



An den Grossen Rat

25.2044.01

21.5840.04  
11.5306.10  
16.5304.06  
13.5431.08  
18.5421.05

BVD/P252044, P215840, P115306, P165304, P135431, P185421

Basel, 1. April 2026

Regierungsratsbeschluss vom 31. März 2026

## **Ausgabenbericht betreffend die Projektierung und Einführung eines ersten Teils des Zielnetzes Tempo 30**

und

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

sowie

#### **Berichte zu den Anzügen**

- **Brigitte Heilbronner und Konsorten betreffend «Tempo 30 in der ganzen Stadt Basel während der Nacht»**
- **Georg Mattmüller und Konsorten betreffend «flankierende Massnahmen im Wettsteinquartier zum Schutze der Wohnqualität»**
- **Michael Wüthrich und Konsorten betreffend «Einführung Tempo 30 in der Grenzacherstrasse im Umfeld der Kindergarten an der Kreuzung Peter Rot-Strasse»**
- **Lea Steinle und Konsorten betreffend «Tempo 30 in der Er-lenstrasse»**

## Inhalt

1. Begehren.....	3
2. Zusammenfassung.....	3
3. Ausgangslage.....	4
4. Rechtliche Rahmenbedingungen zu Tempo 30.....	6
5. Konzept zur Erweiterung von Tempo 30.....	7
6. Strassenlärmsanierung mittels Tempo 30.....	10
7. Abgleich und Koordination der Netzerweiterung Tempo 30.....	11
8. Positive Effekte von Tempo 30 im Allgemeinen.....	14
9. Wirkungen des Tempo 30-Zielnetzes.....	15
10. Erkenntnisse aus Untersuchung zur ÖV-Beschleunigung.....	19
11. Finanzielle Auswirkungen.....	22
12. Ausblick/Zeitplan.....	25
13. Gesamteinschätzung zur Weiterentwicklung von Tempo 30.....	25
14. Politische Vorstösse.....	26
15. Formelle Prüfung.....	33
16. Antrag.....	33
Anhang: Glossar / Begriffserläuterungen.....	36

## 1. Begehren

Mit diesem Ausgabenbericht beantragen wir dem Grossen Rat, Ausgaben in Höhe von insgesamt 750'000 Franken für die Projektierung während den ersten drei Jahren des Zielnetzes Tempo 30, für die Projektierung zugehöriger flankierender Massnahmen zur Minimierung unerwünschter räumlicher Verkehrsverlagerungen, für die Projektierung von Massnahmen zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs sowie für weitere Tempo 30-Einführungen im Rahmen des Zielnetzes, zu Lasten des Investitionsbereichs 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» (Pos. 6618.310.20000) zu bewilligen. Details zur Abgrenzung der mit diesem Ausgabenbericht beantragten und den insgesamt zu erwartenden Ausgaben sind in Kapitel 11.1 enthalten.

Der Regierungsrat weist in vorliegendem Ausgabenbericht auf weitere, künftig nötige Ausgaben hin, u.a. höhere Abgeltungen aufgrund der Verlangsamung des öffentlichen Verkehrs (vgl. Kapitel 11.1.2). Die jeweiligen Ausgaben werden dem Grossen Rat zu einem späteren Zeitpunkt beantragt. Da die Schätzung aller Folgekosten derzeit nur sehr grob möglich wäre, hat sich der Regierungsrat für ein gestaffeltes Vorgehen entschieden, damit das vorgeschlagene Zielnetz Tempo 30 schrittweise realisiert werden kann. Auf diese Weise können zudem die nötigen Begleitmassnahmen zur Erhaltung der Attraktivität des ÖV und zur Minimierung unerwünschter verkehrlicher Wirkungen phasengerecht projektiert und umgesetzt werden.

Der Ausgabenbericht basiert zum einen auf dem Konzept des Regierungsrates zur Weiterentwicklung von Tempo 30 im Kanton Basel-Stadt inklusive einem Massnahmenplan zur Beschleunigung des ÖV, zum anderen auf dem Ergebnis zur Tempo 30-Beurteilung aus dem Projekt zur Strassenlärmisanierung. Die Arbeiten zur Strassenlärmisanierung erfolgten im Rahmen der Arbeiten gemäss Ausgabenbericht «Planungskosten für die Strassenlärmisanierung in der Stadt Basel und auf den Kantonsstrassen in den beiden Einwohnergemeinden» vom 2. Juni 2021 (21.0674.01).

## 2. Zusammenfassung

Der Regierungsrat will die seit Mitte der 1990er Jahre im Kanton Basel-Stadt entstandenen und seither in mehreren Etappen räumlich erweiterten Tempo 30-Zonen und -Streckenabschnitte in einem nächsten Schritt nochmals deutlich erweitern. Damit setzt der Kanton eine zentrale Massnahme der 2023 beschlossenen Mobilitätsstrategie um. Die Reduktion der Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs trägt zur Erreichung gleich mehrerer Ziele bei, nämlich der Steigerung der Lebensqualität, der Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Erreichung der Klimaneutralität. Besonders die Verkehrssicherheit ist für den Regierungsrat ein grosses Anliegen, vor allem in Bezug auf die Wege der verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden wie beispielsweise entlang von Schulwegen oder Velorouten.

Die Bestrebungen des Regierungsrates nach einer noch breiteren Einführung von Tempo 30 auf Kantonsgebiet werden von der am 23. Juni 2022 vom Grossen Rat überwiesenen Motion Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend «integrale Signalisation von Tempo 30 in Basel-Stadt mit gleichzeitiger Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs gemäss Kantonsverfassung § 30» grundsätzlich gestützt. Eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 auf dem gesamten Stadtstrassennetz, wie es die Motion verlangt, ist allerdings bundesrechtlich nicht zulässig, weshalb sich der Regierungsrat die Motion ursprünglich als Anzug überweisen lassen wollte. Zusätzlich zur Motion liegen mehrere Anzüge zu Tempo 30-Anliegen vor, welche im Rahmen des vorliegenden Ausgabenberichts ebenfalls behandelt werden.

Nebst den politischen Forderungen und Wünschen im Kanton Basel-Stadt nach Tempo 30-Erweiterungen gilt es, auch den bundesrechtlichen Auftrag zur Strassenlärmisanierung zu erfüllen. Tempo 30 leistet, neben lärm mindernden Strassenbelägen, einen wichtigen Beitrag dazu. Um den gesetzlichen Auftrag der Strassenlärmisanierung und den Prüfauftrag der Motion Raphael Fuhrer

und Konsorten zu erfüllen, beabsichtigt der Regierungsrat, zusätzliche Tempo 30-Zonen und -Streckenabschnitte auf dem Stadt- und Kantonsstrassennetz einzuführen. Er schlägt ein zu erreichendes Zielnetz Tempo 30 vor. Dieser Vorschlag des Regierungsrates (vgl. Kapitel 5-7) zeigt auf, wie «integral Tempo 30» näherungsweise umsetzbar ist. Ausserdem ist das Zielnetz Tempo 30 ein wichtiger Beitrag zur Strassenlärmsanierung. Nach vollständiger Realisierung des Zielnetzes gilt auf rund 50 Strassenkilometern mehr als heute ganzzeitig Tempo 30. Der Anteil verkehrsberuhigter Abschnitte des Stadt- und Kantonsstrassennetzes erhöht sich damit von derzeit rund 64% auf rund 79%. Darüber hinaus ist auf zusätzlichen rund 20 Kilometern Strassenlänge die Einführung von Tempo 30 in der Nacht aus Lärmschutzgründen vorgesehen.

Eine Ausdehnung von Tempo 30 in diesem Ausmass, primär auf dem verkehrsorientierten Strassennetz, ist nicht nur mit direkten Kosten für die Projektierung und Umsetzung im Strassenraum verbunden, sondern löst auch Folgekosten aus. Dies zum einen, um der ÖV-Verlangsamung entgegenzuwirken, zum andern, um unerwünschte Verkehrsverlagerungen in die Wohnviertel möglichst zu vermeiden. Zugunsten des ÖV sind eine vertiefte Prüfung und Projektierung von Beschleunigungsmassnahmen vorgesehen sowie wo nötig der Einsatz von Zusatzkursen, um bei Nichtausreichen der Beschleunigungsmassnahmen den Fahrplan stabil halten zu können. Auch der Bedarf an Geschwindigkeits-Anzeigegeräten und/oder -Kontrollanlagen wird voraussichtlich steigen, um die signalisierten Geschwindigkeiten durchsetzen zu können.

Wichtige Grundlagen für das Tempo 30-Konzept und die vorgeschlagenen Zielnetze bilden die bundesrechtlichen Vorgaben sowie die Strassennetzhierarchie des Kantons.

Zur besseren Verständlichkeit sind detaillierte fachliche und rechtliche Ausführungen im Anhang (Glossar/Begriffserläuterungen) enthalten.

### **3. Ausgangslage**

#### **3.1 Auftrag der Motion**

Im Unterschied zu den erwähnten Anzügen zu Tempo 30 bildet die Motion Raphael Fuhrer und Konsorten den bisher umfassendsten und formell verbindlichsten politischen Vorstoss zur Weiterentwicklung von Tempo 30 im Kanton Basel-Stadt. Der Grosse Rat hat diese Motion an seiner Sitzung vom 23. Juni 2022 dem Regierungsrat zur Ausarbeitung einer Vorlage überwiesen.

An seiner Sitzung vom 16. Oktober 2024 hat der Grosse Rat vom Zwischen- und Ausgabenbericht des Regierungsrates vom 12. Juni 2024 (21.5840.03/24.0774) Kenntnis genommen und – dem Antrag des Regierungsrates folgend – die Frist der Motion Raphael Fuhrer und Konsorten zur Ausarbeitung einer Vorlage bis zum 31. Dezember 2025 erstreckt. Zugleich hat er für die Erarbeitung eines Umsetzungskonzepts zur Einführung von integral Tempo 30 und für einen Massnahmenplan zur Priorisierung und Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs Ausgaben von 410'000 Franken zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartementes bewilligt. Ein Grossteil dieser bewilligten Ausgaben (310'000 Franken) wurde für die Planung von Tempo 30 auf dem verkehrsorientierten Strassennetz verwendet (SIA-Phase II), der restliche Teil für Tempo 30-Projektierungen und -Einführungen, primär auf dem nicht verkehrsorientierten Netz.

Der Motionstext ist in Kapitel 14 ersichtlich. Die Kernforderung lautet, dass der Regierungsrat ein Umsetzungskonzept zur Einführung von integral Tempo 30 im Siedlungsgebiet sowie einen umfassenden Massnahmenplan zur tatsächlichen Priorisierung und Beschleunigung des ÖV ausarbeiten soll. Unter «integral» versteht die Motion eine flächendeckend und rund um die Uhr geltende Signalisation von Tempo 30.

### 3.2 Mobilitätspolitische Ziele

Eine Weiterentwicklung von Tempo 30 und anderer verkehrsberuhigter Zonen unterstützt die Erreichung folgender übergeordneter Wirkungsziele aus der 2023 vom Regierungsrat beschlossenen kantonalen Mobilitätsstrategie:

- Lebensqualität steigern: Umweltgerechte und effiziente Mobilitätsformen schützen die Bevölkerung vor verkehrsbedingten Immissionen mit negativen Gesundheitsfolgen und steigern die Lebensqualität. Sie schaffen Platz für mehr Grün- und Aufenthaltsflächen.
- Verkehrssicherheit verbessern: Ein sicheres Verkehrssystem hilft allen, möglichst unfallfrei von A nach B zu gelangen. Gleichzeitig fördert eine hohe Verkehrssicherheit den Fuss- und Veloverkehr.
- Klimaneutralität erzielen: Eine umweltgerechte Verkehrspolitik schützt Erde, Luft und Wasser vor Verunreinigungen und die Menschen vor schädlichen Einflüssen. Damit die Klimaziele insgesamt erreicht werden, müssen die Treibhausgasemissionen des Verkehrs rasch auf «Netto-Null» reduziert werden.

Hinsichtlich dem Wirkungsziel «Erreichbarkeit erhöhen» entstehen infolge weiterer Tempo 30-Einführungen keine relevanten Nachteile. Die Verlangsamung des motorisierten Verkehrs unterstützt die angestrebte Verlagerung von Fahrten auf umweltfreundliche Verkehrsmittel. So können im bestehenden Strassenraum Kapazitäten geschaffen werden. Diese tragen zu einer besseren Erreichbarkeit der einzelnen Zielorte innerhalb des Kantons bei und erlauben eine effiziente und wirtschaftliche Versorgung. Zudem fördern verkehrsberuhigende Massnahmen die «Stadt der kurzen Wege» und beleben die Quartiere, so dass Menschen in ihrem nahen Umfeld mehr Angebote vorfinden und auf kurzen Wegen erreichen können.

### 3.3 Gesetzlicher Auftrag Strassenlärmsanierung

Gemäss eidgenössischem Umweltschutzgesetz (USG, Art. 16) und eidgenössischer Lärmschutzverordnung (LSV, Art. 13) besteht eine Lärm-Sanierungspflicht für Strassen, deren Verkehrslärm zu einer Überschreitung der massgebenden Immissionsgrenzwerte führt. Weitere Tempo 30-Einführungen bilden für einige dieser Strassen eine wichtige und wirksame Massnahme zur Erreichung der Lärmschutzziele.

Noch nicht verkehrsberuhigte Strassen, auf denen Tempo 30 ausschliesslich zwecks Lärmsanierung eingeführt werden soll, sind Bestandteil der in diesem Ausgabenbericht vorgeschlagenen Tempo 30-Zielnetze. Die umfassende Strassenlärmsanierung mit sämtlichen Sanierungsmassnahmen ist jedoch nicht Teil dieser Vorlage. Weitere Ausführungen zur rechtlichen Grundlage wie auch zu alternativen oder zusätzlichen Lärmsanierungsmassnahmen sind im Anhang enthalten.

### 3.4 Heutige Situation Tempo 30

Tempo 30 findet seit Anfang der 1990er Jahre zunehmende räumliche Verbreitung im Kanton. Die jüngste grössere Erweiterung des Tempo 30-Netzes erfolgte im Rahmen der vom Grossen Rat anfangs 2013 bewilligten Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30 (GRB 13/02/03G, P120788.02). Diese Netzerweiterung erfolgte während den letzten rund zehn Jahren mit Ausgaben von rund 3 Mio. Franken.

Mittlerweile sind die Wohnquartiere mittels Tempo 30- und Begegnungszonen fast vollständig verkehrsberuhigt. Auf einigen Abschnitten verkehrsorientierter Strassen gilt heute ebenfalls Tempo 30 (z.B. in Quartierzentren mit hoher Nutzungsdichte oder zu bestimmten Tagezeiten im Bereich einzelner Schulstandorte). Aktuell (Stand 2. Quartal 2025) sind rund 64% des Stadtstrassennetzes verkehrsberuhigt mittels Tempo 30, Begegnungszonen und Fussgängerzonen. Damit steht die Stadt Basel bezüglich Verkehrsberuhigung, zusammen mit Bern und Zürich, an der Spitze der grösseren Schweizer Städte.

Folgende Plandarstellung zeigt die heutige Situation in vereinfachter Form, ohne Darstellung der nur zu bestimmten Tageszeiten geltenden Tempo 30-Regelungen. Der jeweils aktuelle Umsetzungsstand der Verkehrsberuhigung und detailliertere Informationen dazu können dem Geoportal des Kantons entnommen werden.

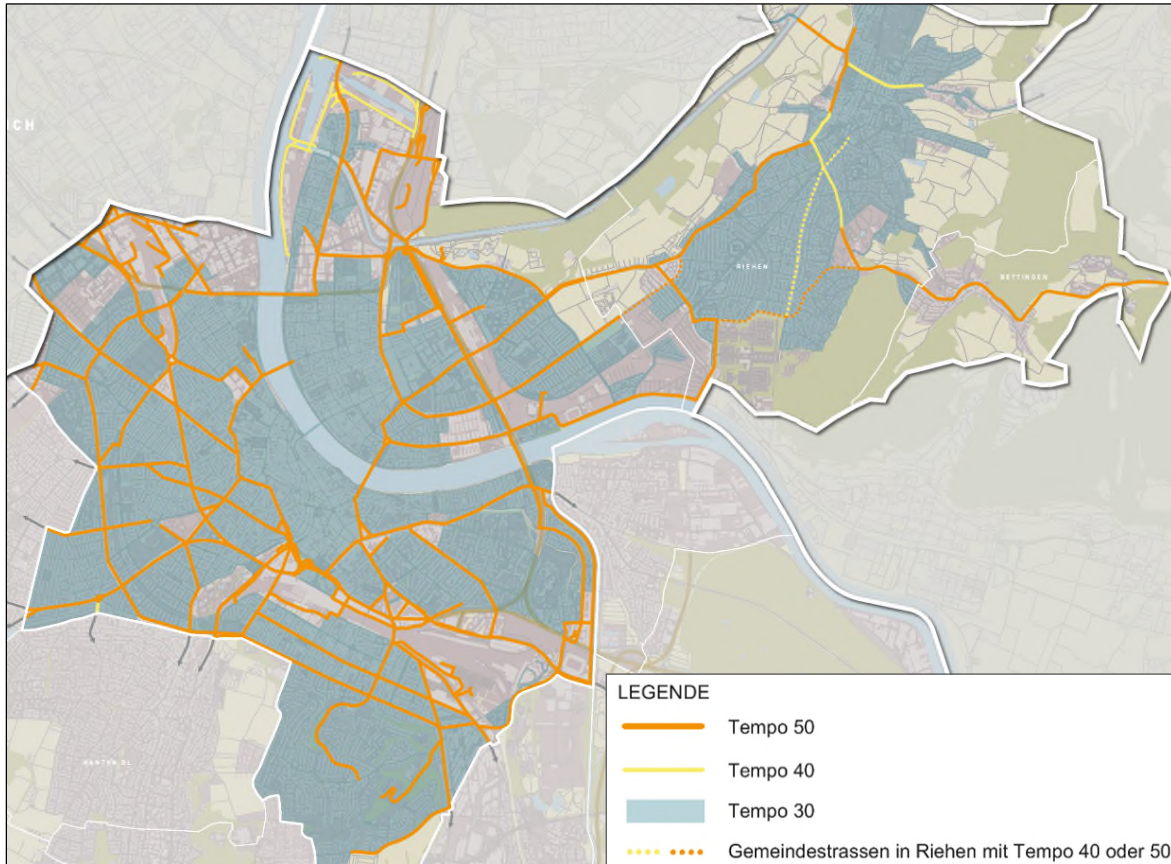


Abb. 1: Heutiges Geschwindigkeits-Regime Kanton Basel-Stadt (ohne Darstellung von Begegnungs- und Fussgängerzonen)

## 4. Rechtliche Rahmenbedingungen zu Tempo 30

### 4.1 Gültiges Bundesrecht

Das Bundesrecht umfasst die massgebenden Vorgaben, um Tempo 30 im Strassenraum der einzelnen Gemeinden oder (im Falle von Kantonsstrassen) der einzelnen Kantone einführen zu können. Relevant sind dabei das Strassenverkehrsgesetz (SVG, Art. 1, 3, 4, 32) und die Signalisationsverordnung (SSV, Art. 107 und 108). Im Wesentlichen schreibt der Bund vor, dass eine tiefere Höchstgeschwindigkeit als 50 km/h innerorts nur unter gewissen Bedingungen signalisiert werden darf. Erläuterungen dazu finden sich im Anhang.

### 4.2 Aktuelle Entwicklung des Bundesrechts

Im März 2024 wurde vom Schweizerischen Parlament die Motion Peter Schilliger betreffend «Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern» an den Bundesrat zur Erfüllung überwiesen. Diese Motion verlangt, dass der Bundesrat die Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes so anpasst, dass auf verkehrsorientierten Strassen innerorts die Maximalgeschwindigkeit von 50 km/h gesichert wird und eine Temporeduktion auf diesen Strassen nur noch in Ausnahmefällen möglich ist. Die oben erwähnten Bedingungen sollen also für die wichtigsten Achsen des motorisierten Verkehrs restriktiver ausgelegt werden.

Der Bundesrat hat, in Erfüllung der Motion Peter Schilliger, anfangs September 2025 seinen Vorschlag für die Anpassung der gesetzlichen Grundlagen bis zum 5. Dezember in eine Vernehmlassung gegeben. Das vom Regierungsrat vorgeschlagene Zielnetz Tempo 30 ist voraussichtlich auch auf Basis des bundesrätlichen Vorschlags realisierbar. Die konkreten Auswirkungen einer Anpassung der gesetzlichen Grundlagen auf die verkehrsrechtliche Begründbarkeit der in diesem Ausgabenbericht vorgeschlagenen Zielnetze Tempo 30 ist erst in einigen Monaten abschätzbar, wenn die entsprechenden Bestimmungen Gesetzeskraft haben.

Die im Schweizerischen Städteverband organisierten Städte, zu denen auch Basel zählt, wehren sich gegen die Forderung der Motion und gegen eine Verschärfung der Anforderungen für die Einführungen von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen im städtischen Siedlungsgebiet, weil sie einer Beschneidung der Gemeindeautonomie gleichkäme.

## **5. Konzept zur Erweiterung von Tempo 30**

### **5.1 Konzeptentwicklung**

Auf Basis der Motion Raphael Fuhrer und Konsorten hat die kantonale Verwaltung unter Einbezug der BVB ein Konzept für die Weiterentwicklung von Tempo 30 auf den Stadt- und Kantonsstrassen erarbeitet. Die Gemeinden Riehen und Bettingen wurden hierbei einbezogen. Auf ihre Vorbehalte geht der Regierungsrat in Kap. 13.2 ein.

Das Konzept ermittelte einen maximalen Tempo 30-Zustand, der unter aktuellem Verkehrsrecht begründbar wäre. Daraus leitete das Konzept einen Tempo 30-Zielzustand ab, der – bezogen auf die resultierende Reisezeitverlängerung im ÖV und den Erhalt eines möglichst zusammenhängenden Netzes von übergeordneten Tempo 50 Strassen – verhältnismässiger ist als die verkehrsrechtlich maximal machbare Ausdehnung von Tempo 30, deren Umsetzung erhebliche Qualitätseinbußen im Tram- und Busverkehr und sehr hohe Zusatzkosten verursachen würde.

Der Regierungsrat beurteilt die flächendeckende Einführung von Tempo 30, also «integral Tempo 30», unter geltendem und absehbarem Verkehrsrecht als weder machbar noch verhältnismässig. Sie hätte zu starke negative Auswirkungen auf Attraktivität und Kosten des ÖV einerseits und würde dem Ziel zuwiderlaufen, den motorisierten Verkehr auf den Hauptachsen zu kanalisieren.

Der Regierungsrat erachtet aber eine deutliche Ausweitung von Tempo 30 gegenüber heute als rechtlich machbar und verhältnismässig.

Das Konzept des Regierungsrates sieht die Einführung von Tempo 30 auf einer zusätzlichen Strassenlänge von rund 50 km vor. Die Umsetzung des Zielnetzes Tempo 30 soll zeitlich so koordiniert werden, dass bis zu dessen Vollendung flankierende Massnahmen zur Beschleunigung des ÖV und zur Minimierung unerwünschter räumlicher Verkehrsverlagerungen realisiert sind.

Die Herleitung des Vorschlags des Regierungsrates zum Tempo 30-Zielnetz basiert auf einer verkehrsrechtlichen und -planerischen Grobbeurteilung der noch nicht verkehrsberuhigten Strassenabschnitte nach Gründen, die für oder gegen Tempo 30 sprechen. Dieses sorgfältige Vorgehen soll die Erfolgsaussichten allfälliger künftiger Einsprachen gegen geplante Einführung von Tempo 30 auf den einzelnen Strassenabschnitten reduzieren. Die vorgenommene Grobbeurteilung nimmt jedoch die Ergebnisse der einzelnen, bei der Detailprojektierung zu erarbeitenden, gesetzlich verlangten Gutachten nicht vorweg.

Zusätzlich zu den entwickelten Zielnetzen Tempo 30 kommen einzelne weitere Tempo 30-Abschnitte hinzu, die sich ausschliesslich mit dem Zweck der Strassenlärmreduzierung begründen las-

sen. Grossmehrheitlich sind dies Abschnitte, auf denen Tempo 30 nur während der Nacht vorgesehen ist, zumal nachts strengere Grenzwerte für Lärmimmissionen gelten. Die Gesamtschau zur vorgesehenen Weiterentwicklung von Tempo 30, einschliesslich der Lärmsanierung, findet sich in Kapitel 7.

### 5.1.1 Zielnetz Tempo 30

Das Zielnetz umfasst die auf geltendem Verkehrsrecht basierende mögliche Tempo 30-Netzerweiterung, abzüglich jener Strassenabschnitte, die Bestandteil wichtiger ÖV-Strecken sind. Dieses Zielnetz umfasst gegenüber heute rund 50 km zusätzliche Strassenabschnitte mit Tempo 30. Besonders verkehrorientierte Abschnitte entlang der Ringstrassen im Grossbasel und entlang weiterer Strassen mit Tram- bzw. Buslinien sind darin nicht enthalten. Dadurch kann auf den Ringstrassen auch ein besser zusammenhängendes übergeordnetes Tempo 50-Netz aufrechterhalten werden. Im Rahmen dieses Zielnetzes sollen nebst einem Teil verkehrorientierter Strassen auch möglichst alle nicht verkehrorientierten Strassen, auf denen noch schneller als 30 km/h gefahren werden darf, verkehrsberuhigt werden.

Integral mit diesem Zielnetz soll auch das Zielnetz Tempo 30 aus Lärmschutzgründen umgesetzt werden – sofern kein Koordinationsbedarf mit der Projektierung des Zielnetzes aus dem Konzept zur Motion besteht. Das bedeutet, dass zu den 50 zusätzlichen Strassenkilometern mit Tempo 30 noch weitere rund 20 Kilometer hinzukommen, auf denen Tempo 30 nur nachts zwecks Strassenlärmsanierung eingeführt werden soll (vgl. Kap. 6 und 7). Die Untersuchungen zur Machbarkeit von ausschliesslich auf Lärmschutz begründeten Tempo 30-Einführungen begannen bereits früher und unabhängig von den Untersuchungen im Rahmen dieses Ausgabenberichts. In den Kapiteln 6 und 7 wird auf die Koordination zur Umsetzung der Tempo 30-Massnahmen eingegangen.

Eine vollständige Realisierung des Zielnetzes Tempo 30 scheint dem Regierungsrat innert acht bis zehn Jahren nach Grossratsbeschluss machbar – vorausgesetzt, dass die vorgesehenen Tempo 30-Einführungen weitestgehend ohne bauliche Massnahmen erfolgen können. Falls punktuell bauliche Massnahmen nötig oder zweckmässig erscheinen, müssten diese mit allfälligen anderen Baumassnahmen, z.B. im Rahmen des Fernwärmeausbaus, des Ausbaus des Veloroutennetzes oder der Infrastruktur-Erhaltung, koordiniert werden, was die Dauer der Umsetzung verlängern kann. Für punktuelle bauliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen und/oder allfällige weitere Tempo 30-Strecken mit dynamischer Wechselsignalisation sind in der Schätzung der Investitionskosten entsprechende Ausgaben berücksichtigt. Vorbehalten bleiben zudem Verzögerungen aufgrund von Einsprachen bzw. Rekursen gegen die entsprechenden Verkehrsanordnungen oder gegen Bauprojekte.

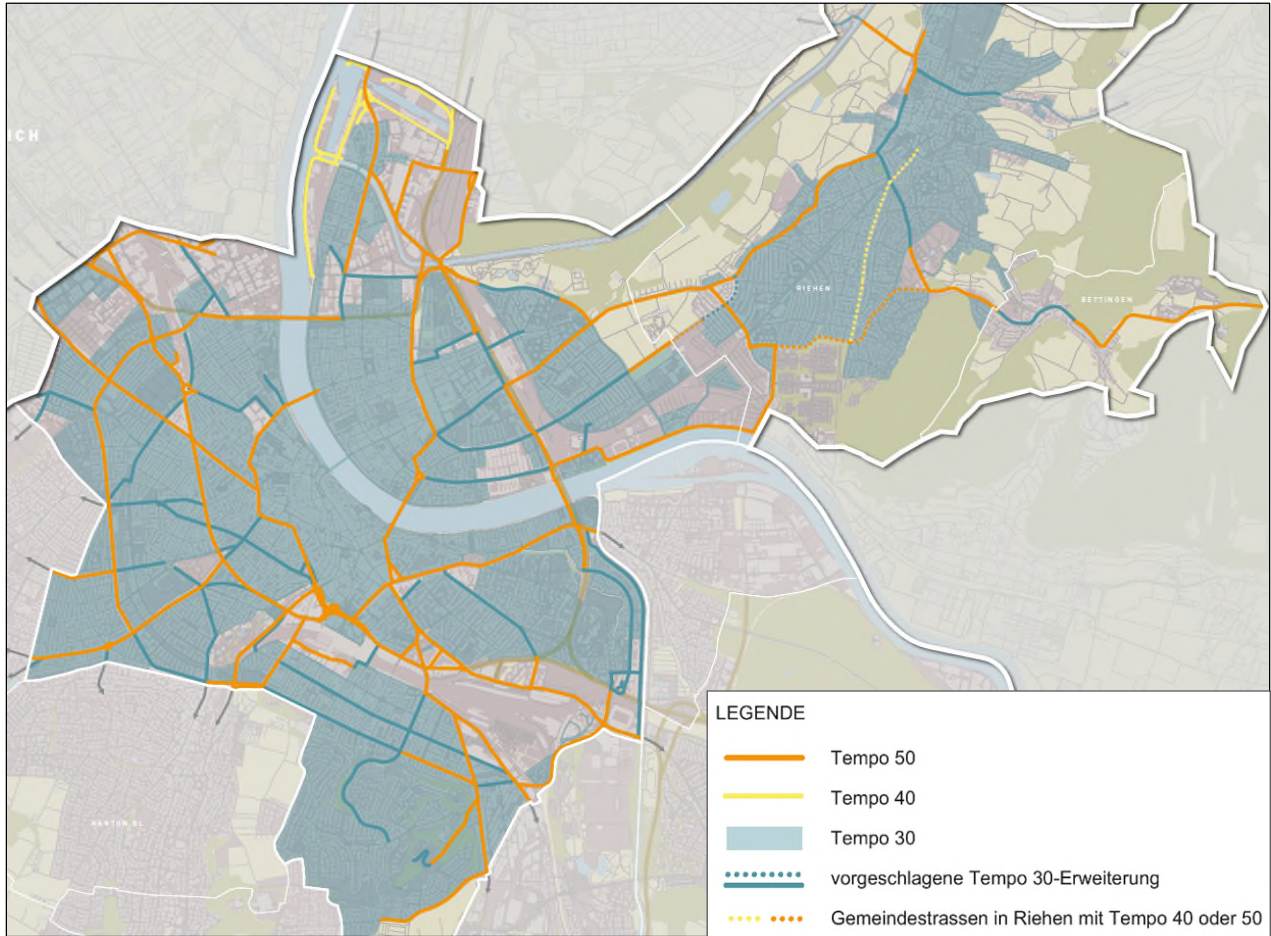


Abb. 2: Tempo 30-Zielnetz (ohne Darstellung von Tempo 30 ausschliesslich aus Lärmschutzgründen)

Das dargestellte Zielnetz soll in einem nächsten Schritt in die Projektierungsphase überführt werden. Es ist nicht als dauerhaft fixe Vorgabe zu verstehen. Je nach Ergebnis der durchzuführenden Verkehrsgutachten und je nach Entwicklung der Rahmenbedingungen (z.B. Arealentwicklungen, Anpassungen der Verkehrsnetze etc.) kann das Netz der Tempo 30-Abschnitte im Laufe der weiteren Bearbeitung Veränderungen erfahren.

## 5.2 Erste Schritte der Netzerweiterung Tempo 30

Der Grosse Rat ist am 16. Oktober 2024 dem Antrag des Regierungsrates gefolgt und hat Mittel zur Finanzierung primär der Planungsarbeiten im Zusammenhang mit der Motion Raphael Fuhrer und Konsorten beschlossen. Mit diesen Mitteln wurde vorliegender Vorschlag des Regierungsrates zur Erweiterung des Tempo 30-Netzes ausgearbeitet.

In einem nächsten Schritt sollen die Projektierungsphase für das Zielnetz Tempo 30 eingeleitet sowie einzelne weitere Tempo 30-Einführungen realisiert werden. Letztere betreffen vor allem Strassenabschnitte, die räumlich unabhängig vom Vorschlag des Regierungsrates zur Erfüllung vorliegender Motion einzig aus Gründen der Lärmsanierung auf Tempo 30 umsignalisiert werden können (siehe Abb. 4). Deren Projektierung ist bereits abgeschlossen.

Für einzelne Abschnitte hat das Amt für Mobilität die Projektierung von Tempo 30 bereits ausgelöst. Dabei handelt es sich primär um nicht verkehrsorientierte Strassen, die noch nicht verkehrsberuhigt sind, und um wenige verkehrsorientierte Abschnitte.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Nicht verkehrsorientierte Abschnitte: St. Alban-Talstrasse, Signalstrasse, Jakobsbergerstrasse, Gartenstrasse, Austrasse.

## 6. Strassenlärmsanierung mittels Tempo 30

Die Umsetzung der in Kapitel 5 dargestellten Zielnetze Tempo 30 erfolgt koordiniert mit der vorgesehenen Temporeduktion auf Strassenabschnitten zwecks Lärmsanierung. Das Vorgehen zur Prüfung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen hat der Regierungsrat im Ausgabenbericht vom 2. Juni 2021 betreffend «Planungskosten für die Strassenlärmsanierung in der Stadt Basel und auf den Kantonsstrassen in den beiden Einwohnergemeinden» (P21.0674) dargelegt. Die wesentlichen Eckpunkte dazu sind im Anhang zusammengefasst.

Das Projekt zur Strassenlärmsanierung ist weiter fortgeschritten als das mit vorliegendem Bericht vorgestellte Zielnetz Tempo 30: Bis Mitte 2025 wurden für insgesamt 61 verkehrsorientierte Strassenabschnitte die gesetzlich verlangten Tempo 30-Verkehrsgutachten erarbeitet. Auf Basis dieser Gutachten ist die Verwaltung zum Schluss gekommen, dass für 52 Abschnitte eine Einführung von Tempo 30 während der Nacht aus Lärmschutzgründen vorzusehen ist. Zudem sind für drei Abschnitte die rechtlichen Voraussetzungen für Tempo 30 ganztags aus Lärmschutzgründen gegeben. Für sechs Abschnitte sind die rechtlichen Voraussetzungen für eine Einführung von Tempo 30 nicht gegeben. Gründe dafür sind eine nicht wahrnehmbare Wirkung an den von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäuden oder eine fehlende Verhältnismässigkeit aufgrund eines geringen Wirkungsgrads.

Folgende Abbildung zeigt die ausschliesslich zur Strassenlärmsanierung vorgesehenen Tempo 30-Abschnitte. Die Abbildung illustriert die geplante Netzerweiterung mit Tempo 30, falls lediglich der gesetzliche Auftrag zur Strassenlärmsanierung umgesetzt würde, d.h., ohne Berücksichtigung der Motion Raphael Fuhrer und Konsorten:

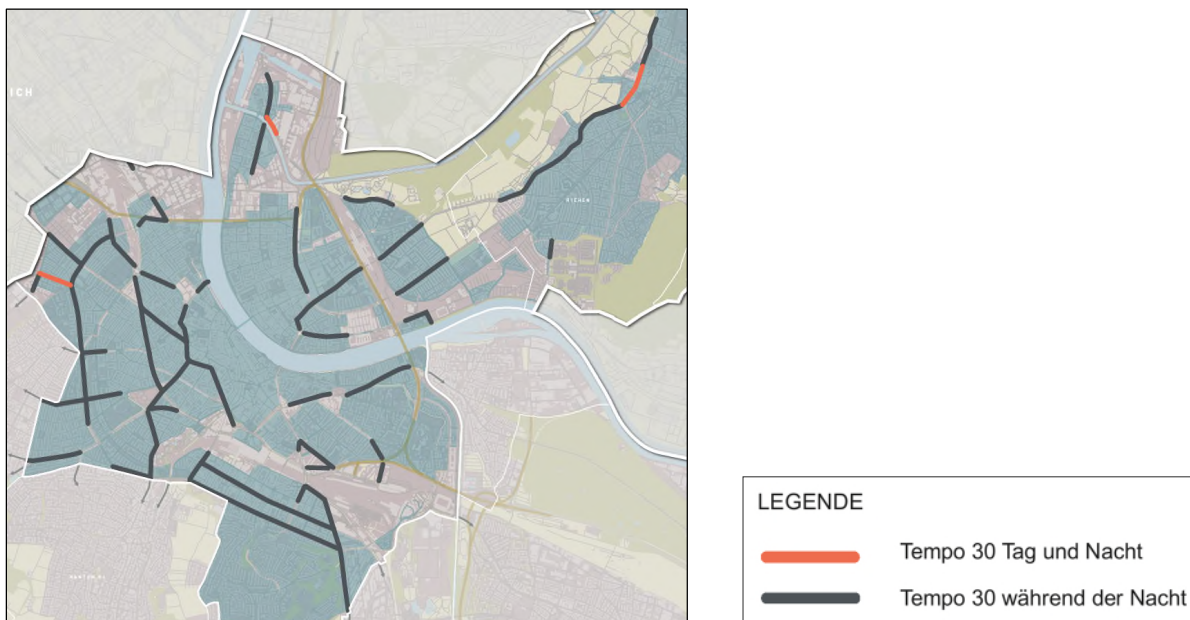


Abb. 3: Vorgeschlagenes Tempo 30-Netz aus dem Projekt «Strassenlärmsanierung»

Dieses rein aus Sicht der Strassenlärmsanierung entwickelte Tempo 30-Zielnetz soll jedoch nicht wie dargestellt im Strassenraum eingeführt werden. Denn im Rahmen der Entwicklung des Gegenantrags des Regierungsrates zur Forderung «Integral Tempo 30» der Motion Raphael Fuhrer und Konsorten wurden nicht nur die Lärmimmissionen des Strassenverkehrs, sondern sämtliche Kriterien betrachtet, die eine Tempo 30-Einführung begründen können.

Verkehrsorientierte Abschnitte: Elsässerstrasse nördlich vom Voltaplatz, Hünigerstrasse, Burgfelderstrasse entlang Kannenfeldpark. Die Publikation der Anordnungen von Tempo 30 auf diesen Abschnitten ist mehrheitlich kurzfristig vorgesehen, losgelöst vom Entscheid des Grossen Rats über das vom Regierungsrat vorgeschlagene Zielnetz Tempo 30. Der Regierungsrat begründet dies im Falle der Elsässerstrasse/Hünigerstrasse sowie der Burgfelder- und Austrasse mit vordringlichen Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder mit der Optimierung von Massnahmen zugunsten einer noch höheren Verkehrssicherheit im Rahmen aktueller Bauprojekte.

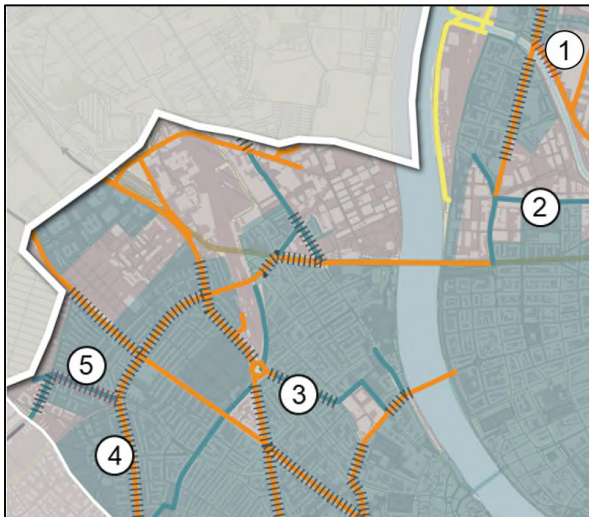
Insofern müssen die Tempo 30-Zielnetze, die aus dem gesetzlichen und aus dem politischen Auftrag resultieren, räumlich überlagert betrachtet werden (siehe Kapitel 7). Falls für einen Strassenabschnitt gute Gründe vorliegen, die nicht nur Tempo 30 während der Nacht aus Lärmschutzgründen stützen, soll auf diesem Abschnitt eine dauerhaft geltende Tempo 30-Signalisation eingeführt werden.

## 7. Abgleich und Koordination der Netzerweiterung Tempo 30

### 7.1 Überlagerung der Zielnetze Tempo 30

Das Zielnetz Tempo 30 aus dem Konzept zur Motion und das Zielnetz Tempo 30 aus dem Projekt zur Strassenlärmsanierung überschneiden sich teilweise. Die Umsetzung dieser Zielnetze soll daher aufeinander abgestimmt werden und koordiniert erfolgen.

Abb. 5 und Abb. 6 zeigen die Überlagerung der geplanten Tempo 30-Netze für den langfristigen Zielzustand (zur besseren Erkennbarkeit der farblichen Einträge wird der Gesamtplan auf zwei Planausschnitte aufgeteilt). Zum besseren Verständnis dieser Darstellungen dient vorab folgende Erläuterung zu den möglichen Projektierungsfällen:



**Abb. 4:** Abhängigkeiten bei Projektierung und Einführung von Tempo 30 bei Überlagerung des Zielnetzes aus dem Konzept zur Motion und aus dem Projekt Strassenlärmsanierung

- **Fall 1** (z.B. Hochbergerstrasse Nord):  
Aus Lärmschutzgründen kann hier Tempo 30 rund um die Uhr eingeführt werden, auch wenn dieser Abschnitt nicht zum Tempo 30-Zielnetz gemäss Motion Fuhrer zählt.
- **Fall 2** (z.B. Mauerstrasse):  
Hier kann Tempo 30 rund um die Uhr eingeführt werden, entsprechend dem Zielnetz gemäss Motion, aber unabhängig vom Zielnetz zur Strassenlärmsanierung.
- **Fall 3** (z.B. Metzgerstrasse):  
Hier besteht eine Abhängigkeit zwischen dem Zielnetz der Motion und dem Zielnetz zur Strassenlärmsanierung  
-> *räumlich und zeitlich koordinierte Projektierung und Einführung von Tempo 30 nötig*
- **Fall 4** (z.B. Wasgenring):  
Dieser Strassenabschnitt bleibt am Tag Tempo 50. Aus Lärmschutzgründen kann nachts Tempo 30 unabhängig vom Zielnetz gemäss Motion eingeführt werden.
- **Fall 5** (z.B. Hegenheimerstrasse West):  
Hier ist Tempo 30 rund um die Uhr vorgesehen. Dies entspricht dem Projekt Strassenlärmsanierung wie auch dem Zielnetz gemäss Motion

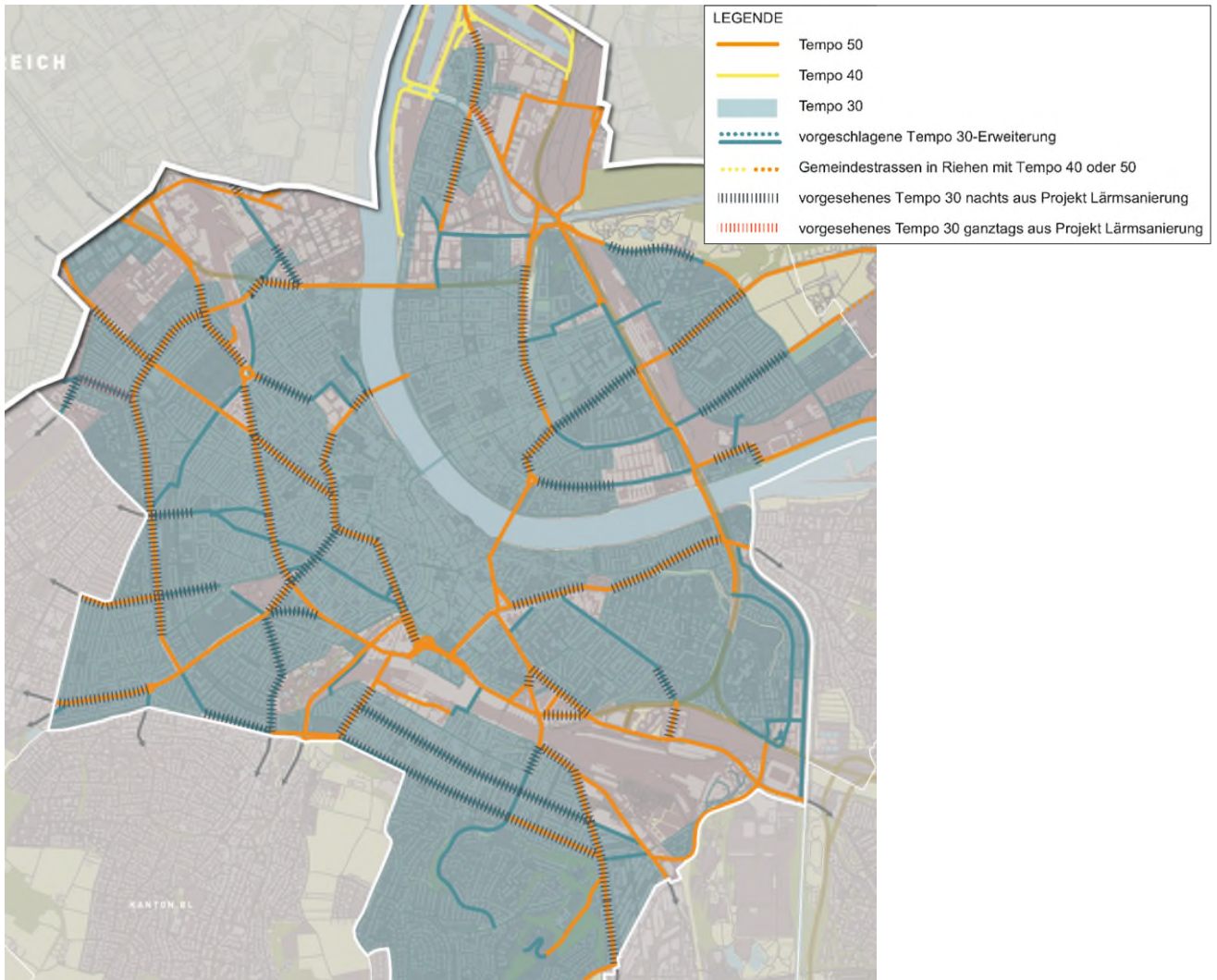


Abb. 5: Überlagerte Tempo 30-Zielnetze aus dem Konzept zur Motion und aus Projekt Strassenlärmsanierung (Planausschnitt Basel)



Abb. 6: Überlagerte Tempo 30-Zielnetze aus dem Konzept zur Motion und aus dem Projekt Strassenlärmsanierung (Planausschnitt Gemeinden Riehen und Bettingen)

Der Regierungsrat will das Tempo 30-Netz schrittweise so erweitern, dass möglichst bald ein Nutzen daraus entsteht, Projektierungsblockaden infolge möglicher Einsprachen möglichst vermieden und die Weiterentwicklung von Tempo 30 für die Verkehrsteilnehmenden möglichst verständlich und nutzerfreundlich gestaltet werden kann.

Dazu sieht er folgendes Vorgehen bei der Tempo 30-Erweiterung auf jenen Strassennetzteilen vor, für welche ein Koordinationsbedarf unter den Zielnetzen besteht:

- Für jene Strassenabschnitte, auf denen zur Strassenlärmsanierung Tempo 30 vorgesehen ist und die nicht Bestandteil des Zielnetzes des Vorschlags des Regierungsrats zur Erfüllung der Motion sind, soll die nächtliche Temporeduktion möglichst bald eingeführt werden.
- Für jene Strassenabschnitte, auf denen zur Strassenlärmsanierung Tempo 30 nachts vorgesehen ist und die zudem Bestandteil des Tempo 30-Zielnetzes sind, soll die Detailprojektierung priorisiert erfolgen. Die entsprechenden Verkehrsgutachten aus dem Projekt Strassenlärmsanierung müssen in Bezug auf die Frage ergänzt werden, wie sich Tempo 30 allenfalls über den ganzen Tag begründen lässt.
- Für die übrigen Strassenabschnitte, die in den Tempo 30-Zielnetzen enthalten sind, müssen die Verkehrsgutachten erstellt werden.

Anzahl und Länge der Strassenabschnitte, auf welche sich die einzelnen Verkehrsgutachten beziehen, müssen situativ festgelegt werden. Insofern beruht die aktuelle Schätzung der Projektierungskosten zur Tempo 30-Netzerweiterung auf groben Annahmen.

## 7.2 Weiterer Koordinations- und Abgleichbedarf

Ergänzend zur Einführung von Tempo 30 rund um die Uhr oder nur in der Nacht kann es sich als zweckmässig erweisen, auf einzelnen verkehrsorientierten Strassenabschnitten Tempo 30 nur während den Schulwegzeiten zu signalisieren, wie dies z.B. bereits im Gundeldingerrain oder in der Strassburgerallee erfolgt. Dies kann für neu geschaffene, geplante oder bisher nicht berücksichtigte Schulstandorte der Fall sein. Ein Vorschlag zur Tempo 30-Betriebszeit auf den einzelnen Strassenabschnitten erfolgt im Rahmen der Projektierung bzw. Erstellung der Verkehrsgutachten.

Die Weiterentwicklung des Tempo 30-Netzes im Kanton Basel-Stadt muss im Rahmen der anstehenden Projektierungsarbeiten auch andere Netzentwicklungen mitberücksichtigen, namentlich die Entwicklung des Tram- und Busnetzes sowie des Veloroutennetzes. So kann beispielsweise die Unterscheidung von Velorouten in Vorzugs- und Haupt-/Nebenrouten gemäss Teilrichtplan Velo ein wichtiges Kriterium für eine allfällige Reduktion des Tempos auf 30 km/h sein.

## 8. Positive Effekte von Tempo 30 im Allgemeinen

Die Vorteile von Tempo 30 im Vergleich zur generellen Höchstgeschwindigkeit im Siedlungsgebiet (i.d.R. 50 km/h) sind vielfältig. Sie werden durch zahlreiche Untersuchungen auf der ganzen Welt untermauert, in der Schweiz unter anderem durch Publikationen der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) und durch den Planungsbericht des Kantons Luzern «Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts», der im Dezember 2024 vom Kantonsrat genehmigt wurde. Die Vorteile von Tempo 30 lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- **Erhöhung der Verkehrssicherheit:** Tempo 30 verkürzt den Anhalteweg bei den motorisierten Verkehrsmitteln um rund die Hälfte gegenüber Tempo 50. Es reduzieren sich sowohl Unfallhäufigkeit wie auch Unfallschwere, wodurch in der Summe weniger Personen verletzt werden. Gefahrenstellen bzw. unübersichtliche Stellen im Strassenraum werden infolge kürzerer Anhaltewege sowie verbesserter Wahrnehmbarkeit entschärft und Unfallrisiken reduziert. Davon profitieren die Verkehrssicherheit im Allgemeinen und im Speziellen die schwachen Verkehrsteilnehmenden (Fussgänger/-innen, Velofahrende) und die Schulwegsicherheit.
- **Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffbelastung:** Tempo 30 ist ein kosteneffizienter Beitrag zur Reduktion unerwünschter verkehrlicher Umweltauswirkungen (Lärmimmissionen und Luftschadstoffemissionen) und zur Einhaltung gesetzlicher Grenzwerte. Erwiesenermassen führt Tempo 30 gegenüber Tempo 50 zu einer Lärmabnahme um rund 2 bis 4 Dezibel, was das menschliche Gehör spürbar wahrnimmt. Zudem verpflichten die gesetzlichen Grundlagen dazu, Lärmreduktionsmassnahmen primär an der Lärmquelle zu treffen. Die Prüfung der Geschwindigkeitsreduktion ist eine solche Massnahme.
- **Verstetigung Verkehrsfluss:** Tempo 30 trägt zur Verstetigung des Verkehrsflusses und zur Verbesserung des Verkehrsablaufs in Stadtstrassennetzen bei. Es gibt weniger «stop and go»-Effekte (z.B. an unregelmässigen Fussgängerstreifen) und einbiegende Fahrzeuge können sich leichter in den Verkehrsfluss eingliedern. Damit erhöht sich die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes, welche primär durch die Knoten determiniert ist.
- **Förderung der Wohn- und Aufenthaltsqualität:** Mit einer tieferen Geschwindigkeit nimmt die Siedlungsverträglichkeit des Verkehrs zu und damit auch die Lebens- und Wohnqualität. Eine Reduktion der Geschwindigkeit erleichtert die Überquerung von Strassen und reduziert den Flächenbedarf sowie die störenden Immissionen des motorisierten Verkehrs.
- **Verbesserung des Miteinanders verschiedener Verkehrsmittel sowie Reduzierung des Flächenverbrauchs:** Wird der Geschwindigkeitsunterschied zwischen motorisiertem und nicht motorisiertem Verkehr reduziert, reduziert sich auch das Konfliktpotenzial beim Überholen im fahrenden Verkehr. Daher braucht es in der Regel in Tempo 30-Zonen auch keine separaten Radstreifen. Bei tieferen Höchstgeschwindigkeiten reduziert sich in gewissen Fällen auch die benötigte Fahrbahn- und Strassenbreite, wodurch Flächen für andere Nutzungen zur Verfügung stehen (z.B. Begrünung).

Diese allgemeinen nutzbringenden Effekte sind bei einer Umsetzung des vom Regierungsrat vorgeschlagenen Zielnetzes Tempo 30 abzuwägen mit den damit einhergehenden spezifischen Herausforderungen und Risiken (siehe Kap. 9.3).

## 9. Wirkungen des Tempo 30-Zielnetzes

### 9.1 Entwicklung Geschwindigkeitsniveau und Unfälle

Ein Vorher-/Nachher-Vergleich zu den polizeilich registrierten Unfällen auf insgesamt acht verkehrorientierten Strassenabschnitten<sup>2</sup> im Kanton Basel-Stadt, auf denen Tempo 30 eingeführt wurde, ergab über jeweils fünf Betrachtungsjahre vor bzw. nach der Umstellung des Temporegimes folgendes Ergebnis:

- Die Verkehrsunfälle gingen von total 44 auf 25, das heisst durchschnittlich um 43% zurück (auf den Tempo 30-Wechselsignal-Abschnitten bei Schulhäusern betrug der Rückgang gar 58%)
- Der Rückgang der Unfälle mit Beteiligung «schwacher Verkehrsteilnehmender» (leichter Zweiradverkehr und Fussverkehr) betrug durchschnittlich 47%
- Der Rückgang der Unfälle mit verletzten Personen betrug durchschnittlich 37%.

Dieses erfreuliche Ergebnis stützt die Absicht des Regierungsrates, Tempo 30 auf weiteren verkehrorientierten Strassenabschnitten einzuführen, auf denen sich dies verkehrsrechtlich begründen lässt. Damit die gewünschten Ziele von Tempo 30 erreicht werden können, will der Regierungsrat auch der Durchsetzbarkeit der Geschwindigkeitsvorschriften Beachtung schenken.

### 9.2 Wirkung auf Luftschadstoff-Entwicklung

Tempo 30 kann zu einer Verbesserung der Luftqualität auf stark befahrenen Strassen beitragen. Die Wirkung von Tempo 30 auf die Luftschadstoffsituation muss jedoch differenziert betrachtet werden und ist nicht verallgemeinerbar. Die Wirkung hängt insbesondere stark von den lokalen Fahrbedingungen und den streckenspezifischen Gegebenheiten ab.

Ein Controlling zur Luftschadstoffentwicklung findet aktuell für die Feldbergstrasse statt, bei der Tempo 30 nicht nur mit einer Verbesserung der Verkehrssicherheit, sondern massgebend mit der Reduktion unerwünschter Umweltwirkungen (Lärm, Luftschadstoffe) begründet wurde. Die ersten provisorischen Ergebnisse zur Feldbergstrasse unterstützen die Bestrebungen des Regierungsrates, Tempo 30 auch in weiteren mit Luftschadstoffen belasteten Strassen als wichtige Sanierungsmassnahmen zu betrachten und die Wirkungen zu erfassen.

### 9.3 Umgang mit Herausforderungen/unerwünschten Wirkungen

Den in Kap. 8 aufgezählten Vorteilen einer stärker in die Fläche gehenden Tempo 30-Entwicklung stehen in der allgemeinen verkehrspolitischen Diskussion auch Befürchtungen zu unerwünschten Wirkungen und Nachteile auf Seite des ÖV gegenüber:

- Eine verstärkte Ausweitung von Tempo 30 auf ÖV-Achsen verlängert tendenziell die Fahrzeiten von Tram und Bus, auch wenn vielerorts die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h kaum erreicht werden kann. Daher braucht es wo immer möglich ÖV-Beschleunigungsmassnahmen, wobei an den Lichtsignalanlagen nur noch geringes Verbesserungspotenzial besteht. Einem möglichen Attraktivitätsverlust des ÖV und dem damit drohenden Nachfragerückgang bei gleichzeitig steigenden Kosten (zusätzliche Kurseinsätze und Fahrzeuge, mehr Fahrpersonal) soll so weit wie entgegengewirkt werden.

<sup>2</sup> Zu den verkehrorientierten Strassen, welche einen Vorher-/Nachher-Vergleich über die angegebene Zeitspanne erlauben, zählen die vor mindestens fünf Jahren eingeführten Tempo 30-Abschnitte in folgenden Strassen: Weilstrasse, Sevogelstrasse, Inzlingerstrasse, Lörracherstrasse, Birmannsgasse sowie die Tempo 30-Wechselsignalabschnitte in der Strassburgerallee, Rauracherstrasse, Neubadstrasse, Laupening und Hegenheimerstrasse.

- Die Vergrösserung bestehender Tempo 30-Zonen durch den verstärkten Einbezug verkehrsorientierter Strassen kann den Kanalisierungseffekt des übergeordneten Strassennetzes beeinträchtigen. Damit steigt das Risiko von unerwünschtem Ausweichverkehr durch die Wohnquartiere, der mit geeigneten flankierenden Massnahmen unterbunden werden muss.<sup>3</sup>
- Blaulichtorganisationen (Sanität, Feuerwehr, Polizei) gehen davon aus, dass Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen und insbesondere auf Notfallachsen die Interventionszeiten verlängert.
- Auch Motorfahrzeuglenker/-innen erwarten eine Verlängerung der Reisezeiten.

Die genannten Punkte werden nachfolgend detaillierter ausgeführt. Massnahmen zur ÖV-Beschleunigung werden in Kapitel 10 behandelt. Generell sieht der Regierungsrat die von ihm vorgeschlagene Tempo 30-Netzerweiterung als wichtige Investition in die Zukunft des Kantons. Davon profitieren werden vor allem die Verkehrssicherheit, die Gesundheit der im Kanton lebenden und arbeitenden Menschen, die Wohnlichkeit und das Stadtklima.

### 9.3.1 Fahrzeitveränderungen im ÖV

Die Einführung von Tempo 30 führt zu einer Verlangsamung der davon betroffenen ÖV-Linien. Erfahrungswerte von bereits eingeführten Tempo 30-Abschnitten in Basel, aber auch in anderen Schweizer Städten zeigen, dass die Verzögerung durchschnittlich rund 1.5 Sekunden pro 100 Meter Tempo 30-Abschnitt beträgt. Anhand der Länge der zusätzlichen Tempo 30-Abschnitte kann daraus die voraussichtliche Fahrzeitverlängerung je Linie und Umlauf (Fahrt von der Start- zur Endhaltestelle und wieder zurück) abgeschätzt werden:

Tramlinien		Fahrzeitverlust pro Umlauf in Sekunden, Zielnetz Tempo 30
1	Dreirosenbrücke–Badischer Bahnhof	0
2	Binningen Kronenplatz–Eglisee–Fondation Beyeler	34
3	Birsfelden Hard–Gare de Saint-Louis	34
6	Allschwil Dorf–Riehen Grenze	88
8	Neuweilerstrasse–Weil am Rhein Bahnhof/Zentrum	32
10	Dornach Bahnhof–Rodgersdorf Station	22
11	St. Louis Grenze–Aesch Dorf	18
12	Theater–Reinach Süd	30
14	Pratteln Schloßstrasse–Dreirosenbrücke	68
15	Bruderholz–Messeplatz	10
16	Bruderholz–Schifflande	32
17	Ettingen Dorf–Wiesenplatz	10
21	Bahnhof St. Johann–Badischer Bahnhof	12

Buslinien		Fahrzeitverlust pro Umlauf in Sekunden, Zielnetz Tempo 30
30	Bahnhof SBB–Badischer Bahnhof	58
31	Bachgraben–Friedhof am Hörnli	62
32	Rotengraben–Chrischonaklinik	60
33	Schönenbuch Dorf–Schifflande	36
34	Bottmingen Schloss–Riehen Bahnhof	62
35	Inzlingen Zoll–Habermatten	22
36	Kleinhüningen–Schifflande	242
37	Aeschenplatz–Dornach	48
38	Bachgraben–Wyhlen Siedlung	62
42	Bahnhof SBB–Bettingen Dorf	36
45	Chrischonaweg–Habermatten	0
46	Kleinhüningen–Muttentz Bahnhof	70
47	Bottmingen Schloss–Muttentz Bahnhof	50
48	Bahnhof SBB–Bachgraben	24
50	Bahnhof SBB–EuroAirport	0

<sup>3</sup> Solche Massnahmen können sein: zusätzliche Begegnungszonen, Zufahrts-/Durchfahrtsbeschränkungen, abschnittsweise Einrichtung von Einbahnverkehr, Anpassung der Anordnung von Parkfeldern im Strassenraum, Anpassung an Knoten bezüglich möglichen Fahrbeziehungen oder baulich-gestalterische Anpassungen.

55	(Kandern-)Haltingen-Weil am Rhein-Claraplatz	24
61	Oberwil Zentrum-Allschwil Friedhof	2
80	Liestal-Pratteln-Aeschenplatz	0
81	Aeschenplatz-Augst-Liestal	0

Die Verzögerungen befinden sich im Sekunden- und bei langen Linien im tiefen Minutenbereich, bei einer Fahrzeit pro Umlauf von in der Regel 30 Minuten bis knapp über eine Stunde. Besonders betroffen ist die Buslinie 36, welche eine Fahrzeit von rund eineinhalb Stunden aufweist.

Bei Linien im 7.5 Minuten-Takt mit ca. 50'000 Fahrzeugumläufen pro Jahr summiert sich jede Sekunde Verlustzeit auf knapp 14 Stunden zusätzliche jährliche Betriebszeit. Aus den zusätzlichen Betriebsstunden aufgrund der Verzögerung lassen sich die in Kap. 11.2 bezifferten Mehrkosten pro Jahr abschätzen.

Auf den Tram- und Buslinien der BVB wurde zudem untersucht, ob die Fahrzeitverlängerungen in den Hauptverkehrszeiten am Abend zu einem erhöhten Fahrzeugbedarf führen. Auf je zwei Tram- und Buslinien sind die Restwendezeiten<sup>4</sup> heute so knapp, dass jede weitere Verzögerung zu einem zusätzlichen Fahrzeugbedarf führt. Da Verzögerungen aufgrund von Verkehrsüberlastungen, wegfallenden ÖV-Eigentrassees im Rahmen von Infrastrukturprojekten und der fortlaufenden Einführung von Tempo 30 auf diversen ÖV-Achsen absehbar waren, wurden die entsprechenden Fahrzeuge in der Rollmaterialplanung der BVB und in den entsprechenden Beschaffungsvorlagen für neue Fahrzeuge bereits berücksichtigt.

Die zusätzlichen Fahrzeitverlängerungen aufgrund des hier vorgelegten Tempo 30-Zielnetzes lösen keinen weiteren Fahrzeugbedarf bei den BVB oder der BLT aus. Mit den Ratschlägen zur «Darlehensgewährung an die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) zur Beschaffung von 23 Tramzügen» (22.0800) und zur «Darlehensgewährung für die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) zur Beschaffung von elf E-Gelenkbussen im Zuge von Angebotserweiterungen aus dem ÖV-Programm 2026–2028» (25.1423) wurden bereits zusätzliche Fahrzeuge beantragt. Die daraus resultierenden Investitionsfolgekosten werden jeweils im Rahmen des entsprechenden ÖV-Programms ausgewiesen.

### 9.3.2 Räumliche Verkehrsverlagerungen

Eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann dazu führen, dass motorisierte Verkehrsteilnehmende eine neue Route wählen, was teilweise auch zu unerwünschtem Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz führen würde.

Bislang wurden im Kanton Basel-Stadt vor allem die diesbezüglichen Wirkungen einzelner Tempo 30-Einführungen auf Abschnitten verkehrsorientierter Strassen (wie z.B. in der Sevogelstrasse, Lörracherstrasse und Feldbergstrasse) mittels Modellanalysen untersucht. Diese besagen, dass, entgegen der Erwartung, der Grossteil des verlagerten Verkehrs sich auf das übergeordnete Strassennetz verteilt und nicht in die Wohngebiete. Die verkehrsräumlichen Wirkungen bei einer Einführung von Tempo 30 auf einem grösseren Teil des verkehrsorientierten Netzes sind aber noch nicht gut erforscht. Das Amt für Mobilität hat die Wirkungen einer grossräumigeren Einführung von Tempo 30 deshalb anhand des Gesamtverkehrsmodells der Region Basel grob abgeschätzt.

Auch wenn die entsprechenden Resultate mit einer Unschärfe behaftet sind, geben sie belastbare Hinweise. In allen untersuchten Tempo 30-Zielzuständen werden typische Muster der räumlichen Verlagerung sichtbar. Mit zunehmendem Ausmass einer Tempo 30-Flächendeckung nimmt das Ausmass der Verlagerung in folgenden Reaktionsmustern zu:

<sup>4</sup> Die Restwendezeit im ÖV bezeichnet die verbleibende Zeit, die einem Fahrzeug (Bus/Tram) an einer Endhaltestelle nach der Ankunft und vor der erneuten Abfahrt zur Verfügung steht, um Verspätungen auszugleichen. Eine Erhöhung der Restwendezeit ist eine Massnahme, um die Fahrplanstabilität zu verbessern und Anschlüsse zu sichern. Bei Verringerung der Restwendezeit erhöht sich das Risiko, dass der Fahrplan instabil wird.

- Verlagerung auf die Hochleistungsstrassen: Der Verkehr wird von Stadtstrassen auf Autobahnen verlagert. Dies ist eine erwünschte Wirkung (Kanalisation auf dem übergeordneten Netz).
- Verlagerungen auf unmittelbar parallel gelegene verkehrsorientierte Achsen. Dieser Effekt ist grundsätzlich neutral.
- Verlagerung in die Quartiere: Ein eigentliches Ausweichen auf die Quartierstrassen droht nur dort, wo bereits heute Abkürzungen durch die Quartierstrassen bestehen, wo die fahrbare Geschwindigkeit verhältnismässig hoch ist. Wo bauliche Massnahmen oder Begegnungszonen bzw. Einbahnregimes das Durchqueren des Quartiers erschweren, kommt es nicht zu Ausweichverkehr. Viele Quartierstrassen sind bereits so umgestaltet, dass sie als Abkürzung kaum infrage kommen. Ein zweiter Verlagerungseffekt findet innerhalb der Quartiere statt. Er bezieht sich auf die «letzten Meter» des Quell- oder Zielverkehrs, d.h. die An- oder Abfahrt wird verändert, indem beispielsweise neu früher oder von anderen Achsen her ins Quartier abgelenkt wird. Diese Verlagerung ist – bezogen auf das ganze Quartier – neutral und daher wenig problematisch.

Im Gesamtergebnis hat sich gezeigt, dass es zu gewissen räumlichen Verlagerungen kommen dürfte. Diese führen jedoch zu keinen unlösbaren Verkehrssituationen. Die unerwünschten Verkehrsverlagerungen in die Quartiere lassen sich mit spezifischen flankierenden Massnahmen (vgl. Fussnote 3) beherrschen. Bei deren Festlegung und Umsetzung muss darauf geachtet werden, dass diese keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben.

Eine Zunahme der Belastung tritt nur auf einzelnen Quartierstrassen auf, wo aufgrund der Netzstruktur eine Abkürzung zur Verfügung steht. Bei den meisten dieser Strassen gibt es deshalb heute schon unerwünschten Durchgangsverkehr und es sind ohnehin flankierende Massnahmen vorzusehen, sofern sie nicht bereits in Planung oder Umsetzung ist.

Die Erkenntnisse aus der Anwendung des Verkehrsmodells decken sich mit den Erfahrungen aus bisher umgesetzten Beispielen. Die erwartete Verlängerung der Reisezeiten im Individualverkehr auf Hauptachsen infolge Tempo 30 ist insgesamt marginal. Die Reisezeiten im Werktagsverkehr nehmen gemäss Modellrechnung auf dem Kantonsgebiet beim vorgeschlagenen Zielnetz um durchschnittlich 3% zu. Dieses Ergebnis deckt sich ungefähr mit Untersuchungen im Kanton Luzern<sup>5</sup>: Gemäss jener Analyse ist der motorisierte Individualverkehr bei Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen in städtischen Kerngebieten zu Stosszeiten rund 2 bis 4% länger unterwegs als bei Tempo 50.

Schlussfolgernd ist festzustellen, dass eine Erweiterung von Tempo 30 auch aus Sicht von möglichen Verkehrsverlagerungen erstrebenswert ist. Bei einer Umsetzung des vorgesehenen Tempo 30-Zielnetzes über einen Zeitraum von ca. acht bis zehn Jahren bleibt genügend Zeit, flankierende Massnahmen zur Minimierung unerwünschter Verkehrsverlagerungen zu planen, umzusetzen und aufgrund des Wirkungscontrollings aus den Erfahrungen zu lernen.

### 9.3.3 Einhaltung der Interventionszeiten der Rettung

Schweizweit richten sich die Interventionszeiten der Rettung (Sanität und Feuerwehr) an interkantonale entwickelte Vorgaben. Die Rettung vertritt generell die Auffassung, dass Tempo 30 grundsätzlich auf die Quartierstrassen beschränkt sein sollte und nicht zu einem Hindernis für die Blaublichtorganisationen wird. Dabei kommt den sogenannten Lifeline-<sup>6</sup> und Notfall-Achsen eine grosse Bedeutung zu, die als Einsatzrouten zum entsprechenden Ereignisort genutzt werden. Der allgemeine Trend zunehmender Verkehrsberuhigung und zunehmend siedlungsverträglicher Umgestal-

<sup>5</sup> Planungsbericht Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts (Planungsbericht des Regierungsrats an den Kantonsrat vom 14. Juni 2024)

<sup>6</sup> Lifeline-Achsen verbinden wichtige Standorte der Blaublichtorganisationen und der technischen Dienste mit den Lifeline-Gebäuden (z.B. Spitäler und andere systemrelevante Gebäude). Sie gewährleisten die Versorgung des Kantons mit Hilfsgütern und die Zufahrt für Hilfsorganisationen von aussen.

tung des Strassen- und Stadtraumes kann die Erfüllbarkeit der Vorgaben bezüglich der dokumentierten kritischen Verkehrswege (Lifeline- und Notfallachsen mit deren Verbindungsachsen) sowie Ausnahmetransportrouten des Kantons Basel-Stadt erschweren.

Diesem Trend kann jedoch entgegengewirkt werden. Zum einen fallen Blaulichtfahrzeuge bei Notfall-Einsatzfahrten mit Überschreitung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit heute nicht mehr uneingeschränkt unter den sogenannten Raser-Tatbestand. Zum anderen sind Massnahmen vorgesehen und teils bereits umgesetzt, die zu einer Verkürzung der Hilfsfristen beitragen (z.B. vermehrte Nutzung von Busspuren für die Rückfahrt oder Schaffung einer «Grünen Welle» zur Erhöhung der Sicherheit in Kreuzungsbereichen bei Dringlichkeitsfahrten auf ausgewählten Streckenabschnitten).

Im Zuge vieler Entwicklungen, sich intensivierenden Bautätigkeiten im öffentlichen Strassenraum und sich längerfristig ändernden Rahmenbedingungen müssen aber auch Anzahl und Standorte von Blaulichtorganisationen laufend überprüft und bei Bedarf angepasst werden. So ist etwa bereits seit August 2024 der Zweitstandort der Sanität Basel in Betrieb. Die wachsende Anzahl Einsätze und die Verkehrssituation machten einen Zweitstandort notwendig, um die Interventionszeiten einhalten zu können. Damit auch die sogenannten Hilfsfristen – benötigte Zeit ab Entgegennahme eines Notrufs bis zur Ankunft am Einsatzort – der Berufsfeuerwehr Basel-Stadt eingehalten werden können, wird im Rahmen eines Projekts eine Zwei-Standort-Strategie der Berufsfeuerwehr geprüft.

## **10. Erkenntnisse aus Untersuchung zur ÖV-Beschleunigung**

### **10.1 Vorgehen zur Ermittlung des Beschleunigungspotenzials**

Um der durch die Einführung von Tempo 30 verursachten Fahrzeitverlängerung im öffentlichen Verkehr entgegenzuwirken, sollen bestehende Behinderungen nach Möglichkeit reduziert werden. Um die bestehenden Schwachstellen zu identifizieren, wurden die effektiven Fahrzeiten aller ÖV-Linien von Haltestelle zu Haltestelle ausgewertet. Dabei wurde auf über 170 Abschnitten eine Verzögerung von mindestens fünf Sekunden gegenüber der optimalen Fahrzeit festgestellt.

Die Schwachstellen wurden anschliessend kategorisiert nach ÖV-internen (z.B. Haltestellenbelegung) und ÖV-externen Ursachen, wobei bei Letzteren zudem zwischen temporären (u.a. Baustellen) und dauerhaften Problematiken unterschieden wurde. Anhand der Höhe der Verzögerung und der Zahl der davon betroffenen Fahrgäste wurden 31 der rund 100 dauerhaften Problemstellen mit hohem Potenzial ausgewählt, für die konkrete Beschleunigungsmassnahmen ermittelt, bewertet und priorisiert wurden.

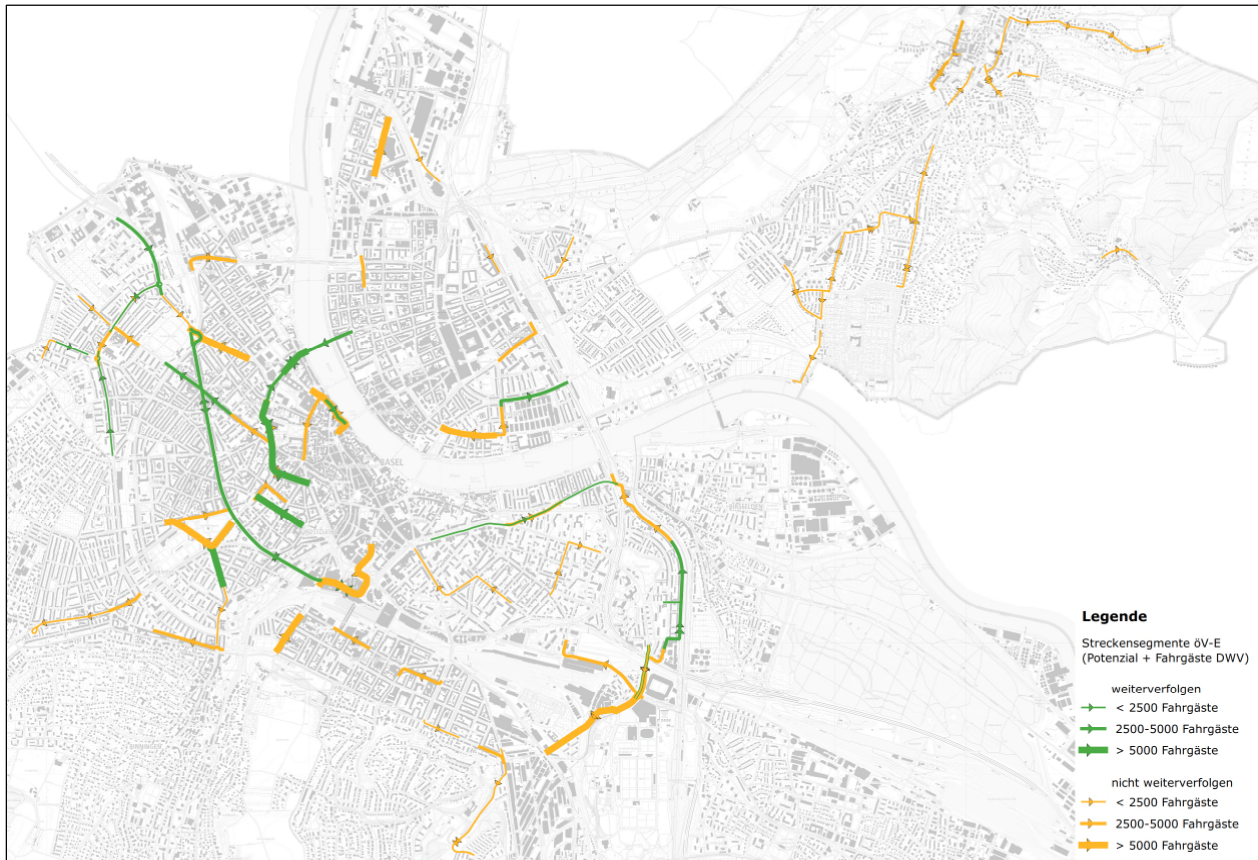


Abb. 7: Streckensegmente mit Verzögerungen aufgrund ÖV-externer Gründe, für die Massnahmen geprüft wurden (grün) bzw. die nicht weiterverfolgt wurden (orange).

## 10.2 Massnahmenplan zur ÖV-Beschleunigung

Zur Behebung der 31 Schwachstellen mit Beschleunigungspotenzial wurden rund hundert Massnahmen ausgearbeitet (z.B. Busspuren, Anpassungen an Lichtsignalanlagen, Haltestellen und Signalisation, Anpassungen am ÖV-Angebot) und hinsichtlich ihres Nutzens und Aufwands bewertet. Massnahmen mit einem geringen Nutzen-/Aufwandsverhältnis wurden ausgeschlossen. Die übrigen Massnahmen wurden weiter analysiert, um zu klären, welche davon sich gegenseitig ergänzen oder sich gegenseitig ausschliessen.

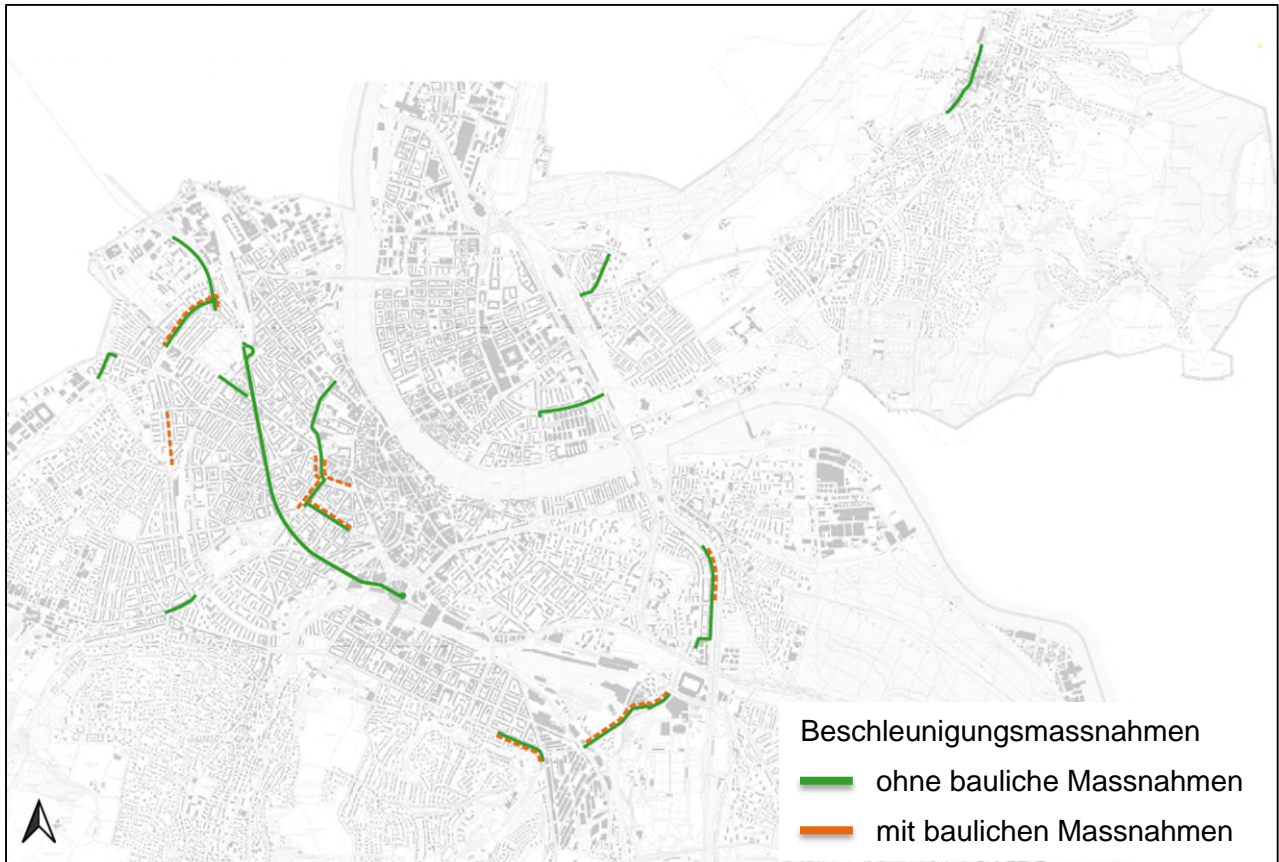


Abb. 8: Aufteilung in ÖV-Beschleunigungsmassnahmen mit und ohne bauliche Eingriffe in den Strassenraum

Insgesamt werden zur Behebung der 31 Schwachstellen 39 Massnahmen empfohlen. Die Mehrheit der Massnahmen lässt sich ohne bauliche Eingriffe, mit Signalisations- oder LSA-Anpassungen, umsetzen.

Wie nachfolgende tabellarische Zusammenstellung zeigt, beläuft sich das Beschleunigungspotenzial der empfohlenen 39 Massnahmen bei den meisten davon profitierenden Linien pro Fahrt auf einige Sekunden. Nur auf den langen Buslinien 36 und 50 ist eine Beschleunigung im Minutenbereich erreichbar. Neben der Beschleunigung führen die Massnahmen aber auch zu stabileren Fahrzeiten. Dadurch wird das ÖV-Angebot für die Kundschaft verlässlicher und somit attraktiver.

Tabelle 1: Beschleunigungspotenzial je Linie pro Fahrt mit Umsetzung der empfohlenen Massnahmen

Linie	Fahrtrichtung	Beschleunigungs-Potenzial zur Morgenspitze [Sek.]	Beschleunigungs-Potenzial zur Abendspitze [Sek.]	Beschleunigungs-Potenzial zu Nebenverkehrszeiten [Sek.]
2	Fondation Beyeler	0	7	0
3	Gare de Saint-Louis	0	9	2
6	Allschwil Dorf	0	26	2
	Riehen Grenze	1	7	0
8	Neuweilerstrasse	0	3	0
16	Bruderholz	0	10	4
30	Bad. Bahnhof	8	16	10
	Basel SBB	6	7	0
31	Otto Wenk-Platz	0	7	0
33	Schifflande	20	49	10
	Schönenbuch Dorf	6	7	0
34	Riehen Bahnhof	2	8	0

36	Kleinhüningen Schifflande	12 9	135 10	3 2
37	Aeschenplatz Dornach Dorf	0 3	54 3	0 0
38	Wyhlen Siedlung	0	7	0
42	Bettingen Dorf	2	0	0
46	Kleinhüningen	0	40	3
47	Bottmingen Schloss	3	3	0
48	EuroAirport	5	7	4
50	Bahnhof SBB EuroAirport	33 8	19 64	11 8
64	Bahnhof St. Johann	0	7	0
80	Liestal Bahnhof	0	20	0
81	Liestal Bahnhof	0	20	0

Selbst wenn das Beschleunigungspotenzial realisiert werden kann, können die durch Einführung des Tempo 30-Zielnetzes verursachten Fahrzeitverlängerungen nicht vollständig kompensiert werden. Dies besonders, weil die infrastrukturellen Beschleunigungsmassnahmen primär in den Hauptverkehrszeiten wirken; diese machen aber lediglich rund 30% der Fahrleistung aus, während sich die Fahrzeitverlängerung durch Tempo 30 den ganzen Tag auswirkt.

Das finanzielle Einsparpotenzial durch die ÖV-Beschleunigungsmassnahmen beträgt rund 150'000 Franken pro Jahr. Gemäss einer ersten groben Abschätzung belaufen sich die Kosten für Planung, Projektierung und Umsetzung der ÖV-Beschleunigungsmassnahmen auf bis zu 4.5 Mio. Franken (vgl. Kap. 11.1.3), woraus sich ein ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis dieser Massnahmen ergibt. Eine belastbare Abschätzung der geschätzten Kosten setzt die Projektierung der Massnahmen voraus. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob Massnahmen ohne grossen Aufwand in ohnehin geplante Projekte integriert werden können.

Um den ÖV in Basel-Stadt zu beschleunigen, können weitere Massnahmen beitragen:

- Gewisse Haltestellen sollen nicht BehiG-konform umgebaut, sondern aufgehoben bzw. zusammengelegt werden, um eine Beschleunigung zu erreichen. Aufhebungen oder Zusammenlegungen von Haltestellen lohnen sich dann, wenn diese schwach frequentiert sind und viele Durchfahrende von einer Fahrzeitverkürzung profitieren. Dies trifft jedoch nur auf wenige Haltestellen zu. Die Realisierung der geplanten Aufhebungen und Zusammenlegungen (vgl. Anzug Joël Thüring und Konsorten, P19.5429) kann zu einer Beschleunigung einzelner Linien führen, sofern sie nicht an Widerständen scheitert.
- Die Liniennetzanpassungen im Tram- und Busnetz sollen die Eigenbehinderungen zwischen den zahlreichen ÖV-Linien auf hochbelasteten Abschnitten reduzieren und so zu einer Beschleunigung führen. Neue Angebote tragen dazu bei, Quartiere schneller und direkter zu verbinden und damit die Gesamtreisezeit im ÖV zu reduzieren.
- Mit der Einrichtung von hohen Haltekanten an Tram- und Bushaltestellen wird der ÖV nicht nur hindernisfrei zugänglich, sondern die Fahrgäste können auch einfacher und schneller ein- und aussteigen, wodurch sich die Halte- und damit auch die Fahrzeiten verkürzen.

## 11. Finanzielle Auswirkungen

Eine Weiterentwicklung des Tempo 30-Netzes gemäss der vorgeschlagenen Zielnetze zur Erfüllung der Motion Raphael Fuhrer und Konsorten sowie zur Strassenlärmsanierung hat neben einmaligen Investitionskosten auch wiederkehrende Betriebskosten zur Folge.

Im Folgenden nicht beziffert ist der volkswirtschaftliche Nutzen, der sich indirekt durch die Ausweitung von Tempo 30 ergibt, etwa die Reduktion der Gesundheitskosten und der Unfallfolgekosten oder aber die Aufwertung von Liegenschaften, dank der Verbesserung des Wohnumfelds. Auf volkswirtschaftliche Kosten- und Nutzenberechnungen wird aber verzichtet, da sie weitgehend auf wenig belastbaren Annahmen basieren würde.

## 11.1 Investitionskosten

Im Unterschied zu den im Zwischen- und Ausgabenbericht des Regierungsrats vom 12. Juni 2024 (21.5840.03/24.0774) beantragten Ausgaben, beziehen sich die im vorliegenden Bericht beantragten Ausgaben nicht mehr auf die Planung (SIA-Phase II), sondern auf die Projektierung und Einführung (SIA-Phase III ff) einer Tempo 30-Erweiterung auf dem verkehrsorientierten Strassennetz.

### 11.1.1 Beantragte Investitionskosten

Von den einmaligen Investitionskosten einer Netzerweiterung von Tempo 30 werden im vorliegenden Bericht folgende Ausgaben zu Lasten der Investitionsrechnung berücksichtigt. Die Aufteilung dieser Kosten in einzelne Gruppen entspricht einer groben Schätzung und kann variieren:

<b>Investitionskosten</b>	<b>Geschätzte Kosten (Franken, inkl. MwSt.)</b>
Projektierung eines ersten Teils des Tempo 30-Zielnetzes (ohne bauliche Massnahmen)	300'000 <sup>7</sup>
Umsetzung eines ersten Teils des Tempo 30-Zielnetzes im Strassenraum (ohne bauliche Anpassungen)	200'000 <sup>8</sup>
Projektierung flankierender Massnahmen zum Schutz der Wohnquartiere vor unerwünschter Verkehrsverlagerung	100'000
Projektierung von ÖV-Beschleunigungsmassnahmen	150'000
<b>Total zu Lasten Investitionsrechnung (inkl. MwSt.)</b>	<b>750'000</b>

Falls die Einführung von Tempo 30 im Rahmen eines separaten Umgestaltungs-/Erhaltungsprojektes erfolgt, bildet die Umsetzung entsprechender Verkehrsberuhigungsmassnahmen, seien diese signaltechnischer und allenfalls zusätzlicher baulicher Art, Gegenstand separater Vorlagen und Kostenschätzungen. Diese sind in separaten Ratschlägen oder Ausgabenberichten enthalten.

### 11.1.2 Noch nicht beantragte weitere Investitionskosten

Folgende Ausgaben müssen im Rahmen der Projektierungsphase des Vorhabens noch genauer abgeschätzt werden und sollen dem Grossen Rat im Rahmen weiterer Vorlagen innert zwei Jahren nach Grossratsbeschluss zu vorliegendem Ausgabenbericht beantragt werden:

- verbleibende Kosten für die Projektierung und Umsetzung des Zielnetzes Tempo 30;
- verbleibende Kosten für die Projektierung sowie Umsetzung von ÖV-Beschleunigungsmassnahmen und von flankierenden Massnahmen zur Minimierung unerwünschter räumlicher Verkehrsverlagerungen;

<sup>7</sup> Mit diesen Ausgaben lässt sich rund 40% des Zielnetzes Tempo 30 projektieren.

<sup>8</sup> Mit diesen Ausgaben lässt sich voraussichtlich auf rund 15 bis 20 Strassen(-abschnitten) Tempo 30 einführen. Zu diesen Tempo 30-Erweiterungen zählen insbesondere jene Strassen(-abschnitte), auf denen unabhängig einer weiteren Projektkoordination Tempo 30 aus Lärmschutzgründen, primär in der Nacht, eingeführt werden soll.

- allfällige Beschaffung von Anlagen zur Anzeige, Kontrolle/Durchsetzung der Geschwindigkeitsvorschriften;

Die noch nicht beantragten Ausgaben für die verschiedenen Projektierungen und Umsetzungen von Massnahmen im Strassenraum sowie für die Beschaffung von Anlagen zur Geschwindigkeitskontrolle/-anzeige belaufen sich auf Basis der derzeitigen sehr groben Schätzung auf rund 10,5 Mio. Franken.

### 11.1.3 Gesamte Investitionskosten

Die gesamten Investitionskosten des Vorhabens, inklusive den beantragten Ausgaben von 750'000 Franken, verteilt über einen Zeitraum von schätzungsweise acht bis zehn Jahren, betragen nach aktuell möglicher Schätzgenauigkeit ( $\pm 30\%$ ) rund 10.5 Mio. Franken und setzen sich grob wie folgt zusammen:

Investitionskosten	Geschätzte Kosten (Franken, inkl. MwSt.)
Projektierung gesamtes Tempo 30-Zielnetz <sup>9</sup>	2'000'000
Umsetzung gesamtes Tempo 30-Zielnetz im Strassenraum	2'500'000
Projektierung und Umsetzung flankierender Massnahmen zum Schutz der Wohnquartiere vor unerwünschter Verkehrsverlagerung	300'000
zusätzliche Anlagen Geschwindigkeitskontrolle/-Anzeige	1'200'000
<b>Zwischentotal für Tempo 30-Erweiterung</b>	<b>6'000'000</b>
Projektierung und Umsetzung von ÖV-Beschleunigungsmassnahmen	4'500'000
<b>Gesamttotal</b>	<b>10'500'000</b>

### 11.2 Wiederkehrende Mehrkosten

Mit der Umsetzung des Zielnetzes Tempo 30 fallen infolge längerer ÖV-Fahrzeiten (vgl. Kapitel 9.3.1) zur Sicherstellung der Fahrplanstabilität auch jährlich wiederkehrende zusätzliche Betriebskosten im ÖV an.<sup>10</sup> Zusätzliche wiederkehrende Kosten fallen an, wenn weitere Anlagen zur Geschwindigkeitskontrolle oder -anzeige beschafft und eingesetzt werden.

Diese wiederkehrenden Mehrkosten werden über mehrere Jahre kontinuierlich ansteigen, parallel zur Weiterentwicklung des Tempo 30-Netzes. Die Höhe dieser Kosten und deren Anstieg im Verlauf der Netzerweiterung Tempo 30 können zum jetzigen Zeitpunkt erst sehr grob beziffert werden. Die Kosten werden sich nach Vollendung des Zielnetzes Tempo 30 voraussichtlich auf rund 2.6 Mio. Franken pro Jahr belaufen. Ein Grossteil davon (rund 1.9 Mio. Franken) fällt auf die zusätzlichen Betriebskosten im ÖV, rund 0.7 Mio. Franken fallen auf zusätzliche Betriebskosten für Geschwindigkeitskontrollen und -anzeigen im Strassenraum.

Die Höhe der zusätzlichen Betriebskosten im ÖV hängt letztlich auch davon ab, inwieweit Investitionen für die Realisierung von ÖV-Beschleunigungsmassnahmen getätigt werden bzw., wie viele Zusatzkurse zur Fahrplanstabilisierung eingesetzt werden müssen. Infolge Umsetzung von ÖV-Beschleunigungsmassnahmen können die zusätzlichen ÖV-Betriebskosten um bis zu 10% reduziert werden.

<sup>9</sup> Inkl. benötigte Personalressourcen

<sup>10</sup> Der laufende Unterhalt von Signalisation und Markierung nach Einführung von Tempo 30-Erweiterungen löst keine zusätzlichen Betriebskosten aus, da dieser Unterhalt zum Grundauftrag der Instandhaltung des Strassenraumes gehört. Es werden keine weitergehenden oder volkswirtschaftlichen Kosten, wie z.B. Auswirkungen längerer Reisezeiten auf das ÖV-Fahrgastaufkommen betrachtet (vgl. Abgrenzung anfangs Kapitel 11).

Die Höhe der zusätzlich zu erwartenden Betriebskosten für Geschwindigkeitskontrollen und -anzeigen wird der Regierungsrat vertieft prüfen, und diese Mittel gegebenenfalls im Rahmen einer separaten Vorlage beantragen.

Bei Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist der Einnahmengewinn aus Bussen kein Ziel, sondern lediglich ein Nebeneffekt, der die zusätzlichen Betriebskosten bei der Kontrolle und Durchsetzung der Geschwindigkeitsvorschriften teilweise decken kann.

### 11.3 Finanzierung

Der Regierungsrat beantragt, die Investitionskosten gemäss Kap. 11.1.1 mittels einer Ausgabenbewilligung zu Lasten des Investitionsbereichs 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» zu finanzieren.

Die Finanzierung der derzeit noch nicht hinreichend genau bezifferbaren Investitionskosten gemäss Kapitel 11.3 wird der Regierungsrat dem Grossen Rat zu gegebenem Zeitpunkt vorlegen und beantragen.

## 12. Ausblick/Zeitplan

Der folgende Grobzeitplan gilt ab Grossratsbeschluss zu vorliegendem Ausgabenbericht. Vorbehalten bleiben Zeitverzögerungen, die durch externe Einflüsse (z.B. Einsprachen gegen einzelne Anordnungen von Tempo 30, sich ändernde Rahmenbedingungen auf Bundesebene) bedingt sind.

	+ 2 Jahre	+ 4 Jahre	+ 6 Jahre	+ 8 Jahre	+ 10 Jahre
<b>Massnahmen-Projektierung:</b>					
Vorbereitende Arbeiten (Detailkonzipierung / Projektorganisation / Beschaffungsprozesse)					
Erstellung / Erweiterung der einzelnen Tempo 30-Verkehrsgutachten					
Projektierung von ÖV-Beschleunigungsmassnahmen					
Projektierung flankierender Massnahmen zur Minimierung unerwünschter räumlicher Verkehrsverlagerungen					
<b>Einführung / Umsetzung von Massnahmen:</b>					
weitere Tempo 30-Einführungen im Strassenraum					
Umsetzung von ÖV-Beschleunigungsmassnahmen					
Umsetzung flankierender Massnahmen zur Minimierung unerwünschter räumlicher Verkehrsverlagerungen					

## 13. Gesamteinschätzung zur Weiterentwicklung von Tempo 30

### 13.1 Haltung des Regierungsrates

Der Regierungsrat erachtet eine weitreichende Verkehrsberuhigung im Stadtstrassennetz und auf den Kantonsstrassen in Riehen und Bettingen als erstrebenswert. Er verspricht sich von Tempo 30 statt 50 auch auf den Hauptachsen aus verkehrs-, städteplanerischer und klimapolitischer Sicht einen grossen Nutzen. Der Regierungsrat ist davon überzeugt, dass die mit seiner vorgeschlagenen Erweiterung des Tempo 30-Netzes einhergehenden Herausforderungen zu bewältigen sind.

Wichtig ist ihm dabei, dass der ÖV seine Attraktivität behält und der motorisierte Verkehr nicht in die Wohnquartiere ausweicht. Dafür braucht es geeignete flankierende Massnahmen, die geplant und finanziert werden müssen.

Der Regierungsrat setzt sich auch dafür ein, dass das Bundesrecht zugunsten der Bedürfnisse der Städte in absehbarer Zeit im Sinne eines maximalen Handlungsspielraums für Städte und Gemeinden angepasst wird, so dass die Kommunen selbstständig über die Einführung von «generell Tempo 30» in Siedlungsgebieten entscheiden können.

In diesem Zusammenhang wehrt sich aktuell der schweizerische Städteverband und auch der Kanton Basel-Stadt gegen die Forderung der genannten Motion Schilliger und damit gegen eine drohende Beschneidung der Gemeindeautonomie bei der Einführung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen (vgl. Kap. 4.2).

### **13.2 Haltung der Einwohnergemeinden Riehen und Bettingen**

Die Gemeindeverwaltungen von Riehen und Bettingen wurden bei der Entwicklung des Tempo 30-Konzeptes, dem die Forderung der Motion Raphael Fuhrer und Konsorten zugrunde lagen, einbezogen.

Die Gemeinderäte von Riehen und Bettingen haben eine ablehnende Haltung gegenüber dem vorgesehenen, in Abb. 6 dargestellten Tempo 30-Zielnetz auf dem Kantonsstrassennetz eingenommen (mit Ausnahme des vorgesehenen Abschnitts auf der Baselstrasse in Riehen Dorf). Zudem wünschen die beiden Landgemeinden einen Fortbestand von Tempo 50 auch auf Basler Boden entlang der Zufahrtsachsen zu den entsprechenden Autobahnanschlüssen. Sie wünschen zudem, dass an den bestehenden Tempo 40-Strecken auf den Kantonsstrassen in Riehen und Bettingen festgehalten wird.

Der Regierungsrat hat die Haltung der beiden Landgemeinden gegenüber einer Tempo 30-Erweiterung auf dem Kantonsstrassennetz entgegengenommen, sieht aber nur bedingten Handlungsspielraum, von dem Tempo 30-Zielnetz abweichen zu können. An einer Lärmsanierung – unter Berücksichtigung allfällig vorgesehener lärmmindernder Strassenbeläge – will und muss der Regierungsrat festhalten, da es sich dabei um eine gesetzliche Pflicht handelt. Beim weitaus grössten Teil der zur Lärmsanierung mittels Tempo 30 vorgesehenen Kantonsstrassen-Abschnitten ist zudem nur während der Nacht Tempo 30 vorgesehen (Äussere Baselstrasse, sehr kurze Abschnitte in der Hörnliallee, auf der Baselstrasse nördlich des Dorfkerns Riehen und auf der Lörcherstrasse).

Inwiefern sich der erwartete Nutzen einer Einführung von zeitlich unbeschränktem Tempo 30 auf Kantonsstrassen-Abschnitten in den Gemeinden Riehen (ausserhalb des Dorfkerns) und Bettingen festigen lässt, soll im Rahmen der Ausarbeitung der gesetzlich verlangten Tempo 30-Gutachten vertieft abgeklärt werden. Dazu zählen der noch nicht verkehrsberuhigte Teil der Inzlingerstrasse, der durch das Wohngebiet verlaufende Teil der Bettingerstrasse, die Rauracherstrasse mit östlichem Teilabschnitt des Kohlistiegs sowie ein Teil der Hauptstrasse in Bettingen (vgl. Abb. 6). Die Gemeinden Riehen und Bettingen werden bei der fachlichen Begleitung der Erarbeitung dieser Gutachten einbezogen.

## **14. Politische Vorstösse**

Zur Tempo 30-Thematik liegen diverse politische Vorstösse vor, auf die der Regierungsrat im Folgenden eingeht. Basierend auf dem vorliegenden Ausgabenbericht wird der Regierungsrat nach

Vorliegen des Grossratsbeschlusses dazu auch drei Petitionen<sup>11</sup> im Zusammenhang mit Tempo 30 abschliessend erledigen können.

## 14.1 Motion Raphael Fuhrer und Konsorten

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 23. Juni 2022 mit GRB 22/25/25G vom Schreiben 21.5840.02 des Regierungsrates Kenntnis genommen und die nachstehende Motion Raphael Fuhrer und Konsorten dem Regierungsrat zur Ausarbeitung einer Vorlage innert zwei Jahren überwiesen. Mit GRB Nr. 24/42/15.1G vom 16. Oktober 2024 hat der Grosse Rat die Frist bis 31. Dezember 2025 erstreckt.

«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 Schadstoffe 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 schmaler 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

<sup>11</sup> Petitions-Nummern P450, P456, P465

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/h<sup>1</sup>. 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 würde<sup>2</sup>. 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.

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

<sup>2</sup> 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](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/f7d8e1b2-98cc-4783-a727-396af4b541c6/2018\\_0494.pdf](https://www.gemeinderat-zuerich.ch/Geschaefte/detailansicht-geschaefte/Dokument/f7d8e1b2-98cc-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/f7d8e1b2-98cc-4783-a727-396af4b541c6/2018\\_0494.pdf](https://www.gemeinderat-zuerich.ch/Geschaefte/detailansicht-geschaefte/Dokument/f7d8e1b2-98cc-4783-a727-396af4b541c6/2018_0494.pdf)).

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

### 14.1.1 Erläuterungen

Der Regierungsrat hat die Forderung einer integralen Einführung von Tempo 30 im Siedlungsgebiet des Kantons Basel-Stadt vertieft geprüft. Der vorliegende Ausgabenbericht dokumentiert die Prüfergebnisse und das Konzept des Regierungsrates zur weiteren Entwicklung von Tempo 30 auf Kantonsgebiet sowie den Massnahmenplan zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs.

### 14.1.2 Antrag

Mit vorliegendem Ausgabenbericht ist das Begehren der Motion erfüllt. Der Regierungsrat beantragt daher, diese abzuschreiben.

## 14.2 Anzug Brigitte Heilbronner und Konsorten betreffend «Tempo 30 in der ganzen Stadt Basel während der Nacht» (P115306)

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 11. Dezember 2024 vom Schreiben 11.5306.09 des Regierungsrates Kenntnis genommen und dem Antrag des Regierungsrates folgend den nachstehenden Anzug Brigitte Heilbronner und Konsorten stehen gelassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht 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 seligmachende 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 Eigenstrasse fehlt ist wahrscheinlich wegen der Umstellung der Lichtsignalanlagen auf gelb blinken, kaum mit Behinderungen zu rechnen.

Die Unterzeichnenden bitten den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten,

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

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

### 14.2.1 Erläuterungen

Mit vorliegendem Ausgabenbericht werden für alle verkehrsorientierten Strassen mit Lärmgrenzwert-Überschreitungen in der Nacht Temporeduktionen während den Nachtstunden beantragt, sofern Wirksamkeit, Zweckmässigkeit und Verhältnismässigkeit gegeben ist (siehe Kapitel 6). Auf nicht verkehrsorientierten Strassen besteht bereits weitestgehend Tempo 30. Damit ist der Handlungsspielraum für Temporeduktionen während der Nacht aus Lärmschutzgründen ausgeschöpft. Weitergehende Temporeduktionen an Strassenabschnitten ohne Überschreitung der Grenzwerte, sind aus bundesrechtlicher Sicht grundsätzlich nicht verhältnismässig.

Eine Reduktion der Strassenbeleuchtung erachtet der Regierungsrat nicht als zweckmässig, zumal diese Beleuchtung auch zur Sicherstellung einer hohen Verkehrssicherheit und allgemein des Sicherheitsgefühls im öffentlichen Raum dient. Die Lichtsignalanlagen wurden erst vor wenigen Jahren in Bezug auf Umstellung auf Gelbblinken überprüft. Inzwischen hat das Amt für Mobilität auf Wunsch der Bevölkerung und im Interesse der Verkehrssicherheit die Betriebszeiten einzelner Anlagen wieder ausgeweitet. Die Einführung von Tempo 30 während der Nacht ändert grundsätzlich nichts an der Beurteilung in diesem Zusammenhang. Dafür sind andere Kriterien (z.B. Sichtweiten) entscheidender.

Die Einrichtung eines Versuchsgebiets in Grossbasel West erachtet der Regierungsrat als nicht zielführend. Vielmehr sollen alle zur Einführung von Tempo 30 während der Nacht vorgesehenen Strassenzüge, die nicht in dem vom Regierungsrat vorgeschlagenen Tempo 30-Zielnetz zur Erfüllung der Motion Raphael Fuhrer und Consorten enthalten sind, möglichst bald lärmsaniert werden.

Verkehrsteilnehmende der trinationalen Agglomeration Basel sind mit Tempo 30-Regelungen während der Nacht auch teilweise vertraut, denn solche Regelungen bestehen beispielsweise in Lössach oder Bad Säckingen bereits seit einiger Zeit.

#### 14.2.2 Antrag

Aufgrund des vorliegenden Berichts beantragen wir, den Anzug Brigitte Heilbronner und Konsorten betreffend «Tempo 30 in der ganzen Stadt Basel während der Nacht» abzuschreiben.

#### 14.3 Anzug Georg Mattmüller und Konsorten betreffend «flankierende Massnahmen im Wettsteinquartier zum Schutze der Wohnqualität» (P165304)

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 11. Dezember 2024 vom Schreiben 16.5304.05 des Regierungsrates Kenntnis genommen und dem Antrag des Regierungsrates folgend den nachstehenden Anzug Georg Mattmüller und Konsorten stehen gelassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

«Die aktuelle Planung des Roche-Areals sieht mittelfristig eine Erhöhung der Arbeitsplätze auf dem Areal vor (vgl. Ratschlag zum Bebauungsplan Grenzacherstrasse (Nordareal) 15.1824.01, 25.11.2015). Der Arealausbau schafft einen enormen Mobilitätsdruck, den Hoffmann-La Roche mit einem vorbildlichen Mobilitätskonzept abfedert. Im Bericht der BRK (vgl. 15.1824.02) unter Ziff. 3.3 sowie im Mitbericht der UVEK unter Ziff. 2.2 bis 2.4 sind zudem ÖV- und MIV-Massnahmen beschrieben oder angezeigt, die durch den Kanton zudem teilweise bereits beschlossen oder in Planung sind (Schnellbus Grenzacherstrasse - Bahnhof SBB / S-Bahnanschluss Solitude an der Schwarzwaldallee, Parkplatzsituation, Fuss- und Veloverkehr).

Im Zusammenhang mit dem Ratschlag zum Bebauungsplan des Roche-Areals stellen sich jedoch weitere Fragen für mögliche flankierende Massnahmen zur Verbesserung der Wohnqualität und Entschärfung des Mobilitätsdruckes. Diesbezüglich sind bauliche Lärmsanierung und weitere Temporeduktionen im Quartier denkbare Wege. Bauliche Lärmsanierungen in Form von Flüsterbelag sind in anderen Quartieren bereits erfolgreich umgesetzt (z.B. am Morgartenring vgl. Ratschlag 10.0372.01). Temporeduktion ist eine weitere Massnahme, um örtlichen Lärm insbesondere in der Nacht zu reduzieren und schafft zudem mehr Verkehrssicherheit. In Bezug auf den Lärm gibt es in Basel mit der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt Seite 3/5 Regelung Dornacherstrasse ein Beispiel des "Nachtfahrverbotes", dass tagsüber eine verkehrsorientierte Strasse und in der Nacht siedlungsorientiert nur von Anwohnern befahren werden darf.

Die Unterzeichnenden bitten die Regierung daher zu prüfen und zu berichten,

1. ob eine Lärmsanierung mit Flüsterbelag für die wichtigen Strassenzüge im Wettsteinquartier (insbesondere Grenzacherstrasse / Peter-Rot-Strasse/ Wettsteinallee/ erster Abschnitt Riehenring) angezeigt ist,
2. ob eine Temporeduktion in aktuell verkehrsorientierten Strassenzügen (insbesondere erster Abschnitt Grenzacherstrasse / erster Abschnitt Riehenring mit anschliessendem zweiten Abschnitt Wettsteinallee) sinnvoll siedlungsorientiert mit Tempo 30 eingerichtet werden kann,
3. wie eine siedlungsbedingte Temporeduktion sich auf die bestehende und künftige ÖV-Erschliessung des Wettsteinquartiers auswirkt.

Georg Mattmüller, Martin Lüchinger, Franziska Reinhard, Rudolf Rechsteiner, Salome Hofer, Kerstin Wenk, Danielle Kaufmann, Sarah Wyss, Daniel Goepfert, Thomas Grossenbacher»

##### 14.3.1 Erläuterungen

Von den zur Prüfung einer Lärmsanierung mittels lärm mindernden Belags genannten Strassen sind zwei von einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte betroffen. Es sind dies die Grenzacherstrasse und die Wettsteinallee (Abschnitt Peter Rot-Strasse–Schwarzwaldallee). An beiden Strassen wurde bereits ein lärm mindernder Belag eingebaut. An der Grenzacherstrasse werden die Immissionsgrenzwerte auch mit dem lärm mindernden Belag nicht flächendeckend erreicht.

Auch an der Peter Rot-Strasse im Abschnitt Grenzacherstrasse–Wettsteinallee wurde mittlerweile ein lärmindernder Belag eingebaut. Weitere lärmindernde Beläge sind geplant für die Peter Rot-Strasse im Abschnitt Wettsteinallee–Riehenstrasse (2029–2030) und in der Wettsteinallee im Abschnitt Riehenring–Peter Rot-Strasse.

Die Grenzacherstrasse, im Abschnitt zwischen Wettsteinplatz und Schwarzwaldbrücke/-strasse, ist Bestandteil des vom Regierungsrat vorgeschlagenen Tempo 30-Zielnetzes. Dasselbe trifft zu für die ganze Wettsteinallee sowie den im Wettsteinquartier befindlichen Abschnitt des Riehenrings. Die rechtlichen Voraussetzungen für Tempo 30 in diesen Strassenabschnitten sind gemäss der Grobanalyse gegeben. Ein Detailnachweis ist Gegenstand der noch zu erstellenden, gesetzlich geforderten Tempo 30-Gutachten. Im Weiteren erfolgte in der Wettsteinallee, im Abschnitt Schwarzwaldallee–Peter Rot-Strasse, in jüngerer Zeit eine Umgestaltung der Strassenoberfläche inklusive Einrichtung komfortabler breiter Radstreifen, was diesem Abschnitt bereits einen verstärkt siedlungsorientierten Charakter verliehen hat.

Eine weitere Temporeduktion im Wettsteinquartier hat keine massgebende Wirkung auf die ÖV-Erschliessung für das Quartier selbst. Es entstehen lokal leicht längere Fahrzeiten, welche aber eher für durchfahrende Reisende spürbar sind. Die Temporeduktion führt aufgrund längerer Fahrzeiten jedoch zu höheren Betriebskosten, die den Kanton durch höhere Abgeltungen belasten.

#### 14.3.2 Antrag

Aufgrund des vorliegenden Berichts beantragen wir, den Anzug Georg Mattmüller und Konsorten betreffend «flankierende Massnahmen im Wettsteinquartier zum Schutze der Wohnqualität» abzuschreiben.

#### 14.4 Anzug Michael Wüthrich und Konsorten betreffend «Einführung Tempo 30 in der Grenzacherstrasse im Umfeld der Kindergarten an der Kreuzung Peter Rot-Strasse» (P135431)

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 11. Dezember 2024 vom Schreiben 13.5431.07 des Regierungsrates Kenntnis genommen und dem Antrag des Regierungsrates folgend den nachstehenden Anzug Michael Wüthrich und Konsorten stehen gelassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

«Am 23. Oktober 2013 hat der Grosse Rat den Ratschlag zur Aufwertung der Grenzacherstrasse im Bereich der Firma Roche angenommen. In der vorberatenden Kommission (UVEK) und in den Voten im Grossen Rat wurde auf die Problematik, dass die Temporeduktion auf Tempo 30 im Bereich der Roche umgesetzt werden wird – nicht aber im gerade angrenzenden Bereich des Kindergartens an der Ecke zur Peter Rot-Strasse. Da der Projektperimeter des Ratschlages den Kindergarten nicht betraf, hat die Kommission beschlossen, einen entsprechenden Anzug einzureichen mit der Bitte um zeitgleiche Umsetzung der Massnahme.

Die hängige Petition P317 „für mehr Sicherheit der Schulwege im Wettsteinquartier“ fordert die „Einführung von Tempo 30 (mindestens zu Schulbeginn- und -schlusszeiten); Generelles Überholverbot auf dem Abschnitt Wettsteinplatz bis Peter Rot-Strasse sowie an der Kreuzung (durchgezogene Mittellinien bzw. gute Markierungen).“

Der Regierungsrat wird deshalb gebeten,

- Tempo 30 in der Grenzacherstrasse im Umfeld der Kindergarten an der Kreuzung Peter Rot-Strasse (mindestens zu Schulbeginn und -schlusszeiten) einzuführen und
- Zu prüfen, ob die Grenzacherstrasse zwischen Wettsteinplatz und Roche nicht von einer verkehrsorientierten Strasse in eine siedlungsorientierte Strasse umklassiert werden kann.

Michael Wüthrich, Stephan Luethi-Brüderlin, Brigitte Heilbronner, Antia Lachenmeier-Thüring, Aeneas Wanner, Jörg Vitelli, Dominique König-Lüdin»

#### 14.4.1 Erläuterungen

Die Grenzacherstrasse, im Abschnitt zwischen Wettsteinplatz und Schwarzwaldbrücke/-strasse, ist Bestandteil des vom Regierungsrat vorgeschlagenen Tempo 30-Zielnetzes. Die rechtlichen Voraussetzungen für Tempo 30 rund um die Uhr sind gemäss der Grobanalyse gegeben. Ein entsprechender Detailnachweis ist Gegenstand des noch zu erstellenden Gutachtens. In diesem Zusammenhang soll auch geprüft werden, ob die Signalisation von Tempo 30 im Bereich des Roche-Areals angepasst werden soll.

Eine Abklassierung der Grenzacherstrasse, im Abschnitt zwischen Wettsteinplatz und Peter Rot-Strasse, zu einer siedlungsorientierten Strasse ist nicht notwendig, um dort Tempo 30 einführen zu können. Es liegen genügend Argumente gemäss SSV Art. 108 vor, um Tempo 30 trotz der Klassifizierung als Hauptsammelstrasse begründen zu können.

#### 14.4.2 Antrag

Aufgrund des vorliegenden Berichts beantragen wir, den Anzug Michael Wüthrich und Konsorten betreffend «Einführung Tempo 30 in der Grenzacherstrasse im Umfeld der Kindergarten an der Kreuzung Peter Rot-Strasse» abzuschreiben.

### 14.5 Anzug Lea Steinle und Konsorten betreffend «Tempo 30 in der Erlenstrasse»

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 11. Dezember 2024 vom Schreiben 18.5421.04 des Regierungsrates Kenntnis genommen und dem Antrag des Regierungsrates folgend den nachstehenden Anzug Lea Steinle und Konsorten stehen gelassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

«Die Erlenstrasse verläuft vom Musical Theater bis zur Schwarzwaldallee. Die nur 500 Meter kurze Erlenstrasse erlaubt es momentan auf 50 km/h zu beschleunigen, was Auto- und Motorradfahrer zum kurzen, lärmigen, unsicheren und ineffektiven Beschleunigen auf die maximal zulässige Geschwindigkeit für die wenigen Meter nutzen. Das, obwohl der untere Abschnitt der Erlenstrasse wegen Kurven unübersichtlich ist. Zudem gibt es mehrere Schulen, Kindergärten, Tagesheime und ein Altersheim an der Erlenstrasse. Damit die Erlenstrasse sowohl von den älteren als auch den jungen Quartierbewohnenden genutzt werden kann, ist eine ungefährliche Überquerung unerlässlich. Heute muss die Strasse jedoch an unübersichtlichen Stellen überquert werden, welche mit 50 km/h befahren werden können.

Eine Reduktion der Tempolimiten auf 30 km/h würde das Unfallrisiko mindern, da so der Bremsweg stark reduziert würde. Der Zeitverlust auf dem nur 300 m langen geraden Stück ist vernachlässigbar. Durch ein Einbahnregime in den Nebenstrassen könnte zudem Ausweichverkehr verhindert werden. Zudem wirkt sich Tempo 30 positiv auf Luft- und Wohnqualität aus. Im Rahmen der Motion Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt Seite 4/5 17.5144.01 (Motion betreffend Durchsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen Tempo 30 im Bereich von Schulhäusern und Kindergärten) müsste sowieso fast auf der ganzen Strecke zumindest zeitweise Tempo 30 eingeführt werden, da Kindergärten und Schulen an der Erlenstrasse liegen.

Die Strasse wird vom Bus 30 befahren. Der Bus biegt erst um die Ecke und hält dann auf dem von ihm befahrenen ca. 300m langen Stück zudem einmal an der Haltestelle Erlenmatt. Eine Geschwindigkeitsreduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 auf dem kurzen Stück hätte also wenig Einfluss auf den Fahrplan des Busses. Zudem wurde auch in anderen von Bussen befahrenen Strassen (z.B. Reiterstrasse) Tempo 30 eingeführt. Zur Steigerung der Wohnqualität und Sicherheit in der Erlenstrasse bitten die Unterzeichnenden darum den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten, ob die Erlenstrasse durchgängig mit Tempo 30 signalisiert werden kann.

Lea Steinle, Aeneas Wanner, Raphael Fuhrer, Danielle Kaufmann, Kaspar Sutter, Beat Braun, Sarah Wyss»

### **14.5.1 Erläuterungen**

Der noch nicht verkehrsberuhigte Abschnitt der Erlenstrasse, zwischen der Mattenstrasse und der Schwarzwaldallee, ist Bestandteil des vom Regierungsrat vorgeschlagenen Tempo 30-Zielnetzes. Die rechtlichen Voraussetzungen für Tempo 30 rund um die Uhr sind gemäss der Grobanalyse gegeben. Ein entsprechender Detailnachweis ist Gegenstand des noch zu erstellenden Gutachtens. Dabei soll auch der Strassenlärm-Sanierungsbedarf im Detail beurteilt werden.

### **14.5.2 Antrag**

Aufgrund des vorliegenden Berichts beantragen wir, den Anzug Lea Steinle und Konsorten betreffend «Tempo 30 in der Erlenstrasse» abzuschreiben.

## **14.6 Weitere Forderungen aus Politik und Bevölkerung**

Es liegen weitere Vorstösse aus dem Grossen Rat vor, bei denen Tempo 30 allerdings nur eines von diversen anderen Anliegen bildet. Zudem liegen, wie erwähnt, mehrere Petitionen vor mit Forderungen zum Thema Tempo 30. Der Regierungsrat wird diese Geschäfte auf Basis des vorliegenden Ausgabenberichts separat behandeln.

## **15. Formelle Prüfung**

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

## **16. Antrag**

- Mit vorliegendem Ausgabenbericht ist das Begehren der Motion erfüllt. Der Regierungsrat beantragt daher, Motion Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend «integrale Signalisation von Tempo 30 in Basel-Stadt mit gleichzeitiger Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs gemäss Kantonsverfassung § 30» abzuschreiben.
- Aufgrund des vorliegenden Berichts beantragen wir, den Anzug Brigitte Heilbronner und Konsorten betreffend «Tempo 30 in der ganzen Stadt Basel während der Nacht» abzuschreiben.
- Aufgrund des vorliegenden Berichts beantragen wir, den Anzug Georg Mattmüller und Konsorten betreffend «flankierende Massnahmen im Wettsteinquartier zum Schutze der Wohnqualität» abzuschreiben.
- Aufgrund des vorliegenden Berichts beantragen wir, den Anzug Michael Wüthrich und Konsorten betreffend «Einführung Tempo 30 in der Grenzacherstrasse im Umfeld der Kindergärten an der Kreuzung Peter Rot-Strasse» abzuschreiben.
- Aufgrund des vorliegenden Berichts beantragen wir, den Anzug Lea Steinle und Konsorten betreffend «Tempo 30 in der Erlenstrasse» abzuschreiben.
- Gestützt auf unsere Ausführungen betragen wir dem Grossen Rat zudem die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer  
Regierungspräsident



Marco Greiner  
Vizestaatschreiber

**Beilage**

- Entwurf Grossratsbeschluss
- Anhang: Glossar/Begriffserläuterungen

## **Grossratsbeschluss**

### **Ausgabenbericht**

### **betreffend die Projektierung und Einführung eines ersten Teils des Zielnetzes Tempo 30**

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ausgabenbericht des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und nach dem mündlichen Antrag der [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

Ausgaben in Höhe von insgesamt Fr. 750'000 für die Projektierung während den ersten drei Jahren des Zielnetzes Tempo 30, für die Projektierung zugehöriger flankierender Massnahmen zur Minimierung unerwünschter räumlicher Verkehrsverlagerungen, für die Projektierung von Massnahmen zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs sowie für weitere Tempo 30-Einführungen im Rahmen des Zielnetzes zu Lasten des Investitionsbereichs 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» (Pos. 6618.310.20000) zu bewilligen.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

## Anhang: Glossar / Begriffserläuterungen

Begriff	Erläuterung
<p>Verkehrsrecht betreffend Tempo 30</p>	<p>Seit 1. Januar 2023 müssen von den Verfügungsbehörden von Verkehrsanordnungen nur noch für die sogenannten -&gt; <b>verkehrsorientierten Strassen</b> Gutachten erstellt werden, welche den Nachweis zur Erfüllung der rechtlichen Voraussetzungen von Tempo 30 gemäss Signalisationsverordnung (SSV), Art. 108 erbringen müssen.</p> <p>Für die -&gt; <b>nicht verkehrsorientierten Strassen</b> sind diese Gutachtenpflicht und die Verknüpfung mit genanntem Ordnungsartikel weggefallen. Um Tempo 30 auf einer nicht verkehrsorientierten Strasse einführen zu können, kann die Verfügungsbehörde auch Gründe geltend machen, die auf örtlichen Verhältnissen, verkehrsplanerischen, städtebaulichen Bedürfnissen etc. basieren. So können Tempo 30-Zonen auch einzig zur Erhöhung der Lebensqualität eingeführt werden.</p> <p>Die Herabsetzung der allgemeingültigen Höchstgeschwindigkeit auf einzelnen Strassen muss jedoch nach wie vor von der jeweiligen Verfügungsbehörde publiziert werden, unabhängig davon, ob die Strasse verkehrsorientiert ist oder nicht. Gegen die jeweilige Verkehrsanordnung kann Einsprache erhoben werden.</p> <p>Aus diesem Grund erstellt der Kanton Basel-Stadt für Tempo 30-Einführungen auf nicht verkehrsorientierten Stadtstrassen seit der oben genannten Anpassung der Rechtsgrundlagen zwar keine Verkehrsgutachten mehr, jedoch technische Kurzdokumentationen mit Begründung der Zweck- und Verhältnismässigkeit einer geplanten Einführung von Tempo 30.</p> <p><b>Verkehrsrechtlich</b> existiert in der Schweiz bezüglich Strassentyp nur die Unterscheidung in verkehrs- und nicht verkehrsorientierte Strassen. Die rechtliche Definition einer verkehrsorientierten Strasse ist in der Signalisationsverordnung des Bundes (SSV, Art. 1, Abs. 9) festgehalten: «Verkehrsorientierte Strassen sind alle Strassen innerorts, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte bestimmt sind».</p> <p>Daneben unterscheidet das Bundesrecht nach Haupt- und Nebenstrassen, was mit der Signalisation der Hauptstrassen, der Kenntlichmachung der Vortrittsverhältnisse und der Art der Wegweisungs-Signalisation zu tun hat.</p>
<p>Verkehrsorientierte Strassen/nicht verkehrsorientierte Strassen; Strassennetz-hierarchie; Zusammenhang mit Tempo 30</p>	<p>Im Kanton Basel-Stadt zählen die Hauptverkehrs- und Hauptsammelstrassen auf Stadtgebiet sowie die Kantonsstrassen in den Gemeinden Riehen und Bettingen zu den verkehrsorientierten Strassen. Unter den Gemeindestrassen in Riehen und Bettingen gibt es nebst den Kantonsstrassen auch noch einzelne weitere verkehrsorientierte Strassen. Für diese ist aber nicht der Kanton, sondern sind die Gemeinden Riehen und Bettingen zuständig.</p> <p>Zu den nicht verkehrsorientierten Strassen zählen die Quartiersammelstrassen und Erschliessungsstrassen.</p> <p>Welche Strassentypen zu den verkehrs- und zu den nicht verkehrsorientierten Strassen zählen und wie die verschiedenen Strassentypen charakterisiert sind,</p>

	<p>wird nicht durch das Verkehrsrecht vorgegeben, sondern durch VSS-Normen, die den Status von empfehlenden Planungsgrundlagen haben.</p> <p>Das schweizerische Verkehrsrecht unterscheidet nebst den Begriffen «verkehrsorientiert» und «nicht verkehrsorientiert» das Strassennetz, das dem Hochleistungsnetz (Autobahnen, Autostrassen) untergeordnet ist, zudem in «Hauptstrassen» und «Nebenstrassen». Mit letzterer Unterscheidung werden primär die Vortrittsverhältnisse festgelegt und mittels Signalen/Markierung entlang der Hauptstrassen verdeutlicht.</p> <p>Es gilt folgender Zusammenhang bzgl. der im Kanton Basel-Stadt bestehenden Strassentypen:</p> <table border="1" data-bbox="400 611 1442 891"> <thead> <tr> <th>Strassentyp:</th> <th>verkehrsorientiert</th> <th>nicht verkehrsorientiert</th> <th>Hauptstrasse</th> <th>Nebenstrasse</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hauptverkehrsstrasse (HVS)</td> <td>x</td> <td></td> <td>x</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Hauptsammelstrasse (HSS)</td> <td>x</td> <td></td> <td></td> <td>x</td> </tr> <tr> <td>Quartiersammelstrasse (QSS)</td> <td></td> <td>x</td> <td></td> <td>x</td> </tr> <tr> <td>Erschliessungsstrasse (ES)</td> <td></td> <td>x</td> <td></td> <td>x</td> </tr> </tbody> </table> <p>Die Hauptstrassen in den Gemeinden Riehen und Bettingen werden zudem «Kantonsstrassen» genannt. Die übrigen Strassen in Riehen und Bettingen sind Gemeindestrassen. Diese Gemeindestrassen sind von der Motion Raphael Fuhrer und Konsorten sowie von einer Strassenlärmsanierung mittels Tempo 30 nicht betroffen.</p> <p>Der Regierungsrat hat Ende 2010 in Absprache mit dem ASTRA und den Nachbarkantonen die aktuell gültige Strassennetzhierarchie im Kanton Basel-Stadt festgelegt. Die einzelnen Strassentypen sind aus dem <a href="#">Geoportal</a> ersichtlich.</p> <p>Infolge der seit 1. Januar 2023 gültigen Revision der Signalisationsverordnung kann Tempo 30 auf nicht verkehrsorientierten Strassen, mit ausdrücklichem Willen des Gesetzgebers, einfacher als zuvor eingeführt werden. Das schweizerische Verkehrsrecht beinhaltet jedoch keine genaue Definition des Begriffs «verkehrsorientiert» (vgl. Art. 1 SVG). Es besteht nur eine verkehrsplanerische Definition in den VSS-Normen.</p> <p>Kantone und Gemeinden haben, abgesehen vom Hochleistungsstrassennetz (Autobahnen und Autostrassen), einen Spielraum bei der Festlegung ihrer Strassennetzhierarchie. Eine Abstimmung mit dem Bund (ASTRA) ist nur nötig bezüglich jener Hauptstrassen, die zugleich sogenannte Durchgangsstrassen gemäss der Durchgangsstrassen-Verordnung des Bundes sind.</p>	Strassentyp:	verkehrsorientiert	nicht verkehrsorientiert	Hauptstrasse	Nebenstrasse	Hauptverkehrsstrasse (HVS)	x		x		Hauptsammelstrasse (HSS)	x			x	Quartiersammelstrasse (QSS)		x		x	Erschliessungsstrasse (ES)		x		x
Strassentyp:	verkehrsorientiert	nicht verkehrsorientiert	Hauptstrasse	Nebenstrasse																						
Hauptverkehrsstrasse (HVS)	x		x																							
Hauptsammelstrasse (HSS)	x			x																						
Quartiersammelstrasse (QSS)		x		x																						
Erschliessungsstrasse (ES)		x		x																						
<p>Strassenlärm-sanierung / Umweltschutz-gesetz (USG) des Bundes / Lärmschutzver-ordnung (LSV) des Bundes</p>	<p>In Artikel 11 des USG ist als Grundsatz festgehalten, dass der Lärm in erster Linie durch Massnahmen an der Quelle zu begrenzen ist. An der Quelle stehen beim Strassenlärm lediglich zwei Massnahmen zur Verfügung: der Einbau lärm-mindernder Strassenbeläge und die Umsetzung von verkehrsberuhigenden Massnahmen. Wo die Umsetzung der Massnahmen an der Quelle nicht möglich ist, sind theoretisch auch Massnahmen auf dem Lärm-Ausbreitungsweg, namentlich Lärmschutzwände, möglich. Der Bau von Lärmschutzwänden als Sa-nierungsmassnahme auf dem Ausbreitungsweg wird im dicht bebauten Sied-ungsgebiet aufgrund der räumlichen Verhältnisse und des Strassenbilds ausgeschlossen. Massnahmen an Gebäuden, wie Schallschutzfenster sind</p>																									

	<p>keine Sanierungsmassnahmen nach Umweltschutzgesetz und Lärmschutzverordnung.</p> <p>Sind die Massnahmen an der Quelle oder auf dem Ausbreitungsweg weder technisch noch betrieblich möglich, wirtschaftlich nicht tragbar oder können auch mit den umgesetzten Massnahmen die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden, muss die Strassenanlage von der Lärmsanierungspflicht sogenannt «erleichtert» werden. Den Eigentümern der betroffenen Liegenschaften ist im Vorfeld das rechtliche Gehör zu gewähren. Es ist darzulegen, welche Massnahmen geprüft wurden und aus welchen Gründen die jeweiligen Massnahmen nicht umgesetzt werden können. Werden Belastungen über dem Alarmwert erleichtert, müssen die Eigentümer zum Einbau von Schallschutzfenstern verpflichtet werden (Art. 15, LSV). Die Kosten gehen zu Lasten des Inhabers der Strassenanlage (Art. 16, LSV).</p> <p>Ausführungen zum Vorgehen bei der durch das WSU/BVD durchgeführten Analyse zur Prüfung von Tempo 30 als Lärmsanierungsmassnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Die Strassen mit angrenzenden Lärmgrenzwert-Überschreitungen wurden einer ersten Triage unterzogen, wobei folgende Aspekte beurteilt wurden: Ausmass der Lärmbelastung, Anzahl der von Überschreitungen betroffenen Liegenschaften, örtliche Dimension der erhöhten Lärmbelastung, Kategorie der betroffenen Strassen nach Strassennetzhierarchie, realisierte und vorgesehene lärmindernde Beläge und Auswirkungen einer Temporeduktion auf ÖV und MIV. In der Folge wurden hauptsächlich Temporeduktionen während den Nachtstunden geprüft und vereinzelt Temporeduktionen mit einem 24 Stunden-Regime.</li><li>- Auf eine Tempo 30-Detailprüfung grundsätzlich verzichtet wurde, wenn die Umsetzung der Massnahme aufgrund von nur vereinzelt betroffenen Liegenschaften offensichtlich nicht verhältnismässig ist, Tempo 30 bereits umgesetzt oder geplant ist oder die Strassen nicht Verursacher der erhöhten Lärmbelastung sind. In Einzelfällen wurde aufgrund der Möglichkeit einer Lärmsanierung mittels lärmindernden Belags keine Temporeduktion untersucht.</li><li>- Die Detailprüfung umfasste nebst der verkehrstechnischen Beurteilung eine Aussage über die Wirkung zur Lärminderung wie auch über die Verhältnismässigkeit der Massnahme. In die Verhältnismässigkeitsprüfung ist auch die Möglichkeit einer Lärmsanierung mit der einzigen alternativen Lärmsanierungsmassnahme an der Quelle, dem Einbau eines lärmindernden Belags eingeflossen. Dieser ist mit wenigen Ausnahmen als alleinige Massnahme zur Lärmsanierung nicht ausreichend aufgrund der Höhe der Überschreitungen.</li><li>- Auch die Elektromobilität wird vom Kanton Basel-Stadt aktiv gefördert, kann aber aufgrund der Reifen-Abrollgeräusche keine Ersatzmassnahme zur Verkehrsberuhigung sein. Denn das Abrollgeräusch der Reifen verursacht bei konstanter Fahrt bereits ab 30 km/h mehr Lärm als der Antriebsmotor von Autos. Der Trend zu schwereren Fahrzeugen mit breiten Pneus verstärkt die Rollgeräusche.</li></ul>
--	---