Benz Hübner, Jörg Vitelli, Elisabeth Ackermann, Christoph Wydler, Oswald Inglin, Brigitta Gerber, Michael Wüthrich, Mehmet Turan, Dominique König-Lüdin, Ursula Metzger Junco, Jürg Meyer, Helen Schai-Zigerlig, Aeneas Wanner, David Wüest-Rudin“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

Der Regierungsrat hat bereits in seinem Bericht vom 21. Juni 2011 zum Anzug Sibylle Benz Hübner und Konsorten betreffend Tempo 30 in der Solothurnerstrasse und Velo-Gegenverkehr ab Dornacherstrasse Stellung genommen.

9.8.1 Erläuterungen

- *ob in der Solothurnerstrasse, von der Höhe Meret Oppenheimer-Strasse bis zur Gundeldingerstrasse Tempo 30 eingeführt werden kann.*

Gemäss der aktualisierten Netzhierarchie ist die Solothurnerstrasse zwischen Meret Oppenheim-Strasse und Gundeldingerstrasse als siedlungsorientierte Quartiersammelstrasse klassiert. Da sie zudem auch keinen ÖV aufweist, soll sie der Tempo 30-Zone zugeordnet werden. Ein entsprechendes Projekt wird zulasten der in diesem Bericht beantragten Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30 erstellt und bei Erfüllung des nötigen Gutachtens umgesetzt.

- *ob im Abschnitt Dornacherstrasse - Gundeldingerstrasse der Velo-Gegenverkehr eingeführt werden kann.*

Auf dem Abschnitt Dornacherstrasse bis und mit Winkelriedplatz wurde im 2011 Velogegenverkehr eingeführt. Dies wurde möglich mit der Erneuerung der Lichtsignalanlage an der Dornacherstrasse. Mit der geplanten Einführung von Tempo 30 wird auch im Abschnitt Winkelriedplatz – Gundeldingerstrasse mit einer Breite von 5.00 m die Öffnung für Velo-

Gegenverkehr möglich, da sich die benötigte Mindestfahrbahnbreite bei tieferer Geschwindigkeit reduziert.

Zur Einrichtung des Velo-Gegenverkehrs muss jedoch aus Sicherheitsgründen zudem der Einmündungsbereich zur Gundeldingerstrasse, unabhängig vom Temporegime, baulich angepasst werden. Da der Einmündungsbereich zugunsten der querenden Fussgänger möglichst schmal ausgestaltet worden ist, kann sich ein aus der Solothurnerstrasse in die Gundeldingerstrasse abbiegender Zweiradfahrer nirgends korrekt und sicher aufstellen, ohne durch abbiegende Fahrzeuge massiv gefährdet zu werden. Deshalb müssen in diesem Verzweigungsbereich bauliche Anpassungen vorgenommen werden. Diese dürfen aber nicht zu einer Verschlechterung der Fussgängersicherheit entlang der Gundeldingerstrasse führen. Die baulichen Massnahmen sollen in Koordination mit der geplanten Einführung von Tempo 30 umgesetzt werden.

9.8.2 Antrag

Aufgrund obiger Erläuterungen zur geplanten Umsetzung von Tempo 30 in der Solothurnerstrasse und der damit ermöglichten Einführung von Velogegenverkehr bis zur Gundeldingerstrasse beantragen wir Ihnen, den Anzug Sibylle Benz Hübner und Konsorten betreffend Tempo 30 in der Solothurnerstrasse und Velo-Gegenverkehr ab Dornacherstrasse abzuschreiben.

9.9 Anzug Daniel Goepfert betreffend Tempo 30 in der Birmannsgasse

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 16. November 2011 den nachstehenden Anzug Daniel Goepfert betreffend Tempo 30 in der Birmannsgasse stehen gelassen und dem Regierungsrat zur erneuten Berichterstattung überwiesen:

„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“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

Der Regierungsrat hat bereits in seinen Berichten vom 14. Juni 2005, 13. Februar 2007, 18. August 2009 und 23. August 2011 zum Anzug Daniel Goepfert betreffend Tempo 30 in der Birmannsgasse Stellung genommen.

9.9.1 Erläuterungen

Die vorangegangenen Antworten des Regierungsrates zum Anzug Daniel Goepfert thematisieren insbesondere, dass die Birmannsgasse als verkehrsorientierte Strasse bewusst nicht in die Tempo 30-Zone integriert wurde, weil sie für den Verkehr eine direkte Verbindung aus Basel West Richtung City herstellt. Mit der in den Antworten erwähnten Umgestaltung wurden die angrenzenden Tempo 30-Zonen baulich von der Birmannsgasse getrennt. Die Umgestaltung hat aber auch einen beruhigenden Effekt auf den Verkehrsablauf in der Birmannsgasse, da die Strasse weniger breit und wohnlicher wirkt. Aufgrund der aktualisierten Strassennetzhierarchie, welche die Birmannsgasse weiterhin als Hauptsammelstrasse klassiert, ist keine Integration in die Tempo 30-Zone vorgesehen bzw. angebracht.

9.9.2 Antrag

Aufgrund obiger Erläuterungen betreffend Beibehaltung des Verkehrsregimes aufgrund der Netzfunktion der Birmannsgasse beantragen wir Ihnen, den Anzug Daniel Goepfert betreffend Tempo 30 in der Birmannsgasse abzuschreiben.

9.10 Anzug Eveline Rommerskirchen und Consorten betreffend Reiterstrasse in die Tempo 30 Zone integrieren

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 14. September 2011 den nachstehenden Anzug Eveline Rommerskirchen und Consorten betreffend Reiterstrasse in die Tempo 30-Zone integrieren stehen gelassen und dem Regierungsrat zur erneuten Berichterstattung überwiesen:

"Die schmale, kurze Reiterstrasse ist eine sehr beliebte und stark befahrene Pendleroute. Diese kurze schmale Strasse birgt deshalb grosse Gefahren für die Anwohnerinnen, die zu Fuss gehenden Kinder und Erwachsenen. Leider wurde die Reiterstrasse nicht in das "Grobkonzept Zone 30" aufgenommen, obwohl sie im Strassentypenverzeichnis als nutzungsorientierte und nicht als verkehrsorientierte Strasse ausgewiesen wurde. Aus diesem Grund hat sich die Anwohnerschaft - auch auf Anraten des Neutralen Quartiervereins - schon seit langem dafür eingesetzt, dass die Reiterstrasse nachträglich in die T30-Zone des Quartiers aufgenommen wird. Deshalb war die Überraschung gross, als gemäss der Publikation im Kantonsblatt vom 29.11.2000 "T 30 in der Reiterstrasse" als vorgezogene Einzelmassnahme angekündigt wurde. Einsprachen führten aber zur raschen Aufhebung dieser Einzelmassnahme. Die Wohnqualität in den Quartieren hängt stark von grossflächigen Tempo 30 Zonen ab, und deshalb sind wir der Meinung, dass die Reiterstrasse (ev. auch die obere Neubadstrasse) in die T30-Zone gehört. Strassen, die im Nachhinein in T30-Zonen

aufgenommen wurden, sind beispielsweise die General-Guisan-Strasse, die Redingstrasse oder die äussere Gellertstrasse.

Spätestens seit dem aktuellen Klimabericht zweifelt niemand mehr an der globalen Klimaerwärmung und daran, dass rasch dagegen Massnahmen ergriffen werden müssen. Im Luftreinhalteplan beider Basel wird festgehalten, dass die Grenzwerte der (klimaerwärmenden) Luftschadstoffe laufend stark überschritten werden. Der Grosse Rat hat dementsprechend auch verantwortungsbewusst darauf reagiert und von der Regierung bis Mitte 2007 einen Bericht verlangt, der aufzeigt, welche Massnahmen notwendig sind, um die Grenzwerte der verschiedenen Luftschadstoffe einhalten zu können. Eine Massnahme ist ohne Zweifel die Verkehrsberuhigung. So hat jüngst auch der WWF Region Basel Tempo 30 innerorts gefordert. In diesem Sinne bitten die Antragstellenden die Regierung, zu prüfen und zu berichten

- Auf welchen Zeitpunkt hin die Reiterstrasse in die T30-Zone eingegliedert werden kann.

Eveline Rommerskirchen, Andrea Bollinger, Michael Wüthrich, Stephan Maurer, Stephan Gassmann, Helen Schai-Zigerlig, Christoph Wydler, Hermann Amstad“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

Der Regierungsrat hat bereits in seinen Berichten vom 19. August 2009 und 23. August 2011 zum Anzug Eveline Rommerskirchen und Konsorten betreffend Reiterstrasse in die Tempo 30-Zone integrieren Stellung genommen.

9.10.1 Erläuterungen

In der aktualisierten Strassennetzhierarchie wird die Reiterstrasse als siedlungsorientierte Strasse eingestuft. Solche sollen grundsätzlich in eine Tempo 30-Zone integriert werden. Im Fall der Reiterstrasse gilt es zu berücksichtigen, dass darin eine Buslinie verkehrt. Aufgrund der Buslinie ist sie den Quartiersammelstrassen zuzuordnen.

Busstrecken im Mischverkehr auf siedlungsorientierten Strassen weisen oft einen geringen Querschnitt und einen nutzungsorientierten Strassenraum auf. Es werden hohe Anforderungen des Umfelds an sie gestellt. Sie sollen deshalb grundsätzlich in Tempo 30-Zonen einbezogen werden. Es wird keine Unterscheidung in Bezug auf die Busgrösse gemacht. Der Verzicht auf Rechtsvortritt gegenüber Busstrecke muss möglich sein, damit der Bus gegenüber einmündendem Verkehr weiterhin vortrittsberechtigt und nicht unnötigen Bremsmanövern ausgesetzt ist.

Für die Reiterstrasse trifft obige Beschreibung zu. Aufgrund der Empfehlungen zur Kompatibilität von ÖV und Tempo 30 soll sie deshalb in die Tempo 30-Zone integriert werden. Im Rahmen einer Projekterarbeitung werden die möglichen Auswirkungen auf den ÖV ermittelt und allfällige Kompensationsmassnahmen bei wesentlicher Fahrzeitverlängerung definiert.

Ein entsprechendes Projekt wird zulasten der in diesem Bericht beantragten Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30 erstellt und bei Erfüllung des nötigen Gutachtens umgesetzt. Allfällige Kompensationsmassnahmen werden je nach Umfang, Wirkung und Kostenhöhe entweder im Rahmen des Tempo 30-Projektes umgesetzt oder gehen zulasten des ÖV-Beschleunigungskredites.

9.10.2 Antrag

Aufgrund obiger Erläuterungen zur geplanten Projekterarbeitung für die Einführung von Tempo 30 in der Reiterstrasse beantragen wir Ihnen, den Anzug Eveline Rommerskirchen und Konsorten betreffend Reiterstrasse in die Tempo 30-Zone integrieren abzuschreiben.

9.11 Anzug Beatriz Greuter und Konsorten betreffend flankierende Massnahmen im Gundeli nach Eröffnung der Nordtangente

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 15. Dezember 2011 den nachstehenden Anzug Beatriz Greuter und Konsorten stehen gelassen und dem Regierungsrat zur erneuten Berichterstattung überwiesen:

„Im Juni 2007 wird die Stammlinie und ein Jahr darauf der Anschluss Luzernerring der Nordtangente eröffnet. Gemäss Verkehrsprognosen soll durch die Kanalisierung des Verkehrs auf die Nordtangente eine Verkehrsumlagerung stattfinden. Fürs Gundeli soll die Entlastung 10% betragen. Erfahrungsgemäss sind solche Entlastungen nicht von Dauer, sondern werden bald wieder durch Mehrverkehr wettgemacht. Im Anzug Susanne Signer wird davon ausgegangen, dass mit Baustellen im Gundeli, der Wegweisung über die Osttangente eine Verkehrsverlagerung bewirkt werden kann. Erfahrungsgemäss hat dies eine kurzfristige Wirkung. Baustellen sind längerfristig keine guten Verkehrsberuhigungsmassnahmen und für die Anwohner eines per se bereits dicht besiedelten und stark durchfahrenen Wohnquartiers als Wohnqualität mindernd zu betrachten. Conaisseurs fahren schon nach kurzer Zeit, spätestens wenn eine Baustelle fertig ist, wieder den alten und schnelleren Weg. Die UVEK kommt in ihrem Bericht vom 30. August 2003 zum Anzug B. Inglin-Buomberger im Kapitel 11 zum Schluss, dass auf die Eröffnung der Nordtangente konkrete flankierende Massnahmen umgesetzt und die Dornacher- und Gundeldingerstrasse zurückgestuft werden sollen. Das Gundeldinger-Quartier soll vom „Nordtangente-Effekt“ auch profitieren können. Darum sind jetzt konkrete flankierende Massnahmen verkehrstechnischer Art zur Umsetzung gefordert.

Die Unterzeichnenden bitten die Regierung zu prüfen und zu berichten:

- Ob in der Reinacherstrasse, Viertelskreis - Kreuzung Dornacherstrasse, eine Busspur markiert werden kann. Heute bleibt der Bus in diesem Abschnitt vielfach stecken.
- Ob für den Bus 36 in der Dornacher- und Gundeldingerstrasse die Priorität an den Kreuzungen verbessert werden kann, so dass er eine „Grüne Welle“ hat.
- Ob in der Bruderholzstrasse und Thiersteinallee dem Tram absolute Priorität, mit Wartezeit Null, eingeräumt werden kann. In den letzten Jahren wurden die Prioritäten teilweise zurückgestuft.
- Ob in der Dornacher- und Gundeldingerstrasse Tempo 40 eingeführt werden kann, dies im Sinne der Forderung der UVEK nach Zurückstufung dieser beiden Strassen. Diese beiden Strassen sind dicht bewohnt.
- Die Einfahrbremse in der Dornacherstrasse, Kreuzung Reinacherstrasse, wieder aktiviert werden kann um den Durchgangsverkehr zu dosieren. Früher konnten pro Grünphase nur 3 Autos durchfahren, heute wieder 10.
- Ob das Nachtfahrverbot wie in der Dornacherstrasse nun auch in der Gundeldingerstrasse eingeführt werden kann.
- Ob in der Solothurnerstrasse, auf der ganzen Länge, Tempo 30 eingeführt werden kann.

Beatriz Greuter, Jörg Vitelli, Gisela Traub, Ernst Jost, Bruno Suter, Sibylle Benz Hübner, Greta Schindler, Maria Berger-Coenen, Roland Engeler-Ohnemus, Guido Vogel, Jan Goepfert, Francisca Schiess, Beat Jans, Andrea Bollinger, Doris Gysin, Isabel Koellreuter, Brigitte Heilbronner-

Uehlinger, Sabine Suter, Brigitte Strondl, Peter Howald, Christine Keller, Philippe Pierre Macherel, Dominique König-Lüdin, Brigitte Hollinger, Mehmet Turan“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

Der Regierungsrat hat bereits in seinen Berichten vom 15. September 2009 und 25. Oktober 2011 zum Anzug Beatriz Greuter und Konsorten betreffend flankierende Massnahmen im Gundeli nach Eröffnung der Nordtangente Stellung genommen. Nachfolgend wird im Sinne eines Zwischenberichtes nur zu den Fragen mit Relevanz zum Geschwindigkeitsregime Stellung genommen.

9.11.1 Erläuterungen zu ausgewählten Fragen

- *Ob in der Dornacher- und Gundeldingerstrasse Tempo 40 eingeführt werden kann, dies im Sinne der Forderung der UVEK nach Zurückstufung dieser beiden Strassen. Diese beiden Strassen sind dicht bewohnt.*

Tempo 40 hat nachweislich weder einen allzu grossen Effekt auf die Lärm- und Luftbelastung noch eine deutlich verkehrsberuhigende Wirkung. Deshalb sieht der Regierungsrat in seinen Empfehlungen zu Tempo 30, welche er im Rahmen der Aktualisierung der Strassen-netzhierarchie zuhanden der Überarbeitung des Tempo 30-Konzepts festgehalten hat, davon ab, ein zusätzliches Geschwindigkeitsregime zwischen Tempo 30 und 50 aufzunehmen. Er hat hingegen – analog anderen Quartieren – die Dornacher- und Gundeldingerstrasse aus dem Basisnetz (Hauptverkehrsstrassen und Hochleistungsstrassen) genommen und den Hauptsammelstrassen (ehemals mit Übergangnetz bezeichnet) zugeordnet. Diese Kategorie hat eine verkehrliche Funktion mit engem Bezug zum städtischen Umfeld zur Anbindung eines Quartiers, zur Abwicklung des ÖV und als Achse des Veloverkehrs, sie weist aber keine übergeordnete Durchleitungsfunktion auf. Sie ermöglicht deshalb einen reduzierten Ausbaustandard bei geringerer Verkehrsbelastung. Aufgrund ihrer verkehrlichen Funktion wird für beide Strassen vorerst weiterhin Tempo 50 gelten, was zur Verkehrsberuhigung in den angrenzenden Quartierzellen des Gundeli beiträgt. Im Rahmen des Verkehrskonzepts Gundeldingen, welches zurzeit im Bau- und Verkehrsdepartement erarbeitet wird, werden grundsätzlich aber neue Lösungen für eine weitere Entlastung des Gundeldingerquartiers auch auf diesen beiden wichtigen Achsen geprüft.

- *Ob das Nachtfahrverbot wie in der Dornacherstrasse nun auch in der Gundeldingerstrasse eingeführt werden kann.*

Aufgrund der ausführlichen Berichterstattung zur ersten Beantwortung des Anzuges mit dem Schreiben Nr. 07.5188.02 vom 16. September 2009, sieht der Regierungsrat davon ab, aufgrund des geringen Nutzens und der zahlreichen negativen Auswirkungen ein Projekt für ein Nachtfahrverbot in der Gundeldingerstrasse zu initiieren. Er zeigt sich jedoch offen, andere Möglichkeiten zur Erhöhung der Wohnqualität in der Nacht zu prüfen. Im Rahmen der Bearbeitung des Anzugs Brigitte Heilbronner-Uehlinger und Konsorten betreffend Tempo 30 in der ganzen Stadt Basel während der Nacht wird die Wirkung einer solchen temporären Geschwindigkeitsreduktion auf die Lärmbelastung und die Erreichung der Ziele des Lärmsanierungsprogramms geprüft.

- *Ob in der Solothurnerstrasse, auf der ganzen Länge, Tempo 30 eingeführt werden kann.* Mit Genehmigung der Netzhierarchie durch den Regierungsrat am 23.10.2010 wurde die Solothurnerstrasse – mit Ausnahme des kurzen Abschnitts zwischen Meret Oppenheim-Strasse und Peter Merian-Brücke – den siedlungsorientierten Strassen zugeordnet. Damit ist sie geeignet, in eine Tempo 30-Zone integriert zu werden. Ein entsprechendes Projekt wird zulasten der in diesem Bericht beantragten Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30 erstellt und bei Erfüllung des nötigen Gutachtens umgesetzt.

9.11.2 Antrag

Aufgrund obiger Erläuterungen zur geplanten Umsetzung von Tempo 30 in der Solothurnerstrasse sowie dem in Erarbeitung befindlichen Verkehrskonzept Gundeldingen zur Klärung weiterer offener Fragen beantragen wir Ihnen, den Anzug Beatriz Greuter und Konsorten betreffend flankierende Massnahmen im Gundeli nach Eröffnung der Nordtangente stehen zu lassen.

10. Antrag

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat:

1. die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes,
2. den Anzug Lukas Engelberger und Konsorten betreffend Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Schulhäusern und Kindergärten als erledigt abzuschreiben,
3. Anzug Brigitte Heilbronner-Uehlinger und Konsorten betreffend Tempo 30 in der ganzen Stadt Basel während der Nacht stehen zu lassen,
4. Anzug Sabine Suter und Konsorten betreffend durchgehend Tempo 30 in der Allmendstrasse als erledigt abzuschreiben,
5. den Anzug Michael Wüthrich und Konsorten betreffend Tempo 30 in der Hammerstrasse und dem Claragraben als erledigt abzuschreiben,
6. den Anzug der UVEK betreffend Tempo 30 in der Horburgstrasse als erledigt abzuschreiben,
7. den Anzug Oswald Inglin und Konsorten betreffend Konsolidierung des Boulevard Güterstrasse mit Tempo 30 als erledigt abzuschreiben,
8. den Anzug Sibylle Benz Hübner und Konsorten betreffend Tempo 30 in der Solothurnerstrasse und Velo-Gegenverkehr ab Dornacherstrasse als erledigt abzuschreiben,
9. den Anzug Daniel Goepfert betreffend Tempo 30 in der Birmannsgasse als erledigt abzuschreiben,
10. den Anzug Eveline Rommerskirchen und Konsorten betreffend Reiterstrasse in die Tempo 30-Zone integrieren als erledigt abzuschreiben,

11. den Anzug Beatriz Greuter und Konsorten betreffend flankierende Massnahmen im Gundeli nach Eröffnung der Nordtangente stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin

Beilage

- Entwurf Grossratsbeschluss
- Plan „Tempo 30-Konzept – Beurteilung siedlungsorientierter Strassen betreffend möglichem Einbezug in Tempo 30-Zonen in Basel“ vom 7. März 2012

Grossratsbeschluss

Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30

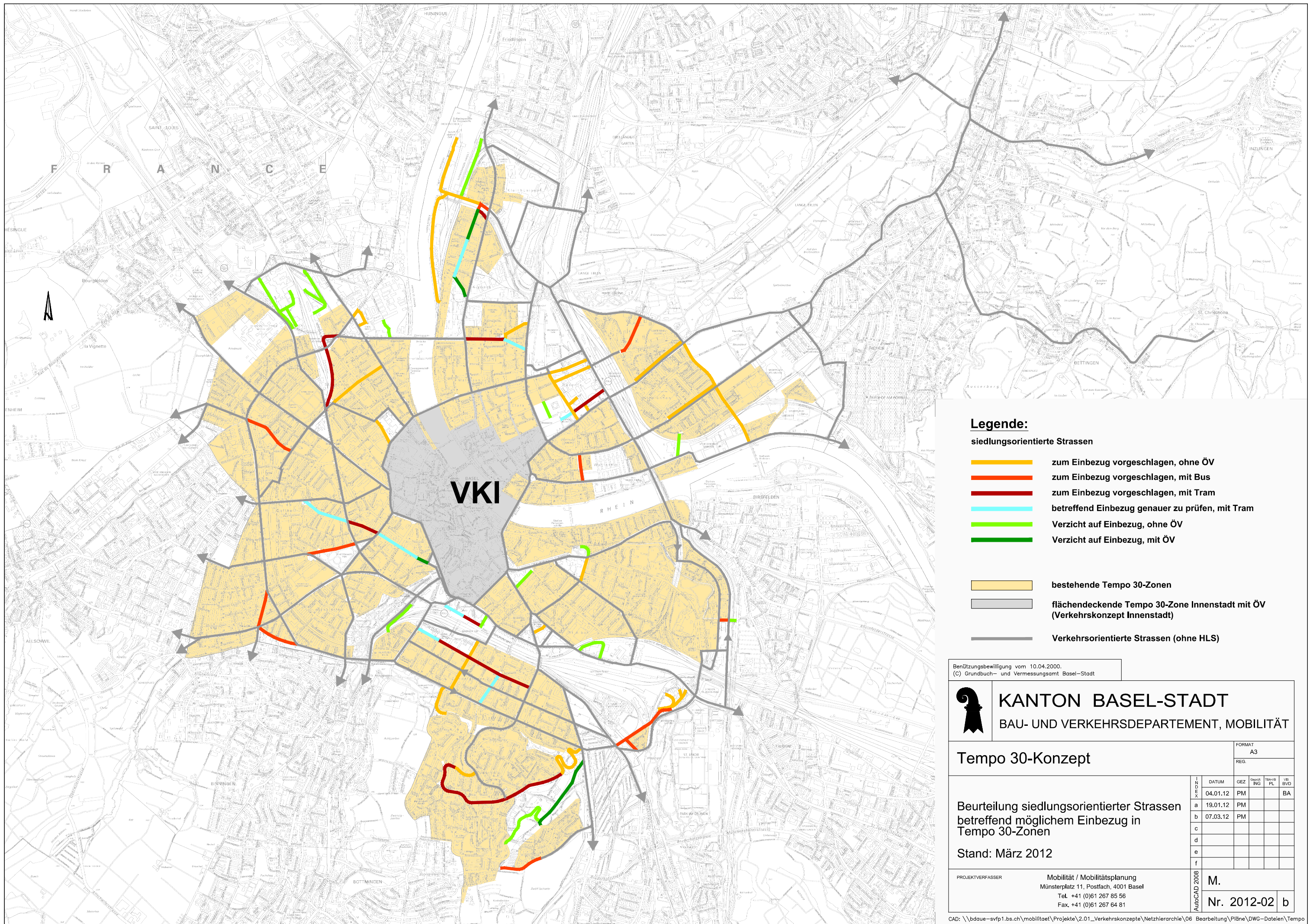
Projektierung und Umsetzung von Massnahmen aus dem aktualisierten Tempo 30-Konzept

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

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsicht in den oben stehenden Ratschlag und in den Bericht Nr. **[Hier Nummer des GRK-Berichts eingeben]** der **[Hier GR-Kommission eingeben]**-Kommission, beschliesst:

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.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.



Legende:

siedlungsorientierte Strassen

- zum Einbezug vorgeschlagen, ohne ÖV
- zum Einbezug vorgeschlagen, mit Bus
- zum Einbezug vorgeschlagen, mit Tram
- betreffend Einbezug genauer zu prüfen, mit Tram
- Verzicht auf Einbezug, ohne ÖV
- Verzicht auf Einbezug, mit ÖV

- bestehende Tempo 30-Zonen
- flächendeckende Tempo 30-Zone Innenstadt mit ÖV (Verkehrskonzept Innenstadt)
- Verkehrsorientierte Strassen (ohne HLS)

Benützungsbewilligung vom 10.04.2000.
(C) Grundbuch- und Vermessungsamt Basel-Stadt



KANTON BASEL-STADT
BAU- UND VERKEHRSDÉPARTEMENT, MOBILITÄT

Tempo 30-Konzept

FORMAT A3
REG.

Beurteilung siedlungsorientierter Strassen
betreffend möglichem Einbezug in
Tempo 30-Zonen

Stand: März 2012

	DATUM	GEZ	Gepl. ING	TRA-PL	VE BVD
a	04.01.12	PM			BA
b	19.01.12	PM			
c	07.03.12	PM			
d					
e					
f					

PROJEKTVERFASSER
Mobilität / Mobilitätsplanung
Münsterplatz 11, Postfach, 4001 Basel
Tel. +41 (0)61 267 85 56
Fax. +41 (0)61 267 64 81

AutoCAD 2008
M.
Nr. 2012-02 b