



**An den Grossen Rat**

**22.5443.02**

Petitionskommission  
Basel, 13. Februar 2023

Kommissionsbeschluss vom 13. Februar 2023

## **Bericht der Petitionskommission**

### **zur Petition P456 «Gegen Tempo 30 auf Hauptstrassen»**

## 1. Wortlaut der Petition

Im Kanton Basel-Stadt wird auf immer mehr Hauptstrassen Tempo 30 geplant und umgesetzt, was den Verkehr künstlich ausbremst (z.B. Grenzacher-, Feldberg-, Allschwiler-, Elsässerstrasse). Im Grossen Rat ist sogar ein Vorstoss hängig, der Tempo 30 generell auf sämtlichen Strassen innerorts fordert.

Wir wehren uns gegen diese Entwicklung, denn sie bringt viel zu viele Nachteile:

**Verstopfte Wohnquartiere:** Es braucht die Unterscheidung zwischen verkehrsorientierten Hauptstrassen (Tempo 50) und siedlungsorientierten Strassen (Tempo 30). Nur durch die Kanalisierung des Autoverkehrs auf das Hauptstrassennetz wird der Durchgangsverkehr aus den Quartieren ferngehalten.

**Gestörter Verkehrsfluss:** Tempo 30 auf Hauptstrassen blockiert den öffentlichen Verkehr sowie die Blaulicht-Fahrzeuge, führt zu weniger Sicherheit und erhöht die Lärmbelastung in den Quartieren. Zudem gibt es bessere Mittel: Flüsterbeläge, geräuschoptimierte Reifen und mehr Elektroautos.

**Stau für alle:** Tempo 30 führt zu grossem Zeitverlust für alle Verkehrsteilnehmenden und hat einen beträchtlichen volkswirtschaftlichen Schaden zur Folge. Neben der Bevölkerung leiden auch die Unternehmen, die auf rasche und flüssige Verbindungen angewiesen sind.

Die unterzeichnenden Personen fordern den Regierungsrat und den Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt auf, sicherzustellen, **dass auf verkehrsorientierten Strassen des Kantons Basel-Stadt gemäss Strassennetzhierarchie (Hauptstrassen) innerorts grundsätzlich Tempo 50 signalisiert ist.**

## 2. Kommissionsberatung

### 2.1 Vorgehen

Der Grosse Rat hat die Petition P456 «Gegen Tempo 30 auf Hauptstrassen» an seiner Sitzung vom 9. November 2022 der Petitionskommission zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen. Am 30. Januar 2023 hörte die Kommission im Rahmen eines Hearings eine Vertretung der Petentschaft sowie den Abteilungsleiter Verkehrstechnik und einen Projektleiter aus der Abteilung Verkehrsnetze aus dem Amt für Mobilität an.

### 2.2 Anliegen der Petentschaft

Die Vertretung der Petentschaft hat ausgeführt aus, sie habe die Ankündigung des Regierungsrats, das aus dem Jahr 2012 stammende Tempo-30-Konzept zu überarbeiten und zu prüfen, auf welchen weiteren Strassenabschnitten Tempo 30 eingeführt werden kann, zum Anlass für die Lancierung der Petition «Gegen Tempo 30 auf Hauptstrassen» genommen. Störend ist aus Sicht der Petentschaft namentlich, dass Tempo 30 auch auf verkehrsorientierten Strassen eingeführt werden soll. Gemäss mehreren Studien und Umfragen stehe die Bevölkerung Tempo 30 auf Hauptstrassen nämlich kritisch gegenüber. Eine von den lokalen Wirtschafts- und Verkehrsverbänden beim Meinungsforschungsinstitut LINK in Auftrag gegebene, repräsentative Umfrage zeige, dass 68% der basel-städtischen Bevölkerung Tempo 30 auf sämtlichen Strassen auf Kantonsgebiet ablehne. Gemäss einer Mitgliederumfrage des TCS beider Basel sei die in den beiden Basel wohnhafte Bevölkerung mit dem innerorts geltenden System – Tempo 50 auf Hauptstrassen und Tempo 30 auf Quartierstrassen – grossmehrheitlich zufrieden. Dies komme auch in der von fast 8'000 Personen (davon etwa zwei Drittel mit Wohnsitz im Kanton Basel-Stadt) unterzeichneten Petition zum Ausdruck.

Bezüglich Verkehrssicherheit, Lärm- und Schadstoffreduktion schadet eine integrale Verkehrsberuhigung aus Sicht der Petentschaft mehr, als sie nützt. Sie fordert den Regierungsrat und den

Grossen Rat deshalb auf, im Rahmen der Überarbeitung des Tempo-30-Konzepts die nachfolgend dargestellten Nachteile von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen zu berücksichtigen:

### **Verkehrslenkung**

Die Strassennetzhierarchie unterscheidet zwischen verkehrsorientierten und nicht verkehrsorientierten (frühere Bezeichnung: siedlungsorientiert) Strassen. Gilt auf beiden Typen Tempo 30, sei gemäss Petentschaft davon auszugehen, dass sich der Durchgangsverkehr teilweise von den Hauptachsen auf die Quartierstrassen verlagert. Um diesen für die Anwohnenden unerwünschten Effekt zu vermeiden, müsse auf den verkehrsorientierten Strassen weiterhin Tempo 50 gelten. Andernfalls fiele die mit unterschiedlichen Tempovorgaben verbundene lenkende Wirkung dahin.

### **Erreichbarkeit**

Die Petentschaft bezeichnet Tempo 50 auf den wichtigen Ein- und Ausfallachsen für die Erreichbarkeit der Stadt Basel als zentral. Basel ist das Zentrum einer trinationalen Metropolitanregion. Besucherinnen, Lieferanten, das Gewerbe und andere Anspruchsgruppen sollen möglichst gut in die Stadt hinein und wieder aus dieser hinausfahren können. Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen wäre mit Zeitverlusten und einem volkswirtschaftlichen Schaden verbunden. Die Wirtschaft sei auf rasche und flüssige Verbindungen angewiesen.

### **Verlangsamung des öffentlichen Verkehrs**

Da viele wichtige Verkehrsachsen auch vom öffentlichen Verkehr genutzt werden, würde Tempo 30 auf diesen auch Tram und Bus «ausbremsen». Dies widerspräche dem politischen Ziel, den ÖV zu beschleunigen. Verglichen mit den anderen grossen Schweizer Städten ist der ÖV in Basel am langsamsten unterwegs. Mit flächendeckend Tempo 30 würde er noch langsamer.

### **Blaulichtorganisationen**

Tempo 30 auf Hauptachsen wäre auch für Polizei und Rettung und die in einer Notlage auf das rasche Erscheinen der Einsatzkräfte angewiesenen Personen problematisch.

### **Sicherheit**

Tempo 30 auf Hauptstrassen hätte schliesslich zur Folge, dass der Respekt vor diesem Strassentyp verloren ginge.

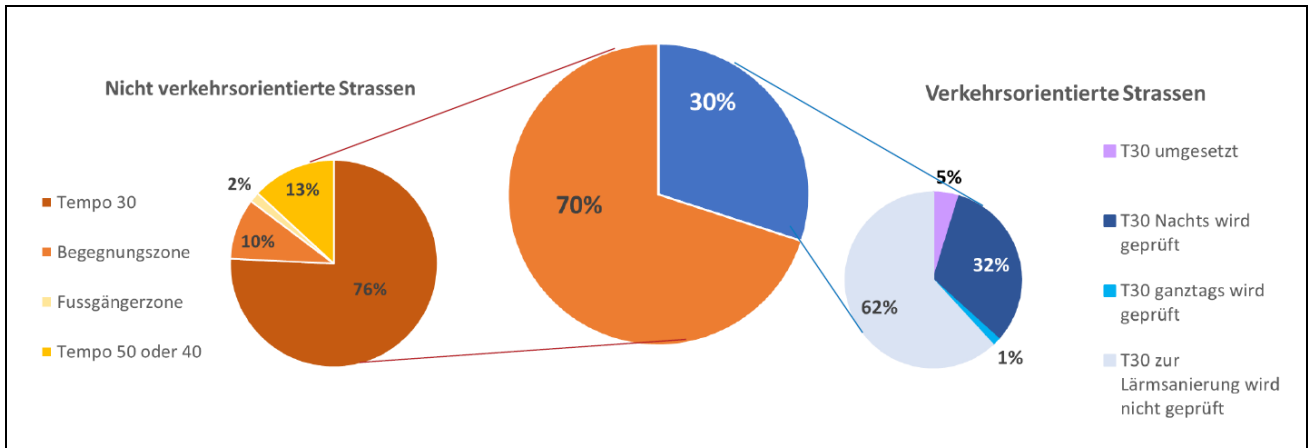
Die Petentschaft erwartet, dass Regierungsrat und Grosser Rat in der weiteren politischen Debatte die Bedeutung der auf verkehrsorientierten Strassen erlaubten Geschwindigkeit und den Willen der Bevölkerung einbeziehen.

## **2.3 Argumente der Vertretung des Bau- und Verkehrsdepartements**

Die beiden Vertreter der Verwaltung haben die Petitionskommission über den derzeitigen Stand bezüglich verkehrsberuhigte Strassen sowie das vom Regierungsrat geplante weitere Vorgehen orientiert.

Vom gesamten Strassennetz im Kanton Basel-Stadt sind 70% als nicht verkehrsorientiert und 30% als verkehrsorientiert (übergeordnete Strassen) deklariert. Auf den nicht verkehrsorientierten Strassen, die nicht als Fussgänger- oder Begegnungszonen ausgewiesen sind, gilt mehrheitlich Tempo 30 (vgl. Abbildung 1). Auch auf 5% der als verkehrsorientiert deklarierten Strassen gilt – teilweise nur zu gewissen Tageszeiten – Tempo 30. Basierend auf vom Grossen Rat am 8. Dezember 2021 genehmigten Planungsmitteln zur Strassenlärmsanierung wird auf weiteren 1% der verkehrsorientierten Strassen die permanente und auf 32% die temporäre Einführung von Tempo 30 in der Nacht geprüft. Keine Prüfung vorgesehen ist in diesem Rahmen auf 62% der verkehrsorientierten Strassen. Neben der Einführung von Tempo 30 gibt es weitere Möglichkeiten zur Reduktion des Strassenlärms, beispielsweise lärmindernde Beläge. Gemäss einer Vorgabe des Bundes hätten bereits im Jahr 2018 alle Strassen lärmsaniert sein müssen.

Abbildung 1: Verkehrsberuhigung auf dem Strassennetz des Kantons Basel-Stadt



Aufgrund der vom Grossen Rat am 23. Juni 2022 an den Regierungsrat überwiesenen *Motion Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend integrale Signalisation von Tempo 30 in Basel-Stadt mit gleichzeitiger Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs gemäss Kantonsverfassung §30* wird die Verwaltung die Einführung von Tempo 30 auch auf den nicht verkehrsorientierten Strassen, auf denen heute Tempo 40 oder Tempo 50 gilt, sowie auf all jenen verkehrsorientierten Strassen prüfen, auf denen Tempo 30 weder bereits umgesetzt ist noch im Rahmen der Strassenlärmsanierung geprüft wird.

Der Regierungsrat wird spätestens Mitte 2024 ein neues Tempo 30-Umsetzungskonzept vorlegen. Er ist mit einem weiteren Ausbau von Tempo 30 grundsätzlich einverstanden. Gemäss Art. 108 der eidgenössischen Signalisationsverordnung kann die allgemeine Höchstgeschwindigkeit allerdings nur herabgesetzt werden, wenn entweder eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist, bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen, auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann oder eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Nach Art. 107 derselben Verordnung ist zudem die Massnahme zu wählen, die den Zweck mit den geringsten Einschränkungen erreicht.

Während für die Einführung von Tempo 30 auf nicht verkehrsorientierten Strassen seit dem 1. Januar 2023 kein Verkehrsgutachten mehr erstellt werden muss, ist ein solches bei verkehrsorientierten Strassen nach wie vor zwingend vorgeschrieben. Bei beiden Kategorien muss die Zweck- und Verhältnismässigkeit gegeben sein. Der Regierungsrat prüft deshalb bei jeder Strasse die Auswirkungen von Tempo 30 auf den öffentlichen Verkehr, die Blaulichtfahrzeuge und das Gewerbe. Von einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30 ist somit nicht auszugehen. Umgekehrt ist in einer Stadt auf verkehrsorientierten Strassen aber auch Tempo 50 nicht generell zielführend.

Neben dem neuen Tempo 30-Umsetzungskonzept wird der Regierungsrat – wie von der Motion gefordert – einen Massnahmenplan zur Priorisierung und Beschleunigung des ÖV vorlegen. Wie schnell man mit dem ÖV von A nach B kommt, hängt nicht alleine von der erlaubten Fahrgeschwindigkeit ab.

Auf Nachfrage der Petitionskommission haben die beiden Vertreter des Amtes für Mobilität festgehalten, dass Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen nicht bedeutet, dass wie in klassischen Tempo 30-Zonen Rechtsvortritt gilt und auf Stoppsignale verzichtet wird. Der Vortritt gegenüber einmündenden, nicht verkehrsorientierten Strassen bleibt bestehen. Auch baulich ändert sich im Normalfall nichts. Das Erscheinungsbild einer verkehrsorientierten Strasse bleibt bei Einführung von Tempo 30 also grundsätzlich unverändert. Es muss zwar langsamer gefahren werden, der Verkehrsfluss wird aber nicht infolge Rechtsvortritt beeinträchtigt.

### 3. Erwägungen der Petitionskommission

Die Petitionskommission stellt fest, dass das Thema «Höchstgeschwindigkeit auf verkehrsorientierten Strassen» für den Grossen Rat nicht neu ist. Er hat darüber zuletzt am 23. Juni 2022 bei der Behandlung der *Motion Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend integrale Signalisation von Tempo 30 in Basel-Stadt mit gleichzeitiger Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs gemäss Kantonsverfassung §30* diskutiert.

Der Grosse Rat hat die Motion mit 51:41 Stimmen bei 1 Enthaltung zur Ausarbeitung einer Vorlage an den Regierungsrat überwiesen. Das eher knappe Resultat zeigt, dass Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen ein umstrittenes Thema ist. Dies dürfte bei der Beurteilung der Petition «Gegen Tempo 30 auf Hauptstrassen» nicht anders sein. In der Petitionskommission werden die Forderungen der Petition (bei einer Enthaltung) von drei Kommissionsmitgliedern inhaltlich unterstützt und von sechs Mitgliedern abgelehnt.

Grundsätzlich neue Argumente gegen Tempo 30 bzw. für Tempo 50 auf verkehrsorientierten Strassen sind am durchgeführten Hearing keine genannt worden. Da der Regierungsrat über die genannte Motion bereits mit der Erarbeitung einer Vorlage betreffend integrale Signalisation von Tempo 30 beauftragt worden ist, schlägt die Petitionskommission vor, die Petition zur gleichzeitigen und abschliessenden Behandlung an den Regierungsrat zu überweisen. Klärungsbedarf besteht aus ihrer Sicht, wie der ÖV beschleunigt werden soll bzw. kann, wenn auf verkehrsorientierten Strassen vermehrt Tempo 30 gilt, und was eine allfällig reduzierte Geschwindigkeit auf zentralen Achsen für die Einsätze von Polizei und Rettung bedeutet.

Grossmehrheitlich nicht nachvollziehen können die Mitglieder der Petitionskommission das Argument, der Respekt der Fussgängerinnen und Fussgänger vor der Strasse nehme ab, wenn weniger schnell gefahren werden darf. In Frage stellt eine Mehrheit der Kommission zudem, dass Tempo 30 zu mehr Staus führt. Zahlreiche Studien zeigen, dass sich der Verkehrsfluss mit Tempo 30 sogar verbessert.

### 4. Antrag

Die Petitionskommission beantragt dem Grossen Rat einstimmig, die Petition «Gegen Tempo 30 auf Hauptstrassen» an den Regierungsrat zur abschliessenden Behandlung zu überweisen. Sie hat Andrea Strahm zur Sprecherin bestimmt.

Im Namen der Petitionskommission



Karin Sartorius-Brüschweiler  
Kommissionspräsidentin