



Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

betreffend Beantwortung der Interpellation von Philipp Schoch, Grüne, "Bilanz Tempo 30" (2006 / 176)

Vom 6. Februar 2007

Am 22. Juni 2006 hat Philipp Schoch (Grüne) eine Interpellation betreffend "Bilanz Tempo 30" eingereicht. Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Text:

Tempo 30 auf Quartierstrassen in Gemeinden wird im Luftreinhalteplan als sehr effektive Massnahme zur Reduktion der Luftschadstoffe aufgelistet. Einige Baselbieter Gemeinden haben Tempo 30 erfolgreich eingeführt, andere noch nicht.

Zum Thema Tempo 30 stelle ich folgende Fragen und bitte den Regierungsrat um schriftliche Antwort.

- 1. Wie viele Tempo 30 Flächen können die Gemeinden im Kanton Basel-Landschaft bis dato ausweisen (in %, ausgehend von der Gesamtheit aller Tempo 30-fähigen Gemeindestrassen) ?*
- 2. Welches Reduktionspotential der Luftschadstoffe ergibt sich aus den bis heute nicht realisierten Tempo 30 Zonen?*
- 3. Mit welchen konkreten Massnahmen unterstützt der Kanton die Gemeinden in der kostengünstigen Realisierung von temporeduzierten Wohnquartieren? (z.B. einfache Markierungen und versetzte Parkfelder anstatt aufwändiger Bauten)*
- 4. Die Bundesgesetzgebung schreibt nach Einführung von Tempo 30 Zonen Nachkontrollen vor. Was sind die Ergebnisse dieser Nachkontrollen im Kanton Basel-Landschaft?*

Einleitende Bemerkungen:

Anfangs der 90er Jahre wurden im Kanton Basel-Landschaft die ersten Tempo-30-Zonen erstellt. Mit vier Versuchszonen in den Gemeinden Arlesheim, Birsfelden, Pratteln und Reinach wurden erste Erfahrungen gesammelt. Gleichzeitig hat eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Fachleuten der Justiz-, Polizei- und Militärdirektion sowie der Bau- und Umweltschutzdirektion eine Wegleitung zur Einrichtung der Zonensignalisation Tempo-30 erstellt. Diese Wegleitung dient den Gemeinden, nebst der Eidgenössischen Verordnung über Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen, als Grundlage für die Planung und Realisierung von Tempo-30-Zonen.

Der Luftreinhalteplan beider Basel 2004 - er hat einen Zeithorizont von rund fünf Jahren - enthält als Massnahme 1.2 "Strassenraumgestaltung und -organisation in Innerortsbereich" ein Massnahmenbündel inklusive "Tempo 30 in geeigneten Wohnquartieren". Abgesehen von der kantonalen Genehmigung für eine Abweichung von der Allgemeinen Innerortshöchstgeschwindigkeit sind die Gemeinden bezüglich der Einführung von Tempo-30-Zonen autonom.

Beantwortung der Fragen:

Frage 1:

Wie viele Tempo 30 Flächen können die Gemeinden im Kanton Basel-Landschaft bis dato ausweisen (in %, ausgehend von der Gesamtheit aller Tempo 30-fähigen Gemeindestrassen) ?

In den letzten fünfzehn Jahren wurden im Kanton Basel-Landschaft, insbesondere im unteren Kantonsteil, einige Tempo-30-Zonen geplant und realisiert. Insgesamt wurden bis heute 30 Tempo-30-Zonen und drei Begegnungszonen erstellt. Weitere Tempo-30-Zonen sind bei verschiedenen Gemeinden in Diskussion und dürften folgen. Die Planung und Realisierung von Tempo-30-Zonen ist nicht primär eine Angelegenheit des Kantons sondern der Gemeinden.

Es existiert keine Analyse, welche Gemeindestrassen im Kanton insgesamt "Tempo 30-fähig" sind. Welche Strassen in eine Tempo-30-Zone integriert werden können, muss in jeden Fall individuell und aufgrund der aktuellen Gegebenheiten überprüft und entschieden werden. Aus diesem Grund können wir keine Prozentangaben, sondern lediglich die absoluten Zahlen der verwirklichten Tempo-30-Zonen mitteilen.

Frage 2:

Welches Reduktionspotential der Luftschadstoffe ergibt sich aus den bis heute nicht realisierten Tempo 30 Zonen?

Tempo-30-Zonen sind bis heute in erster Linie aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Reduktion des Lärms realisiert worden. Der Schadstoffausstoss stand bisher nicht im Vordergrund. Eine flächenhafte Beruhigung des Verkehrs mit gleichmässigen Geschwindigkeiten auf niedrigem Niveau stellt eine geeignete Massnahme zur Verbesserung der Luftqualität dar. Um das Reduktionspotential aufzuzeigen, wurde im Luftreinhalteplan angenommen, dass sich die Anzahl PW-Fahrten innerorts durch die Massnahmen 1.2 "Strassenraum - Gestaltung und -Organisation in Innerortsbereichen" und 1.3 "Parkraumbewirtschaftung" (betrifft im Wesentlichen nur Basel-Stadt) sowie durch die laufenden Verbesserungs- und Ausbauprogramme für den regionalen ÖV bis 2010 um insgesamt etwa 10% reduzieren lassen.

Die potentiellen Gemeindestrassen, die heute (noch) nicht in Tempo-30-Zonen integriert worden sind, machen im Gesamtpaket 1.2 nur einen kleinen Anteil innerhalb der erwähnten 10% aus. Das noch nicht ausgeschöpfte Reduktionspotential dürfte somit lediglich im einstelligen Prozentbereich liegen.

Frage 3:

Mit welchen konkreten Massnahmen unterstützt der Kanton die Gemeinden in der kostengünstigen Realisierung von temporeduzierten Wohnquartieren? (z.B. einfache Markierungen und versetzte Parkfelder anstatt aufwändiger Bauten)?

Die Planung und Realisierung der Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen liegt in der Kompetenz und Zuständigkeit der Gemeinden. Die verkehrspolizeiliche Anordnung im Zusammenhang mit der Änderung des Geschwindigkeitsregimes (Tempo 30) ist Sache des Kantons. Die Justiz-, Polizei- und Militärdirektion (JPMD) verfügt in Zusammenarbeit mit der Bau- und Umweltschutzdirektion die entsprechende verkehrspolizeiliche Anordnung. Die Polizei Basel-Landschaft, Hauptabteilung Verkehrssicherheit, Verkehrstechnik, unterstützt als Fachstelle der JPMD die Gemeinden massgeblich in der Planungsphase von Tempo-30-Zonen. Die Gemeinden können sich bei der Planung von Tempo-30-Zonen zudem auf die bereits erwähnte Wegleitung des Kantons stützen.

Die Abteilung Verkehrstechnik berät einerseits die Gemeindebehörden und das von der Gemeinde beauftragte Ingenieurbüro andererseits. Die Gemeinden haben die Möglichkeit, ihre Tempo-30-Zonen-Projekte beim Kanton zur Vorprüfung einzureichen. Die zuständigen Fachstellen der Bau- und Umweltschutzdirektion und die Polizei Basel-Landschaft geben zu einem eingereichten Projekt eine verbindliche und schriftliche Stellungnahme ab. Dieses Vorgehen bietet dem Gemeinderat die Gewähr, dass er der Einwohnergemeindeversammlung oder dem Wohnerrat ein vom Kanton akzeptiertes Projekt vorlegen kann.

Ob flankierende Massnahmen notwendig sind oder nicht, hängt vom festgestellten Geschwindigkeitsniveau (vor Einführung der Tempo-30-Zone) ab. Das Aufstellen der Signa-

lisationstafeln hat lediglich eine Geschwindigkeitsreduktion von zwei bis drei Km/h zur Folge. Diese Reduktion ist oft zu wenig, um die gewünschte Verkehrssicherheit und die erhoffte Wohnqualität zu erreichen. Die Markierung, Signalisierung und bauliche Gestaltung werden nicht vom Kanton festgelegt, sondern richten sich nach Bundesrecht.

Die Verordnung über Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) sieht gewisse Erleichterungen für die Einrichtung von Tempo-30-Zonen vor. Sie hält jedoch weiterhin am Erfordernis fest, dass zur Einhaltung von tieferen Höchstgeschwindigkeiten die nötigen Begleitmassnahmen ergriffen werden müssen. Je nach Geschwindigkeitsniveau müssen mehr oder weniger flankierende Massnahmen eingeplant und realisiert werden. Die Gemeinden entscheiden über die Art der flankierenden Massnahmen. Sie müssen jedoch geeignet sein, die Geschwindigkeit auf das tolerierbare Niveau von 30 bis 35 Km/h zu reduzieren.

Frage 4:

Die Bundesgesetzgebung schreibt nach Einführung von Tempo 30 Zonen Nachkontrollen vor. Was sind die Ergebnisse dieser Nachkontrollen im Kanton Basel-Landschaft?

Die Eidgenössische Verordnung über Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen sieht vor, dass spätestens nach einem Jahr eine Nachkontrolle erfolgen muss. Mit dieser Nachkontrolle soll bestätigt werden, dass die getroffenen Massnahmen ihren Zweck erfüllen und die Geschwindigkeit im Tolleranzbereich liegt. Gleichzeitig werden die Verkehrsfrequenzen und das Unfallgeschehen neu beurteilt. Entspricht die Tempo-30-Zone den Anforderungen, so gilt sie als definitiv eingeführt. Sollte dies nicht der Fall sein, so müssen von der Gemeinde geeignete Massnahmen in die Wege geleitet werden. Die bis heute realisierten Tempo-30-Zonen haben die Vorgaben mehrheitlich erfüllt.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Wüthrich-Pelloli

Der Landschreiber:

Mundschin