



An den Grossen Rat

21.5840.02

BVD/P215840

Basel, 11. Mai 2022

Regierungsratsbeschluss vom 10. Mai 2022

Motion Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend «integrale Signalisation von Tempo 30 in Basel-Stadt mit gleichzeitiger Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs gemäss Kantonsverfassung § 30» – Stellungnahme

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 16. Februar 2022 die nachstehende Motion Raphael Fuhrer und Konsorten dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

«In den letzten rund zehn Jahren konnten durch zahlreiche Pilotversuche mit wissenschaftlicher Begleitung umfassende Erkenntnisse zu Tempo 30 im Siedlungsgebiet gewonnen werden. Gleichzeitig haben Gerichte wiederholt wegweisende und gut begründete Entscheide zu Gunsten von Tempo 30, gerade auch auf Hauptstrassen, gefällt. Es hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass eine integrale – sprich flächendeckend und rund um die Uhr geltende – Signalisation von Tempo 30 im Siedlungsgebiet entscheidende volkswirtschaftliche Vorteile hat, dass ein solches Konzept umsetzbar ist und im Alltag funktioniert. Die Gründe sind vielseitig:

Lärm: Seit den 1980er Jahren sind die Kantone in der Pflicht, die Grenzwerte einzuhalten mit Frist Frühling 2018. Im Kanton Basel-Stadt wohnen dennoch auch heute gegen 40'000 Personen an Standorten, an denen der gesetzliche Grenzwert zu Strassenlärm überschritten wird. Tempo 30 ist schneller, billiger und wirksamer Lärmschutz: Eine Reduktion von 50 auf 30 km/h reduziert den Lärm um drei Dezibel; das entspricht circa der Lärmwahrnehmung bei einer Halbierung der Verkehrsmenge (<https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/laerm/dossiers/besser-schlafen-dank-tempo-30.html>).

Verkehrssicherheit: Gemäss den Expert*innen der unabhängigen BFU (Beratungsstelle für Unfallverhütung) könnte mit generell Tempo 30 im Siedlungsgebiet jedes zweite Unfallopfer auf Schweizer Strassen verhindert werden (<https://www.bfu.ch/de/die-bfu/politik/mit-tempo-30-die-verkehrssicherheit-erhoehen>). Im Kanton Basel-Stadt kam es in den letzten Jahren zu circa 800 Verkehrsunfällen und 400 Verunfallten pro Jahr. Am meisten würden Fussgängerinnen und Fussgänger profitieren.

Verkehrsfluss und Verkehrskultur: Gerade im Siedlungsgebiet mit seinen häufigen Kreuzungen, Fussgänger*innenübergängen und ÖV-Haltestellen verstetigt und verflüssigt Tempo 30 den Verkehrsfluss und reduziert insgesamt die Wartezeiten für alle. Die tiefere Durchschnittsgeschwindigkeit lässt mehr Zeit für Blickkontakt unter den Verkehrsteilnehmenden und somit zu einer rücksichtsvolleren Koexistenz. Das bestätigt auch das Merkblatt zu Tempo 30 der SVI (Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten, <https://www.svi.ch/de/publikationen/tempo-30-auf-hauptverkehrsstrassen-2a04/>).

Luft und Klima: Wichtigster Verursacher von Luftschadstoffen ist der Verkehr. In vielen Basler Quartieren ist ein erheblicher Anteil der Bevölkerung von Grenzwertüberschreitungen betroffen. Der Regierungsrat hielt in seinem Schreiben zum letzten bikantonalen Luftreinhalteplan fest, dass bei keinem der Schad-

stoffe die Grenzwerte bis 2020 eingehalten werden können (S.6, <https://www.grosserrat.bs.ch/ratsbetrieb/geschaefte/200108631>). Tempo 30 führt durch die Verflüssigung des Verkehrs (s.o.) zu weniger Luftschadstoffen und auch das Klima profitiert, weil damit weniger Treibstoff verbraucht wird.

Flächeneffizienz: Bei Tempo 30 können Fahrbahnen circa 70 cm schmäler ausgestaltet werden als bei Tempo 50. Rund 30% der Stadt Basel sind Verkehrsfläche. Der öffentliche Raum in Basel ist begrenzt und umkämpft. Die Wahrscheinlichkeit von genügend Platz für Bäume, Boulevardnutzung usw. steigt durch die Temporeduktion.

Gegenüber integralem Tempo 30 bestehen zum Teil Befürchtungen: Zunahme von Ausweichverkehr und Nachteile für den öffentlichen Verkehr. Die Pilotversuche in anderen Städten und Gemeinden zeigen, dass diesen gut begegnet werden kann.

Ausweichverkehr: Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die gesetzliche Pflicht gemäss USG §13 Abs. 5 lit. b den motorisierten Individualverkehr zu kanalisieren weiterhin besteht. Das bereits erwähnte Merkblatt des SVI hält mit Blick auf die zahlreichen Pilotversuche in Schweizer Städten fest: «Es ist kein dokumentierter Fall bekannt, bei dem aufgrund einer Reduktion von T50 auf T30 auf einer HVS [Hauptverkehrsstrasse] unerwünschter Ausweichverkehr in die Quartiere aufgetreten ist.» (S. 3, <https://www.svi.ch/de/publikationen/tempo-30-auf-hauptverkehrsstrassen-2a04/>). Dies wird durch eine kluge Signalisation beispielsweise von Einbahnstrassen auf untergeordneten Strassen oder auch bauliche Massnahmen erreicht.

Nachteile für den öffentlichen Verkehr: Sofern der ÖV nicht über ein eigenes Trasse verfügt, müsste auch er sich an Tempo 30 halten. Bereits heute fährt auch er auf vielen Strecken mit Tempo 50-Signalisation unter 30 km/h auf Grund von Haltestellen und Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Die durchschnittliche Beförderungsgeschwindigkeit des ÖVs in Basel liegt zwischen 14 und 20 km/h¹. Ohne flankierende Massnahmen würde Tempo 30 zu einer Verlangsamung führen, was die Attraktivität des ÖVs mindert und Mehrkosten zur Folge hat. Basierend auf groben Auswertungen in der Stadt Zürich können allfällige Fahrzeitverluste im ÖV wegen Tempo 30 im Grundsatz kompensiert werden, indem der ÖV weiter priorisiert würde². Das wäre in Basel ohnehin seit Jahren verbindlicher Auftrag: §30 der Kantonsverfassung räumt dem ÖV Vorrang ein. Dieser Grundsatz ist in mehreren Gesetzen des Kantons weiter ausgeführt und damit unmittelbar anwendbar und behördenverbindlich. Er wird heute jedoch tagtäglich verletzt, denn fast alle Linien sind in irgendeiner Art von Behinderungen durch den MIV betroffen. Darum ist gleichzeitig ein Massnahmenplan zur Priorisierung und Beschleunigung des ÖVs auszuarbeiten. Massnahmen können sein: frühzeitige, d. h. tatsächlich zeitverlustfreie, Anmeldung und Fahrt des ÖVs bei Lichtsignalanlagen bzw. Nachrüstung bisher unregelter Knoten, bauliche oder verkehrstechnische Massnahmen (z. Bsp. elektronische Busspuren, Fahrbahnhaltestellen), Realisierung zusätzlicher Eigentrasses für Tram und Bus, insbesondere auf kritischen Streckenabschnitten, Parkierung usw.

Die Motionär*innen halten den Regierungsrat dazu an, binnen zweier Jahre parallel ein Umsetzungskonzept zur Einführung von integral Tempo 30 im Siedlungsgebiet sowie einen umfassenden Massnahmenplan zur tatsächlichen Priorisierung und Beschleunigung des ÖVs auszuarbeiten.

¹ Durchschnittliche Beförderungsgeschwindigkeit auf den BVB-Tram- und -Buslinien von Endstation zu Endstation, ohne Linie 50.

² Gemäss VBZ fallen bei flächendeckend Tempo 30 jährlich zusätzliche Betriebskosten von 17 Mio. und einmalig Investitionskosten von 75 Mio. an (Antwort zu Frage 2, https://www.gemeinderat-zuerich.ch/Geschaefte/detailansicht-geschaefte/Dokument/f016cd19-22ed-4e48-be1c-b90a777b45bb/2021_0114.pdf). Gemäss Stadtrat Zürich fallen wegen Behinderung und Eigenbehinderung des ÖV durch den MIV jährlich Kosten von 21,5 Mio. und einmalige Investitionskosten von 138 Mio. an (Antwort zu Frage 4, https://www.gemeinderat-zuerich.ch/Geschaefte/detailansicht-geschaefte/Dokument/f7dbe1b2-98cc-4783-a727-396af4b541c6/2018_0494.pdf). Zum Begriff ÖV-Eigenbehinderung: «Eigenbehinderungen entstehen beispielsweise aus Unregelmässigkeiten im Takt einer Linie, die wiederum durch Behinderungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ausgelöst wurden.» (Antwort zu Fragen 1 und 2, https://www.gemeinderat-zuerich.ch/Geschaefte/detailansicht-geschaefte/Dokument/f7dbe1b2-98cc-4783-a727-396af4b541c6/2018_0494.pdf.)

Raphael Fuhrer, Lisa Mathys, Brigitte Kühne, Jean-Luc Perret, Semseddin Yilmaz, Tobias Christ, Daniel Sägesser, Raffaella Hanauer»

Wir nehmen zu dieser Motion wie folgt Stellung:

1. Zur rechtlichen Zulässigkeit der Motion

§ 42 des Gesetzes über die Geschäftsordnung des Grossen Rates (GO, SG 152.100) vom 29. Juni 2006 bestimmt über die Motion:

§ 42. Inhalt und Eintretensbeschluss

¹ In der Form einer Motion kann jedes Mitglied des Grossen Rates oder eine ständige Kommission den Antrag stellen, es sei der Regierungsrat zu verpflichten, dem Grossen Rat eine Vorlage zur Änderung der Verfassung oder zur Änderung eines bestehenden oder zum Erlass eines neuen Gesetzes oder eines Grossratsbeschlusses zu unterbreiten.

^{1bis} In der Form einer Motion kann zudem jedes Mitglied des Grossen Rates oder eine ständige Kommission den Antrag stellen, es sei der Regierungsrat zu verpflichten, eine Massnahme zu ergreifen. Ist der Regierungsrat für die Massnahme zuständig, so trifft er diese oder unterbreitet dem Grossen Rat den Entwurf eines Erlasses gemäss Abs. 1, mit dem die Motion umgesetzt werden kann.

² Unzulässig ist eine Motion, die auf den verfassungsrechtlichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates, auf einen Einzelfallentscheid, auf einen in gesetzlich geordnetem Verfahren zu treffenden Entscheid oder einen Beschwerdeentscheid einwirken will.

³ Tritt der Rat auf die Motion ein, so gibt er dem Regierungsrat Gelegenheit, innert drei Monaten dazu Stellung zu nehmen, insbesondere zur Frage der rechtlichen Zulässigkeit des Begehrens.

Die Motion ist sowohl im Kompetenzbereich des Grossen Rates wie auch in demjenigen des Regierungsrates zulässig. Ausserhalb der verfassungsrechtlichen Kompetenzaufteilung (vgl. § 42 Abs. 2 GO) ist der betroffene Zuständigkeitsbereich somit keine Voraussetzung der rechtlichen Zulässigkeit. Die Frage nach der Zuständigkeit ist im Rahmen der inhaltlichen Umsetzung eines Motionsanliegens aber von entscheidender Bedeutung, da sie die Art der Umsetzung vorgibt. Es gilt, das Gewaltenteilungsprinzip zwischen Grosse Rat und Regierungsrat zu beachten, denn beide sind gestützt auf das Legalitätsprinzip an Erlasse gebunden, die die Entscheidungsbefugnisse auf die Staatsorgane aufteilen. Je nach betroffenem Kompetenzbereich richtet sich die Umsetzung entweder nach § 42 Abs. 1 GO oder nach § 42 Abs. 1^{bis} GO. Liegt die Motion im Zuständigkeitsbereich des Grossen Rates, wird sie mit einer Verfassungs-, Gesetzes- oder Beschlussvorlage erfüllt (§ 42 Abs. 1 GO). Eine Motion, die auf eine Materie im Kompetenzbereich des Regierungsrates zielt, wird mit einer Verordnungsänderung respektive mit einem anderen Mittel der Exekutive erfüllt (§ 42 Abs. 1^{bis} GO), oder aber dem Grossen Rat wird ein Gesetzesentwurf vorgelegt, der die Kompetenzverteilung zugunsten des Grossen Rates verändert (§ 42 Abs. 1^{bis} Satz 2 GO).

Mit der vorliegenden Motion soll der Regierungsrat beauftragt werden, binnen zweier Jahre parallel

- ein Umsetzungskonzept zur Einführung von integral Tempo 30 im Siedlungsgebiet (wobei unter «integral» nach dem Wortlaut der Motion «flächendeckend und rund um die Uhr» bedeutet) sowie
- einen umfassenden Massnahmenplan zur tatsächlichen Priorisierung und Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs auszuarbeiten.

Umsetzungskonzept zur Einführung von integral Tempo 30 im Siedlungsgebiet

Die Festlegung von Höchstgeschwindigkeiten innerorts ist weitgehend bundesrechtlich geregelt: Nach Art. 32 Abs. 2 SVG beschränkt der Bundesrat die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen. Er hat die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften auf

50 km/h festgelegt (Art. 4a Abs. 1 lit. a der Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 [VRV; SR 741.11] i.V.m. Art. 32 Abs. 2 Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 [SVG; SR 741.01]). Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit kann von der zuständigen Behörde für bestimmte Strassenstrecken herab- oder heraufgesetzt werden (Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 1 Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 [SSV; SR 741.21]). Innerorts können tiefere Höchstgeschwindigkeiten für bestimmte Strassenstrecken durch die Signalisation einer Tempo-30-Zone angeordnet werden (Art. 108 Abs. 5 lit. e i.V.m. Art. 22a SSV). Die Gründe für eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten sind in Art. 108 Abs. 2 SSV abschliessend aufgezählt (BGE 136 III 539 E. 2.2). Vor der Herabsetzung ist zudem mit einem Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 108 Abs. 4 Satz 1 SSV). Grundsätzlich sind Tempo-30-Zonen nur auf Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter zulässig (Art. 2a Abs. 5 SSV). Ausnahmsweise und bei besonderen örtlichen Gegebenheiten (z.B. in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet) kann aber auch ein Hauptstrassenabschnitt in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden, wenn die Höchstgeschwindigkeit nach Art. 108 SSV begrenzt wird (Art. 2a Abs. 6 SSV). Bei der Anordnung von Tempo 30 kommt den zuständigen Behörden ein erheblicher Gestaltungsspielraum zu (u.a. BGer 1C_117/2017, 20.2.2018, E. 3.3 [Sevogelstrasse, Basel]; BGE 136 II 539 E. 3.2). Kein Spielraum besteht hingegen hinsichtlich der Form der Anordnung: Verkehrsanordnungen im Sinne von Art. 3 Abs. 2 SVG dürfen nach dem Wortlaut des Gesetzes nur «für bestimmte Strassen» verfügt werden, also nur im Einzelfall. Sie sind zu publizieren und mit den vom Bundesrat dafür vorgesehenen Signalen und Markierungen an Ort und Stelle kundzutun. Damit ist ausgeschlossen, dass der Kanton per Rechtssatz (also mit einem Gesetz oder mit einer Verordnung) für das ganze Hoheitsgebiet Beschränkungen des Motorfahrzeug- und Fahrradverkehrs anordnet (BGE 130 I 134 E. 3.2). Die Gesamtzahl der Anordnungen oder deren Anteil am kommunalen oder kantonalen Strassennetz spielt hingegen keine Rolle (BGer 1C_117, 20.3.2018, E. 4.2).

Die Errichtung von Tempo-30-Zonen ist eine sogenannte «funktionelle Verkehrsanordnung» im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG (BGE 136 II 539 E. 2.2; Weissenberger, Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, 2. Aufl., Zürich/St. Gallen 2015, Art. 3 N 13). Deren Erlass fällt in die Kompetenz der Kantone; diese können die Befugnis auch den Gemeinden übertragen (Art. 3 Abs. 2 SVG). Für Verkehrsanordnungen betreffend das Stadtgebiet und die Kantonsstrassen in den Gemeinden Bettingen und Riehen ist der Regierungsrat zuständig (§ 3 Abs. 1 der Verordnung vom 17. Mai über den Strassenverkehr [Strassenverkehrsverordnung, StVO; SG 952.200]). Für Anordnungen betreffend Gemeindestrassen hingegen ist die jeweilige Gemeinde zuständig, wobei die Anordnungen der Genehmigung des Bau- und Verkehrsdepartements und des Justiz- und Sicherheitsdepartements bedürfen (§ 3 Abs. 2 StVO). Zu beachten ist weiter, dass bereits § 14 Abs. 2 des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt vom 13. März 1991 (USG BS; SG 780.100) die zuständigen Behörden verpflichtet, in Wohngebieten eine Zonenhöchstgeschwindigkeit von 30 km/h zu verfügen. Den Landgemeinden gestattet § 14 Abs. 3 USG BS allerdings, für ihr Gemeindegebiet im Rahmen des Bundesrechts abweichende Zonenhöchstgeschwindigkeiten vorzusehen.

Zusammenfassend kann gesagt werden: Soweit die Motion auf ein Umsetzungskonzept für die Errichtung von integral Tempo 30 auf *Strassen auf Stadtgebiet und auf Kantonsstrassen* zielt, fällt sie als Massnahme im Sinne von § 41 Abs. 1^{bis} GO in den Zuständigkeitsbereich des Regierungsrats und ist unter Berücksichtigung der bundesrechtlichen Vorgaben zulässig. Soweit sich die Motion hingegen auf ein Umsetzungskonzept für die Errichtung von integral Tempo 30 auf *Gemeindestrassen* bezieht, greift sie in die Kompetenz der Gemeinden Riehen und Bettingen ein.

Massnahmenplan zur tatsächlichen Priorisierung und Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs

§ 30 Abs. 1 der Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 23. März 2005 (SG 111.100) statuiert: «Der Staat ermöglicht und koordiniert eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Mobilität. Der öffentliche Verkehr geniesst Vorrang.» Die Förderung des öffentlichen Personenverkehrs wird im Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 10. März 2004 (ÖVG; SG 951.100) konkretisiert. Gemäss § 8 Abs. 2 Satz 2 ÖVG trifft der Kanton Massnahmen der Verkehrsplanung, der Verkehrstrennung sowie der Verkehrsregelung zugunsten des öffentlichen Verkehrs, um dessen Fahrzeiten zu verkürzen und zu verstetigen und so die Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit des Verkehrssystems zu erhöhen. Die von der Motion geforderte Ausarbeitung eines Massnahmenplans zur tatsächlichen Priorisierung und Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs ist als Massnahme im Sinn von § 41 Abs. 1^{bis} GO anzusehen. Je nach vorgesehenen Massnahmen werden bundesrechtliche Vorgaben oder Zuständigkeiten der Gemeinden Riehen und Bettingen zu berücksichtigen sein. Der Massnahmenplan wird jedoch bundesrechtskonform bzw. unter Wahrung der Gemeindeautonomie ausgearbeitet werden können. Auch der zweite Teil der Motion ist somit als rechtlich zulässig anzusehen.

Die Motion verlangt nichts, was sich auf den verfassungsrechtlichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates, auf einen Einzelfallentscheid, auf einen in gesetzlich geordnetem Verfahren zu treffenden Entscheid oder einen Beschwerdeentscheid bezieht.

Der Grosse Rat kann gemäss § 43 GO eine Frist zur Motionserfüllung festlegen. Der Motionstext enthält eine solche Frist.

Die Motion ist aufgrund dieser Erwägungen als rechtlich zulässig anzusehen.

2. Zum Inhalt der Motion

2.1 Verkehrsrechtliche Grundlagen

Gemäss Bundesrecht gilt in der Schweiz auf Strassen innerorts grundsätzlich Tempo 50. Die für Verkehrsanordnungen zuständigen Behörden können auf Basis eines Gutachtens eine von diesem Grundsatz abweichende Höchstgeschwindigkeit verfügen. Gegen eine solche Verfügung kann rekuriert werden. Solche Gutachten müssen für einzelne Strassen erstellt werden, beinhalten eine Beschreibung der örtlichen spezifischen Gegebenheiten und müssen darlegen, aus welchen Gründen eine Abweichung der allgemein geltenden Höchstgeschwindigkeit vollzogen werden soll. Mögliche Gründe auf verkehrsorientierten Strassen sind (abschliessende Liste gemäss Art. 108 Abs. 2 der Signalisationsverordnung):

Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können herabgesetzt werden, wenn:

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

Eine flächendeckende Betrachtung des Siedlungsgebiets in einem einzigen Gutachten ist nicht zulässig (vgl. auch Kapitel 1).

Gemäss Absicht des Bundesrats gemäss seiner abgeschlossenen Vernehmlassung zur Teilrevision der Signalisationsverordnung soll für siedlungsorientierte Strassen künftig die Pflicht zur Erstellung eines Gutachtens entfallen. Für verkehrsorientierte Strassen soll sie beibehalten werden. Der Regierungsrat hat sich im Rahmen der Vernehmlassung positiv zu diesem Vorschlag geäußert. Wann und letztlich mit welchem Wortlaut eine solche Änderung in Kraft tritt, ist noch offen.

Im Kanton Basel-Stadt gilt, ergänzend zu den bundesrechtlichen Vorgaben, die nachstehende Bestimmung im Umweltschutzgesetz [SG 780.100]:

§ 14 Schutz der Wohngebiete

¹ Der Kanton und die Landgemeinden sorgen insbesondere mit verkehrsberuhigenden Massnahmen dafür, dass der Durchgangs- und der Pendlerverkehr Wohngebiete möglichst wenig beeinträchtigen. Zur Reduktion des Durchgangs- und Pendlerverkehrs in den Wohngebieten setzt sich der Kanton für eine rasche Verwirklichung des Nationalstrassennetzes auf Kantonsgebiet ein.

² Soweit es das Bundesrecht zulässt, verfügen die zuständigen Behörden des Kantons unter Vorbehalt von Abs. 3 dieser Bestimmung in Wohngebieten eine Zonenhöchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Für einzelne Strassenzüge können sie Ausnahmen vorsehen.

³ Die Landgemeinden können für ihr Gemeindegebiet im Rahmen des Bundesrechts abweichende Zonenhöchstgeschwindigkeiten vorsehen.

Das USG sieht also bereits flächendeckend Tempo 30 in Wohngebieten vor. Gemäss Absatz 2 ist es nur ausnahmsweise möglich, in den Wohngebieten der Stadt Basel für einzelne Strassenzüge andere Höchstgeschwindigkeiten als Tempo 30 anzuordnen. Mit Absatz 3 gewährt der kantonale Gesetzgeber den beiden Landgemeinden das Recht, grundsätzlich auch andere Höchstgeschwindigkeiten als Tempo 30 zu signalisieren. Dies ist bei der weiteren Bearbeitung der Motion zu beachten (vgl. auch Kapitel 1).

2.2 Tempo 30-Konzept Kanton Basel-Stadt

Im Ratschlag «Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30» [12.0788.01] vom 23. Mai 2012 ist das damalige Tempo 30-Konzept beschrieben. Dieses genügt aufgrund der zwischenzeitlichen Entwicklungen (z.B. verstärkter Fokus auf die Verkehrssicherheit, bestmögliche Flächeneffizienz in einer dicht bebauten Stadt, negative Umweltauswirkungen des Strassenverkehrs) aus Sicht des Regierungsrats nicht mehr und soll daher überarbeitet werden. Darin sollen unter Nutzung des Spielraums bei den entsprechenden bundesrechtlichen Vorgaben geeignete Strassen(-züge) festgelegt werden, die künftig mit Tempo 30 betrieben werden. Weiter werden die nachstehenden Aspekte Bestandteil dieses neuen Konzepts sein:

2.2.1 Projektierungen Strassenlärmsanierung

Der Grosse Rat hat am 8. Dezember 2021 den Ausgabenbericht betreffend Planungskosten für die Strassenlärmsanierung in der Stadt Basel und auf den Kantonsstrassen in den beiden Einwohnergemeinden [21.0674.01] genehmigt. Die zuständigen Stellen haben mit den Arbeiten begonnen und prüfen bei über fünfzig Strassen(abschnitten), ob mit Tempo 30 und/oder lärmindernden Belägen effizient und verhältnismässig die Lärmbelastung entlang dieser Strassen gesenkt werden kann und soll. Wird eine Geschwindigkeitsreduktion beabsichtigt, dann sind, wie oben erwähnt, Einzelgutachten pro Strassen(-abschnitt) notwendig, welche in den kommenden Monaten erstellt werden. Voraussichtlich Ende 2023 wird der Regierungsrat dem Grossen Rat einen Umsetzungsratschlag für die Realisierung der Massnahmen zur Strassenlärmsanierung gemäss diesen Gutachten vorlegen.

Die vorberatende Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission hat in ihrem Bericht [21.0674.02] dargelegt, dass sie in ihren Beratungen auch über eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 diskutiert hat. Sie hat festgestellt, dass es sich hierbei um eine verkehrspolitische Frage handelt,

die über die Anliegen der Lärmsanierung hinausgeht. Um die Umsetzung der Strassenlärmsanierung nicht zu verzögern, hat sie sich dem Beschlussantrag des Regierungsrats angeschlossen und eine Motion in Aussicht gestellt.

Die Anliegen des Anzugs Heilbronner und Konsorten betreffend Tempo 30 in der Stadt Basel während der Nacht [11.5306] werden mit der flächendeckenden Überprüfung der Strassenlärm-Situation sowie dem zu überarbeitenden Tempo 30 Konzept aufgenommen.

2.2.2 Auswirkungen auf den Öffentlichen Verkehr

Bei Tempo 30-Prüfungen müssen stets die Auswirkungen von Tempo 30 auf den Öffentlichen Verkehr betrachtet werden. Geschwindigkeitsreduktionen sollen keine unverhältnismässigen negativen Auswirkungen auf den ÖV haben. Allfällige unvermeidliche Reisezeitverluste beim ÖV sollen wenn immer möglich an anderen Örtlichkeiten kompensiert werden. Dies ist in den zu erstellenden Gutachten und Berichten detailliert zu untersuchen und ist ein wesentlicher Bestandteil bei den Entscheidungsfindungen.

2.2.3 Auswirkungen auf Blaulichtorganisationen

Der Regierungsrat hat kürzlich die Interpellation Nr. 163 Balz Herter betreffend Auswirkungen von flächendeckendem Tempo 30 auf Blaulichtorganisationen [22.5007.01] beantwortet. Darin hat er ausgeführt, dass er den Interessenkonflikt zwischen Tempo 30 und den Interventionszeiten bei Einsatzfahrten erkannt hat. Er hat die zuständigen Stellen beauftragt, bei der Einführung von weiteren Tempo 30-Abschnitten die Auswirkungen auf die Blaulichtorganisationen genau zu analysieren und bei der Entscheidungsfindung zu berücksichtigen.

2.2.4 Kantonsstrassen in Riehen und Bettingen

Für Verkehrsanordnungen auf den Gemeindestrassen in Riehen und Bettingen sind die Gemeindebehörden zuständig (vgl. auch Kapitel 1). Der Regierungsrat wird daher bei allen weiteren Erwägungen auf diejenigen Strassen fokussieren, die in der Kompetenz des Kantons sind (Strassen in der Stadt Basel sowie Kantonsstrassen in den beiden Landgemeinden). Bei den Kantonsstrassen in Riehen und Bettingen werden die Gemeindebehörden einbezogen, wobei sich heute bereits abzeichnet, dass siedlungsärmere Abschnitte wie etwa bei der Aeusseren Baslerstrasse nicht infrage kommen.

2.2.5 Bestehende verkehrsberuhigte Zonen

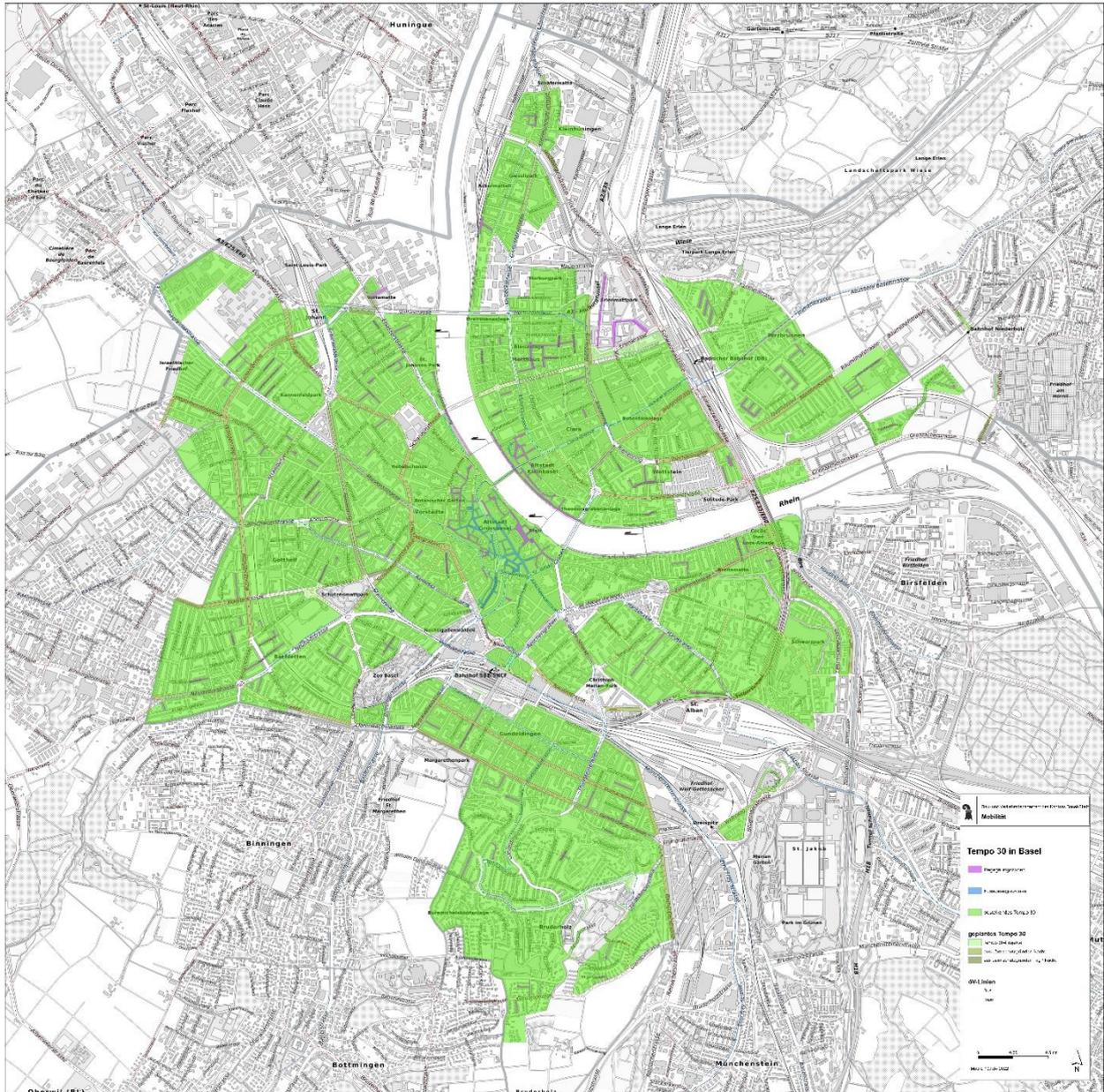
Würde der Regierungsrat die vorliegende Motion wörtlich umsetzen, müssten die vielen bestehenden Begegnungszonen und Fussgängerzonen in Tempo 30-Zonen umgewandelt werden. Er erachtet ein solches Vorgehen als nicht zielführend, denn damit würden viele Vorteile dieser Zonen entfallen (Fussgängervortritt, weitergehende Verkehrsberuhigung, Lärmentlastung, usw.). Der Regierungsrat geht davon aus, dass es auch nicht im Interesse der Motionäre und Motionärinnen wäre, die Motion mit der erwähnten Konsequenz wörtlich zu erfüllen und verzichtet auf entsprechende Überlegungen in diese Richtung.

2.3 Übersichtsplan Tempo 30 Stadt Basel

Der nachstehende Übersichtsplan zeigt für die Stadt Basel und Teile von Riehen in Stadtnähe:

- Bestehende Tempo 30-Zonen, Tempo 30-Strecken/ Begegnungszonen / Fussgängerzonen
- Bereits in Planung befindliche zusätzliche Tempo 30-Zonen bzw. Tempo 30-Strecken
- OeV-Netz

Zur besseren Erkennbarkeit wird der Übersichtsplan in Grossformat diesem Dokument beigelegt.



Der Übersichtsplan zeigt, dass sehr viele Strassen in Basel entweder bereits als Tempo 30-Zone, Tempo 30-Strecke, Begegnungszone oder Fussgängerzone signalisiert sind:

Stand 2021

Strassennetz Stadt Basel	319,4 km
Davon Tempo 30-Zonen bzw. Strecken	173,7 km
Davon Begegnungszonen	22,8 km
Davon Fussgängerzonen	4,7 km
TOTAL verkehrsberuhigte Strassen	201,2 km (= 63% des Stadtstrassennetzes)

Wie erwähnt werden weitere Strassen im Rahmen der Strassenlärmsanierung in den nächsten Monaten daraufhin überprüft, ob sie in eine Tempo 30-Zone integriert bzw. als Tempo 30-Strecke signalisiert werden sollen (entspricht etwa weiteren 32% des Stadtstrassennetzes). Infolgedessen verbleiben nur wenige Strassenabschnitte (im Übersichtsplan weiss dargestellt), die gemäss den bisherigen Überlegungen des Regierungsrats noch nicht für eine Tempo 30-Prüfung vorgesehen

sind. Der Regierungsrat wird diese Strassenabschnitte im Rahmen der Bearbeitung des vorliegenden Vorstosses ebenfalls zu überprüfen (entspricht noch etwa 5% des Stadtstrassennetzes).

2.4 Tempo 30-Planungen in anderen Schweizer Städten

In der Öffentlichkeit wurden in den vergangenen Monaten immer wieder die beiden Städte Zürich und Lausanne als Modellstädte für die konsequente Einführung von Tempo 30 genannt. Der aktuelle Stand der Planungen in diesen beiden Städten wird deshalb im Folgenden kurz dargelegt.

2.4.1 Stadt Zürich

Die aktuelle Sachlage ist in der Medienmitteilung des Sicherheitsdepartements der Stadt Zürich vom 14. Dezember 2021 ¹ sehr gut beschrieben. Die Kernaussagen sind:

"Weil der Lärmschutz vom Bund gesetzlich festgeschrieben und die Frist zur Sanierung von lauten Strassen seit vier Jahren abgelaufen ist, hat der Stadtrat im Juli einen Grundsatzentscheid gefällt. In einer dritten Etappe der Strassenlärmsanierung sollen nun auch Strassen verkehrsberuhigt werden, auf denen der öffentliche Verkehr rollt. Denn bei den ersten beiden Etappen waren vor allem kleinere Strassen berücksichtigt worden. Von den 140 000 Einwohnerinnen und Einwohnern, die in Gebäuden mit Überschreitung der Immissionsgrenzwerte leben, wurden damit nur 35 000 entlastet - ein unbefriedigendes Ergebnis. Die dritte Etappe der Sanierung soll nun für das Gros der Lärmgeplagten eine Entlastung bringen.

...

Zu den bisher 37 Kilometern Strasse, auf denen aus Lärmschutzgründen Tempo 30 eingeführt wurde, sind im Konzept weitere 150 Kilometer mit Tempo 30 vorgesehen.

...

Grundsätzlich gilt auf den Hauptachsen in die Stadt hinein und aus der Stadt hinaus weiterhin Tempo 50. Dort, wo die Besiedlung dicht und die Lärmbelastung an einer Strasse gross ist, soll aber Tempo 30 angeordnet werden oder Tempo 30 nachts. Auf Strecken, die für den ÖV besonders wichtig sind, werden von der Strasse unabhängige Fahrbahnen geprüft, was ermöglicht, dass der ÖV schneller fährt als der motorisierte Individualverkehr. Bevor auf einer Strasse eine Temporeduktion angeordnet wird, prüft die Stadt für jede Strecke mit einem Gutachten die Verhältnismässigkeit der Massnahme. Zur Prüfung gehört auch die Frage, ob durch die Geschwindigkeitsreduktion eine Diffusion des Verkehrs von den Transitachsen in die Quartiere stattfindet. Alle bisherigen Prüfungen verneinen dies.

...

Die mit Tempo 30 herbeigeführten Verbesserungen haben einen Preis. Dort, wo der öffentliche Verkehr von einer Temporeduktion tangiert ist und auch nicht auf eine eigene Fahrbahn verlegt werden kann, entstehen Mehrkosten. Der Stadtrat hat, bis zur Klärung der Frage, ob der ZVV für die Mehrkosten aufkommen muss, für die Fahrplanperiode 2022/2023 die erforderliche Überbrückungsfinanzierung sichergestellt."

Der Regierungsrat stellt fest, dass die Stadt Zürich bezüglich Lärmsanierungen einen vergleichbaren Weg einschlägt wie der Kanton Basel-Stadt. Der Ausbau von Tempo 30 soll vorangetrieben werden, jedoch unter Berücksichtigung der Einzelfallbeurteilung.

2.4.2 Stadt Lausanne

Der aktuelle Stand der Tempo 30-Signalisationen auf Hauptverkehrsachsen in Lausanne ist in einem Fachartikel von mobilservice vom 30. November 2021 ² beschrieben. Die wichtigsten Aussagen sind:

¹ https://www.stadt-zuerich.ch/pd/de/index/das_departement/medien/medienmitteilung/2021/dezember/211215a.html

² <https://www.mobilservice.ch/de/praxis/tempo-30-in-der-nacht-2650.html>

"Die Stadt Lausanne war die erste Schweizer Stadt, die auf den Hauptachsen generell Tempo 30 in der Nacht eingeführt hat. Diese Massnahme der öffentlichen Gesundheit trägt zu einer besseren Qualität der Nachtruhe bei. Die neuen Signale werden in der ganzen Gemeinde aufgestellt, auf fast 60 Kilometer des Strassennetzes wird damit die Fahrgeschwindigkeit zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr auf 30 km/h begrenzt.

...

Zwischen 2017 und 2019 haben die Ergebnisse von fünf Testphasen auf der Avenue de Vinet und der Avenue de Beaulieu gezeigt, dass Tempo 30 in der Nacht den durchschnittlichen Lärm um 2 bis 3 Dezibel senkt, was einem gefühlten Rückgang des Strassenverkehrs um 50% entspricht und bei Lärmspitzen sogar bis zu 80%.

...

Seit Mitte September 2021 gilt in Lausanne als erster Schweizer Stadt generell Tempo 30 bei Nacht auf allen Hauptverkehrsstrassen, mit Ausnahme der Hauptzufahrtsstrassen von den Autobahnausfahrten ins Stadtzentrum (z.B. Route de Romanel, Avenue de Rhodanie)."

Die Stadt Lausanne hat nach einem Test in zwei Strassen im Januar 2020 Tempo 30 nachts für weitere Strassen publiziert und nach der Behandlung von Rekursen im 2021 realisiert. Der Regierungsrat erkennt auch hier Parallelen zum Vorgehen im Kanton Basel-Stadt. Im Rahmen der Prüfung von Tempo 30 als Lärmsanierungsmassnahme wird jeweils zu entscheiden sein, ob die reduzierte Geschwindigkeit nur nachts oder ganztags angeordnet werden soll. Aus Gründen des Lärmschutzes kann es nämlich durchaus sein, dass nachts mehr Tempo 30-Vorgaben sinnvoll sind als tagsüber, wo andere Lärmgrenzwerte gelten und verkehrliche Aspekte (ÖV und MIV) höher zu gewichten sind.

2.5 Öffentlicher Verkehr

Zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs werden laufend Massnahmen geprüft und umgesetzt, unabhängig von der Einführung von Tempo 30. Die Erfahrung der letzten Jahre zeigt aber, dass sich die Fahrzeitverluste durch Einführung von Tempo 30-Zonen auf vom öffentlichen Verkehr befahrenen Abschnitten praktisch nie vollständig kompensieren lassen. Dies betrifft insbesondere die Nebenverkehrszeiten, wenn theoretisch höhere Geschwindigkeiten als 30 km/h gefahren werden können. Die längeren Fahrzeiten führen für den Tram- und Busverkehr einerseits zu einem Verlust an Attraktivität und damit zu geringeren Einnahmen, andererseits auch zu höheren Betriebskosten.

2.5.1 Vollzogene Massnahmen zu Beschleunigung des ÖV

In den letzten Jahren wurden unter anderem nachfolgende Massnahmen realisiert, die zur Stabilisierung und Verkürzung der Fahrzeiten im Tram- und Busverkehr beitragen:

- Birsstrasse: Unterbindung Überholmöglichkeit Bushaltestellen Redingstrasse und Forellenweg sowie Verlängerung der Busspur (2017)
- Optimierung Bus-Priorisierung an verschiedenen Lichtsignalanlagen (2017)
- Anpassung der Parkierung Reiterstrasse (2017)
- Optimierung Trampriorisierung Lichtsignalanlage Riehen-Dorf (2017)
- Tram-Vorstart Lichtsignalanlage Dreirosen (2018)
- Optimierung Trampriorisierung Lichtsignalanlage Gärtnerstrasse/Mauerstrasse (2018)
- Neuweilerplatz: Verlängerungen Tram-Eigentrassee in beiden Zufahrten (2018)
- Optimierung Trampriorisierung Lichtsignalanlage Neubadstrasse/Laupenring (2018)
- Aufhebung von Parkplätzen entlang diverser Tramstrecken (z.B. Leonhardsgraben, Austrasse, Allschwilerstrasse, Neuweilerstrasse) (2021 und 2022)

2.5.2 Geplante Entwicklungen im ÖV-System

Mit dem Tramnetz 2030 wird im Rahmen der Angebots- und Infrastrukturplanung das Netz so weiterentwickelt, dass kürzere Reisezeiten möglich werden und der Betrieb stabiler funktioniert. Neubaustrecken im Claragraben und Petersgraben sowie die Margarethenverbindung führen zu einer Entlastung der Innenstadt – und damit zu weniger Eigenbehinderungen –, gleichzeitig schaffen sie schnellere Verbindungen an den Bahnhof SBB, die Universität und in das untere Kleinbasel.

Parallel dazu werden im Rahmen von Erneuerungsprojekten laufend Potenziale für die Beschleunigung der bestehenden Linien des öffentlichen Verkehrs geprüft. Dies sowohl durch Optimierungen an Lichtsignalanlagen, als auch durch die Ausdehnung von Busspuren und Tram-Eigentrassees. Aufgrund der Flächenkonkurrenz im städtischen Raum (z.B. Velomassnahmen, Strassenbäume, Grünflächen) sind zusätzliche Fahrspuren für den ÖV jedoch nur selten umsetzbar. Im Rahmen der Überarbeitung des Tempo 30-Konzepts werden auch Lösungsansätze aus anderen Städten gesucht und geprüft, so beispielsweise Wechsellspuren für den ÖV (Beispiel aus der Stadt Zürich).

Um das Potenzial für zusätzliche ÖV-Beschleunigungen zu erfassen, werden die Linien der BVB derzeit systematisch nach Verlustzeiten ausgewertet. Dies erlaubt es Konfliktstellen mit grossem Beschleunigungs- und Stabilisierungspotenzial zu detektieren. Basierend auf dieser Analyse sollen wirksame Massnahmen zur Verkürzung und Stabilisierung der Fahrzeiten geplant und umgesetzt werden.

3. Fazit

In der Stadt Basel sind bereits viele Strassen verkehrsberuhigt. Im Rahmen der Strassenlärmsanierung werden in den nächsten Monaten weitere Strassenabschnitte dahingehend überprüft, ob Tempo 30 als lärmreduzierende Massnahme angeordnet werden soll. Für die restlichen Strassen und Strassenabschnitte (Strassen in der Stadt Basel sowie Kantonsstrassen in Riehen und Bettingen) sowie für diejenigen, bei denen nicht aus Lärmschutzgründen Tempo 30 eingeführt wird, soll geprüft werden, ob andere Gründe wie Sicherheit, Lebensqualität usw. für die Einführung von Tempo 30 sprechen, wozu das Konzept von 2012 überarbeitet werden soll. Dabei wird der Qualität und Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Der Regierungsrat begrüsst daher, dass der vorliegende Vorstoss die Ausweitung von Tempo 30 direkt mit der Forderung verknüpft, die Fahrzeiten der Tram- und Buslinien zu verkürzen und zu verstetigen.

Auch wenn der Regierungsrat klar gewillt ist, Tempo 30 in Basel voranzutreiben und weiter auszubauen – auch auf verkehrsorientierten Strassen – muss dies unter Berücksichtigung genannter Faktoren erfolgen und bleibt situationsabhängig eine Einzelfallprüfung unumgänglich.

4. Antrag

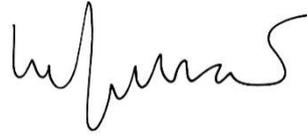
Auf Grund dieser Stellungnahme beantragen wir, die Motion Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend «integrale Signalisation von Tempo 30 in Basel-Stadt mit gleichzeitiger Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs gemäss Kantonsverfassung § 30» dem Regierungsrat als Anzug zu überweisen.

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

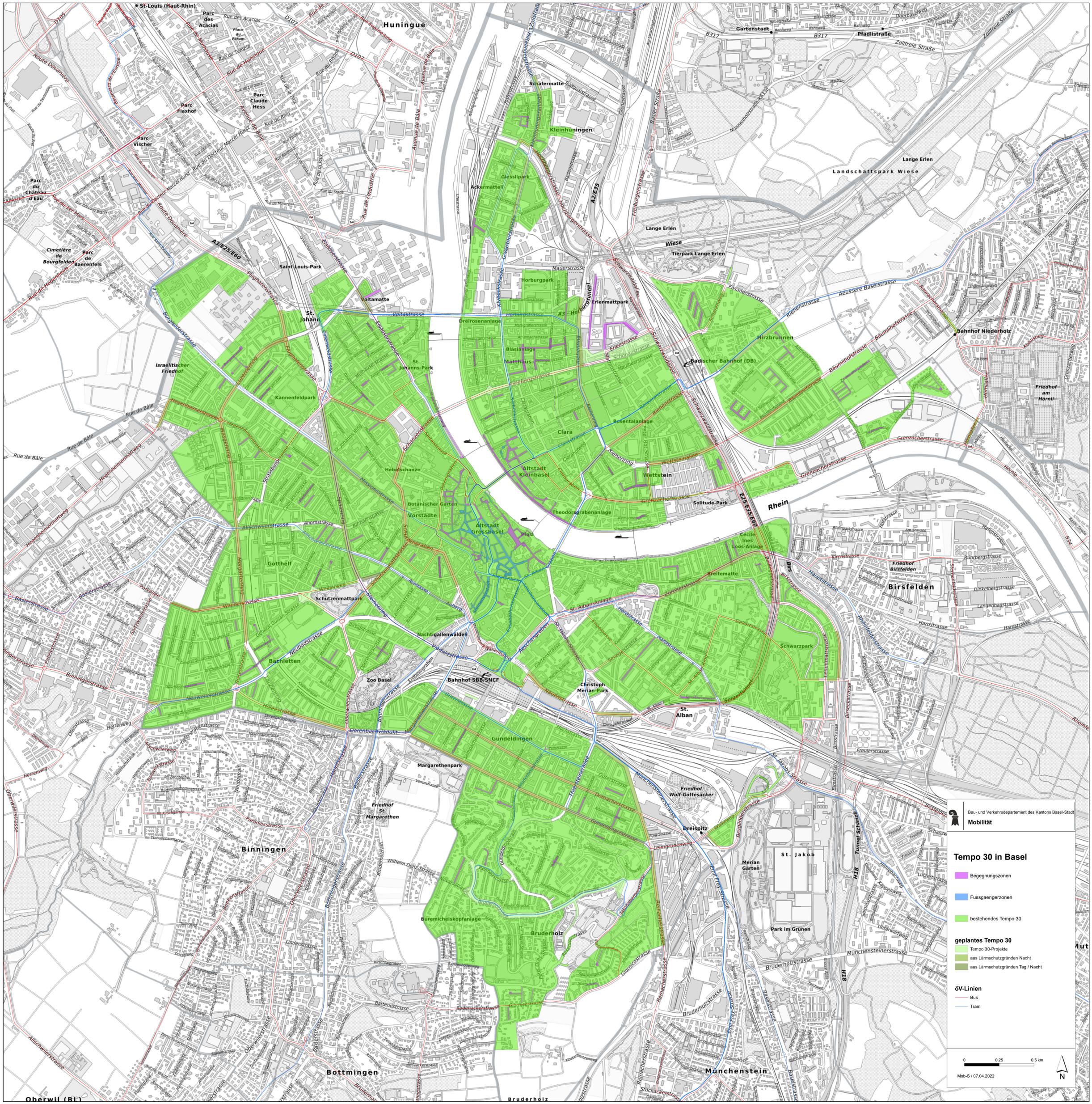


Beat Jans
Regierungspräsident



Marco Greiner
Vizestaatschreiber

Beilage: Übersichtsplan Tempo 30 Stadt Basel (in Grossformat)



Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
Mobilität

Tempo 30 in Basel

- Begegnungszonen
- Fussgängerzonen
- bestehendes Tempo 30
- geplantes Tempo 30
 - Tempo 30-Projekte
 - aus Lärmschutzgründen Nacht
 - aus Lärmschutzgründen Tag / Nacht

öV-Linien

- Bus
- Tram

0 0.25 0.5 km

Mob-S / 07.04.2022