



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Beantwortung des Postulats Nr. [2010-403](#) von Christine Koch, SP-Fraktion: Temporeduktionen in Ortszentren ?

Datum: 13. März 2012

Nummer: 2012-085

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



2012/085

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

**betreffend Beantwortung des Postulats Nr. [2010-403](#) von Christine Koch, SP-Fraktion:
Temporeduktionen in Ortszentren ?**

vom 13. März 2012

1. Text des Postulats

Am 25. November 2010 reichte Christine Koch, SP-Fraktion, ein Postulat betreffend Temporeduktion in Ortszentren ein, das folgenden Wortlaut hat:

" Das Bundesgericht hat in einem weitherum beachteten Urteil vom 8. September 2010 Folgendes festgestellt (http://jumpcgi.bger.ch/cgi-bin/JumpCGI?id=08.09.2010_1C_17/2010):

'Ausnahmsweise und bei besonderen örtlichen Gegebenheiten kann aber auch ein Hauptstrassenabschnitt in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden, namentlich in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet'.

Dies eröffnet für Gemeinden, auf deren Hauptstrassen durch vielfältige Nutzung (Wohnungen, Gewerbe, Läden) ein kunterbuntes Nebeneinander von verschiedenen Verkehrsteilnehmern besteht, neue Möglichkeiten.

Wir bitten den Regierungsrat aufgrund dieser neuen Ausgangslage die Tempo-Regelungen auf Hauptstrassen zu überdenken und darüber zu berichten. "

In der Sitzung vom [5. Mai 2011](#) überwies der Landrat das Postulat mit 48:33 Stimmen an den Regierungsrat.

2. Stellungnahme des Regierungsrates

2.1 Ausgangslage: das Bundesgerichtsurteil

Das Bundesgericht entschied am 8. September 2010 erstmals zu der per 1. Januar 2002 ins Strassenverkehrsrecht aufgenommenen Bestimmung betreffend Einbezug von Hauptstrassenabschnitten in Tempo-30-Zonen (Art. 2a Abs. 6 Strassensignalisationsverordnung, SSV). Im Streitfall ging es um das Ortszentrum von Münsingen, wo im Rahmen einer Instandstellung und Umgestaltung die Kantonsstrassen Nr. 6 und Nr. 228 in die Tempo-30-Zone einbezogen wurden. Das Bundesgericht hielt in seinem Entscheid fest, dass die Anordnung von Tempo-30-Zonen nur gestützt auf die Bestimmungen in Art. 32 Strassenverkehrsgesetz (SVG) und Art. 108 SSV erfolgen darf. Zur Prüfung, ob die Voraussetzungen für die Einführung einer Tempo-30-Zone erfüllt sind, ist ein Gutachten beziehungsweise Kurzbericht zu erstellen. Insbesondere muss belegt werden, ob die vorgesehenen Massnahmen notwendig, zweckmässig und verhältnismässig sind, oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. In diesem Fall kam das Gutachten zum Schluss, dass die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h den Verkehrsfluss verbessert. Nach Meinung des Bundesgerichts führt der Einbezug der beiden Kantonsstrassen in die Tempo-30-Zone nicht zwingend dazu, dass der Rechtsvortritt zu gelten hat. Die Beibehaltung der für Hauptstrassen geltenden Vortrittsregelung ist aus Verkehrssicherheitsgründen durchaus zulässig.

2.2 Bestimmungen über Höchstgeschwindigkeiten

Die rechtlichen Bestimmungen betreffend Höchstgeschwindigkeiten sind im Strassenverkehrsrecht des Bundes enthalten.

Der Bundesrat hat folgende allgemeine Höchstgeschwindigkeiten festgelegt:

- auf Autobahnen: 120 km/h
- auf Autostrassen: 100 km/h
- auf Gemischtverkehrsstrassen ausserorts: 80 km/h
- auf Strassen innerorts: 50 km/h.

Für Strassen im Innerortsbereich bestehen unter bestimmten, vom Bund ebenfalls definierten Voraussetzungen, Abweichungsmöglichkeiten nach "oben" (Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h oder 70 km/h oder 60 km/h auf gut ausgebauten Strassen mit Vortrittsrecht) und nach "unten" (punktuelle Limiten von 40 km/h, 30 km/h oder 20 km/h). Abweichende Höchstgeschwindigkeiten sind jedoch nur möglich, wenn durch ein Gutachten bestätigt wird, dass die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist. In diesem Zusammenhang ist auch zu prüfen, ob andere Massnahmen vorzuziehen sind.

2.3 Einführung von Tempo-30-Zonen auf Gemeindestrassen

Die Einführung von Tempo-30-Zonen auf Gemeindestrassen basiert auf folgenden rechtlichen Bestimmungen:

- Strassenverkehrsgesetz, Art. 32 (SVG, SR 741.01)
- Signalisationsverordnung, Art. 108 (SSV, SR 741.12)
- Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszone (kurz: Tempo-30-Verordnung, SR 741.213).

In Art. 108 Abs. 4 SSV wird bestimmt, dass durch ein Gutachten abzuklären ist, ob die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit zweck- und verhältnismässig ist oder andere Massnahmen vorzuziehen sind. Zusätzlich ist zu prüfen, ob diese Massnahmen auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden könnten. Was das genannte Gutachten beinhalten soll, ist in Tempo-30-Verordnung festgelegt. Das Gutachten ist ein Kurzbericht und soll u.a. Überlegungen über die Auswirkungen der geplanten Massnahme auf die ganze Ortschaft enthalten und jene Massnahmen aufzuzählen, die zur Zielerreichung erforderlich sind.

Bezüglich der verkehrsrechtlichen Massnahmen und der Gestaltung des Strassenraumes in der Tempo-30-Zone bestimmt die Tempo-30-Verordnung (Art. 4 f.) folgendes:

- Eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung ist nur zulässig, sofern die Verkehrssicherheit dies erfordert.
- Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig. Es dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.
- Die Ein- und Ausfahrten der Tempo-30-Zone ist durch eine kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht.
- Der Zonencharakter kann mit besonderen Markierungen verdeutlicht werden.
- Nötigenfalls sind weitere Massnahmen wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen zu ergreifen.

Planung und Ausführung von Tempo-30-Zonen sind Gemeinschaftswerke von Gemeinden und Kanton. Die Projektierung, Planung und Einführung liegt bei den Gemeinden. Die Anordnung der Zonen liegt beim Kanton. Der Kanton ist für verkehrspolizeiliche Anordnungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen zuständig. Die Gemeinden reichen deshalb ihre Projekte bei der Sicherheitsdirektion ein. Die Beurteilung der Tempo-30-Zonen erfolgt durch die Fachstellen für Verkehrstechnik der Polizei (SID) und des Tiefbauamts (BUD). Dabei ist namentlich auch die per 1. Januar 2012 zum Tiefbauamt gewechselte Abteilung öffentlicher Verkehr einbezogen. Die verkehrsrechtliche Anordnung der Tempo-30-Zonen verfügt die SID mit Zustimmung der BUD.

Somit prüfen die kantonalen Stellen,

- ob alle bundesrechtlichen Voraussetzungen, Rahmenbedingungen und Anforderungen an Tempo 30-Zonen erfüllt sind,
- ob die geplante Tempo 30-Zone Auswirkungen auf das übergeordnete Kantonsstrassennetz hat (z.B. Rückstaugefahr),
- ob andere kantonale Interessen tangiert sind (z.B. wenn ein regionaler Busverkehr durch die Tempo 30-Zone oder eine regionale Radroute durch die Tempo 30-Zone führt).

2.4 Ausnahmsweiser Einbezug eines Kantonsstrassenabschnitts in Tempo-30-Zone

Die Kantonsstrassen sind in der Regel verkehrsorientierte Strassen. Die Zweckbestimmung der Kantonsstrassen ist im basellandschaftlichen Strassengesetz (SGS 430, § 5) vom Landrat folgendermassen definiert worden:

Die Kantonsstrassen werden in Hochleistungsstrassen, Hauptverkehrsstrassen und übrige Kantonsstrassen unterteilt:

- a) Die Hochleistungsstrassen dienen vorwiegend dem überregionalen Durchgangsverkehr; sie stellen die Verbindung mit Nationalstrassen oder wichtigen Strassen des benachbarten Auslandes und der angrenzenden Kantone her.
- b) Die Hauptverkehrsstrassen nehmen vorwiegend den regionalen Verkehr auf; sie stellen in der Regel die Verbindung zu Nationalstrassen oder zu kantonalen Hochleistungsstrassen her.
- c) Die übrigen Kantonsstrassen verbinden einzelne Ortschaften untereinander; sie stellen in der Regel die Verbindung zu den kantonalen Hauptverkehrsstrassen her.

Dieser Funktion entsprechend sind diese Kantonsstrassen grosszügig ausgebaut und weisen ein entsprechendes Erscheinungsbild auf. Das Erscheinungsbild einer Strasse hat nämlich einen unmittelbaren Einfluss auf das Geschwindigkeitsverhalten. Auf verkehrsorientierten Strassen sind geschwindigkeitsmindernde Massnahmen nicht einfach zu realisieren. Sehr oft befinden sich auf diesen Strassen regionale Buslinien. Im Interesse des öffentlichen Verkehrs sind Massnahmen zur Verkehrsberuhigung (Vertikalversätze, Horizontalversätze, wechselseitiges Parkieren etc.) nicht erwünscht, weil sie den Komfort der Passagiere in unzumutbarer Weise beeinträchtigen und die Fahrzeit verlängern können.

Zu beachten ist ausserdem § 43a Strassengesetz, der die kantonalen Behörden verpflichtet, bestimmte Massnahmen zur Verhinderung und zum Abbau von Verkehrsstaus zu planen und durchzuführen.

Hinsichtlich des Einbezugs eines Kantonsstrassenabschnitts in eine Tempo-30-Zone bestimmt Artikel 2a Absatz 6 SSV folgendes:

*"Wird auf einem Hauptstrassenabschnitt auf Grund von Voraussetzungen nach Artikel 108 SSV die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, so kann dieser Abschnitt **ausnahmsweise bei besonderen örtlichen Gegebenheiten** (z.B. in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet) in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden."*

Ausgehend von § 5 des kantonalen Strassengesetzes und Artikel 2a Absatz 6 SSV ist eine generelle Einführung von Tempo 30-Zonen auf Kantonsstrassen in Ortszentren nicht zulässig. Es ist jedes Projekt anhand der genannten Bestimmungen zu prüfen und eine differenzierte Beurteilung von Tempo-30-Projekten mit Integration von Kantonsstrassen in jedem Fall notwendig. Eine sachgerechte, individuelle und objektive Beurteilung der Projekte durch die Gemeinden und die Fachstellen des Kantons ist weiterhin erforderlich. Die Voraussetzungen für den Einbezug von Kantonsstrassen in Tempo-30-Zonen müssen den vorhandenen örtlichen Verhältnissen und Bedürfnissen entsprechen und angepasst sein.

Somit sind für den ausnahmsweisen Einbezug eines Kantonsstrassenabschnitts in eine Tempo-30-Zone folgende Rahmenbedingungen zu beachten:

- Die Anordnung der Tempo-30-Zone muss notwendig, zweck- und verhältnismässig sein (Art. 108 Abs. 4 SSV).
- Die Integration des Kantonsstrassenabschnitts in eine Tempo-30-Zone ist nur im Zusammenhang mit einer angrenzenden bereits bestehenden oder neuen Tempo-30-Zone auf Gemeindestrassen möglich (Art. 2a Abs. 6 SSV).
- Analog dem für Tempo-30-Zonen auf Gemeindestrassen durch die Gemeinde beizubringenden Gutachten bedarf es ebenfalls eines Gutachtens, welches durch die kantonalen Fachstellen beizubringen ist (Art. 2a Abs. 6 SSV).
- Es ist zu prüfen, ob geeignete flankierende Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion möglich sind. Allerdings sind flankierende bauliche Massnahmen (kontrastreiche Gestaltung der Ein- und Ausfahrten, damit die Wirkung eines Tores entsteht; Anbringen von Gestaltungs- und Verkehrsberuhigungselementen) aufgrund der Funktion der Kantonsstrasse nur beschränkt möglich. Insbesondere ist den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs Rechnung zu tragen.
- Die Fussgängerstreifen fallen grundsätzlich weg (Art. 4 Abs. 2 Tempo-30-Verordnung).
- Die Aufhebung oder die Einführung des Rechtsvortritts muss geprüft werden (Art. 4 Abs. 1 Tempo-30-Verordnung). Bei Kantonsstrassen mit wichtigen Buslinien betrifft dies vor allem den Vortritt bei einmündenden Gemeindestrassen.
- Damit eine Kanalisierung des Verkehrs (eines der Ziele im Agglomerationsprogramm) erfolgt, ist ein Attraktivitätsgefälle im "Grossen" (Hochleistungsstrassen/Hauptverkehrsstrassen) und auch im "Kleinen" (Kantonsstrassen/Gemeindestrassen) erforderlich, damit parallele Gemeindestrassen nicht unnötig belastet werden (vgl. § 5 Strassengesetz).

3. Fazit

Wenn eine Gemeinde aufgrund ihrer Planungszuständigkeit für Tempo-30-Zonen auf Gemeindestrassen dem Kanton ein Gesuch um den ausnahmsweisen Einbezug eines Kantonsstrassenabschnitts in die Tempo-30-Zone unterbreitet, wird dieses von der BUD und der SID nach Einholung eines Gutachtens unter Berücksichtigung des zitierten Bundesgerichtsurteils und der dargelegten Rahmenbedingungen beurteilt. Grundsätzlich müssen dabei der öffentliche Verkehr, die Durchleitungsfunktion der Kantonsstrassen sowie das Attraktivitätsgefälle von Kantonsstrassen gegenüber Gemeindestrassen gewährleistet bleiben.

4. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, das Postulat [2010-403](#) abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident:
Zwick

der Landschreiber:
Achermann