



Kanton Basel-Stadt

Tempo 30: Eine Erfolgsgeschichte (nicht nur) in Basel ... mit Hinweisen für die Loëstrasse in Chur

Präsentation z.H. Quartierverein Loë

30. Oktober 2021

Stephan Löwengut, Amt für Mobilität, Kanton Basel-Stadt



Verkehrsberuhigung: Ausgangslage Schweizer Städte

Stadt Basel -> schweizweit an der Spitze bzgl. Verkehrsberuhigung:

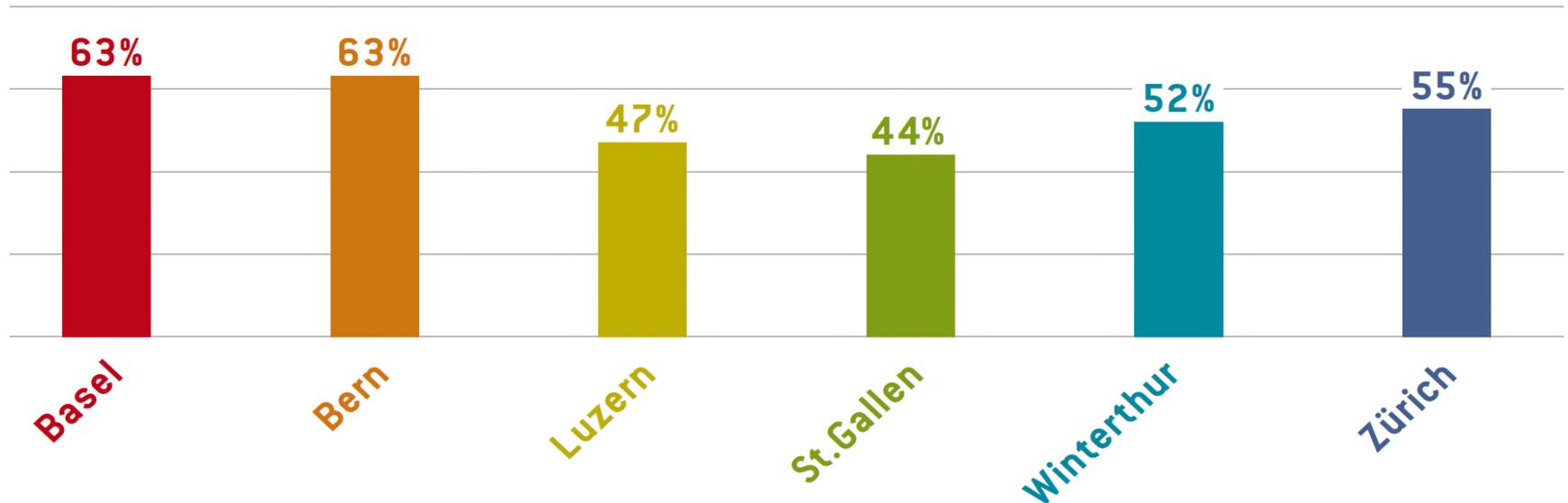


Abbildung: Anteil verkehrsberuhigter Strassen am gesamten Strassennetz

Quelle: «Städtevergleich Mobilität, 2015 (publiziert im Okt. 2017)

Tempo 30 in der Schweiz: Rechtlicher Rahmen

- Aufgrund Bundesgesetzgebung -> **grosser Umsetzungsaufwand:**
 - T30 ist nicht rechtlicher Standard auf Innerorts-Strassen
 - Beweislast zur Einführung von T30 liegt bei Gemeinden / Städten
 - Für sog. verkehrsorientierte Strassen gelten höhere Anforderungen
- T30-Verkehrsordnungen sind einfach anfechtbar -> **Rekursrisiko**



Tempo 30 in der Schweiz: Rechtlicher Rahmen

SSV, Art. 108:

Mindestens eine der folgenden Voraussetzungen muss bei einer siedlungsorientierten Strasse erfüllt sein (Abs. 2):

- Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und nicht anders behebbar
- bestimmte Strassenbenützer bedürfen eines besond., nicht anders zu erreichenden Schutzes
- übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) kann vermindert werden

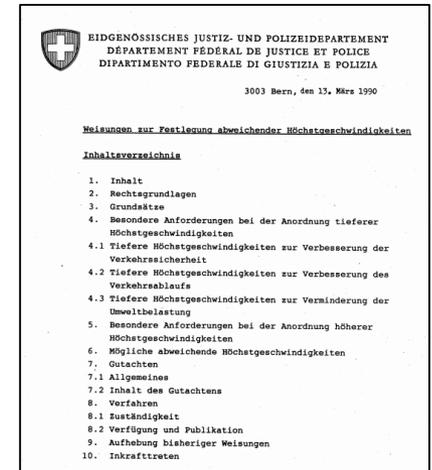
Abs. 4: Vor Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeit wird durch Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, ob diese Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind.

SSV Art. 107: bei örtlichen Verkehrsanordnungen -> jene Massnahme wählen, die den Zweck mit den geringsten Einschränkungen erreicht



Tempo 30 in der Schweiz: Rechtlicher Rahmen

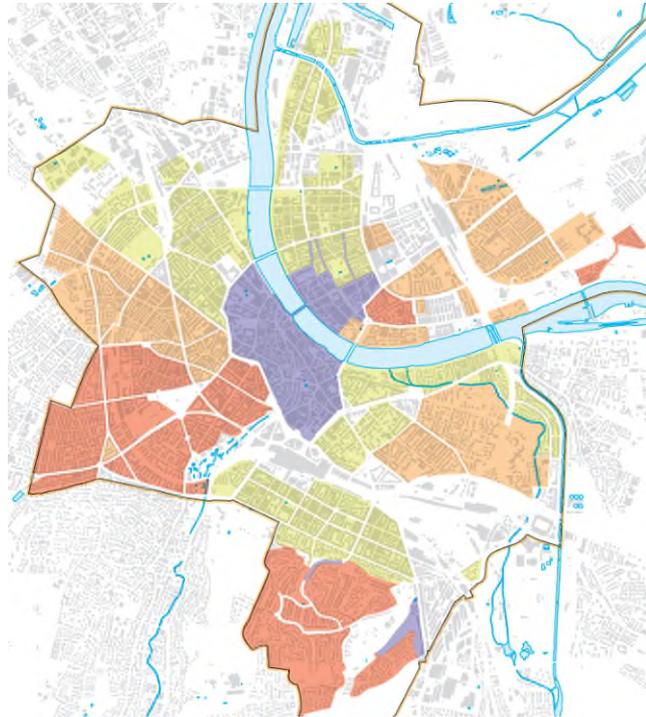
- Für Einführung T30 auf siedlungsorientierten Strassen braucht es Gutachten gem. Verordnung über Tempo 30- und Begegnungszonen
- Für Einführung T30 auf verkehrsorientierten Strassen braucht es Gutachten gem. Weisung ehem. EJPD vom 13.03.1990



Unterscheidung nach siedlungs- und verkehrsorientiert verliert verkehrsplanerisch zunehmend an Relevanz/Bedeutung



Verkehrsberuhigung: Entwicklung in Basel

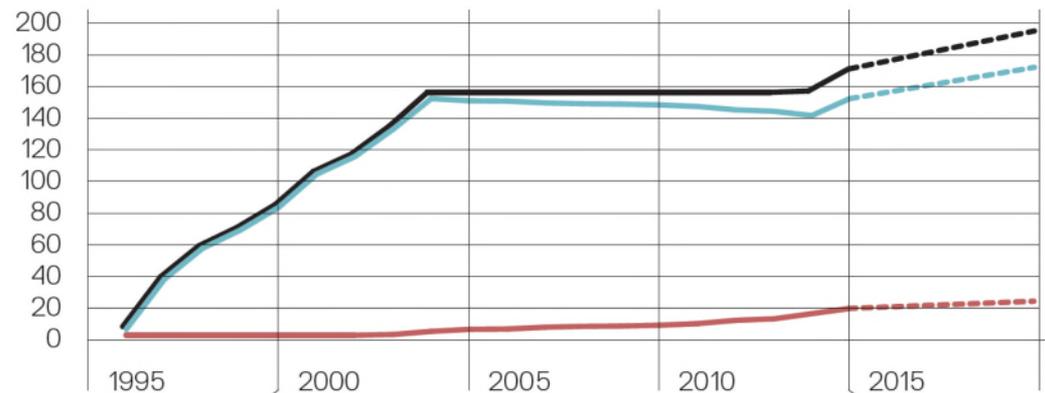
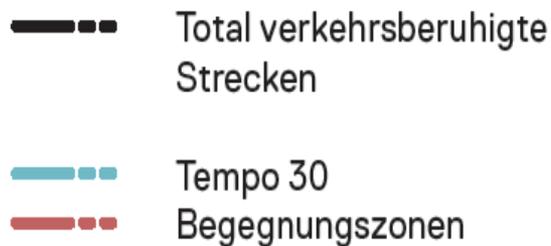


Entwicklung Tempo 30-Zonen



2013-2022 zudem weitere Strassenabschnitte, teils mit Bus-/Tramverkehr und/oder verkehrsorientiert

Entwicklung verkehrsberuhigte Strecken (km)



Tempo 30: Jüngere Umsetzungen in Basel

- Seit 2013 prüfen wir **über 80 weitere Strassen(-abschnitte) ausserhalb der Innenstadt** und setzen T30 kontinuierlich weiter um (Voraussetzung: Neudefinition Strassennetzhierarchie im Jahr 2010)
- **Neu** sind dabei:
 - T30 auf siedlungsorientierten Strassen mit **Bus- oder Tramverkehr**
 - T30 auf Abschnitten einzelner **verkehrsorientierter Strassen**
 - mittels klassischer Signalisation/Markierung
 - mittels **Wechselsignalen** (T30 nur zu bestimmten Tagen/Zeiten, z.B. bei Schulhäusern an Schulbetriebstagen während Schulwegzeiten)

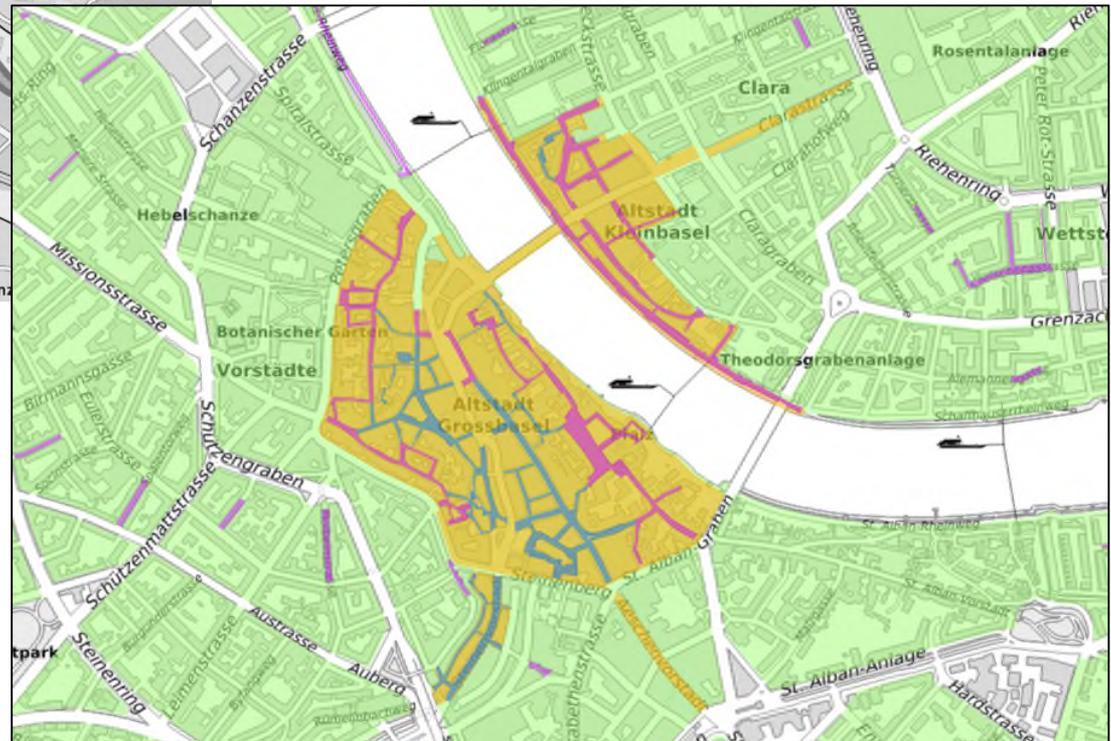
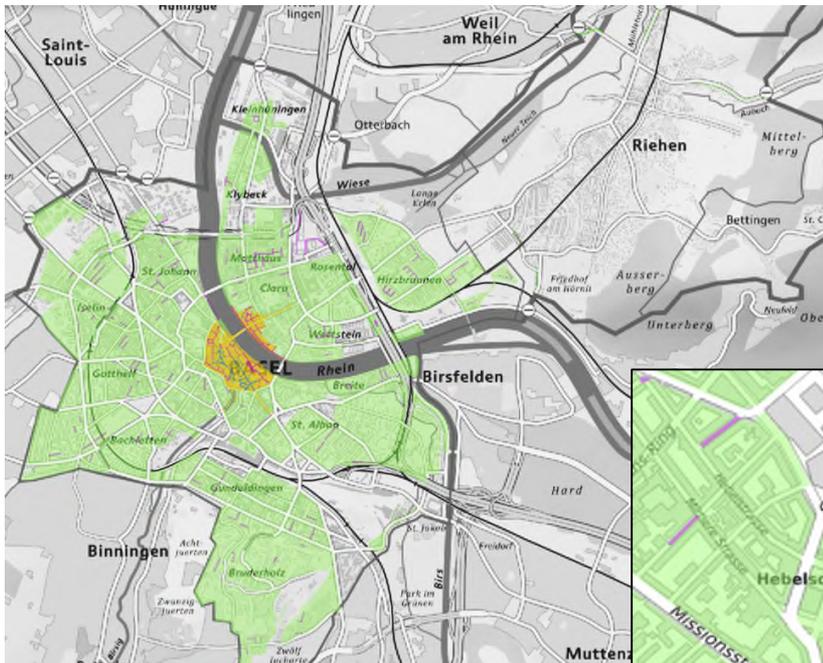


Verkehrsberuhigung: Umsetzungsstand in Basel

aktueller Stand per Ende Okt. 2021

24 Strassen(abschnitte) T30 mit Busverkehr
(davon 19 permanent und 5 dynamisch)

Weitere ca. 6-8 Strassenabschnitte mit
Busverkehr für T30 vorgesehen



Verkehrsberuhigte Zonen

- Begegnungszone
 - Fussgängerzone
 - Kernzone Verkehrskonzept Innenstadt
-
- ⊗ ● Tempo 30 - Zonen
 - Tempo 30-Zone
 - Tempo 30-Strecke
 - Tempo 30-Strecke zeitlich beschränkt

Wie gestalten wir Tempo 30 in Basel ?

- **Grossmehrheitlich Zonen-Lösung** mit Eingangstoren und den gesetzlich vorgeschriebenen Signalen/Markierungen



- **Vereinzelt Streckensignalisationen** (konventionell oder mittels LED-Wechselsignalen)



Verkehrsberuhigungsmassnahmen in Tempo 30-Zonen

Markierungsmassnahmen:

Anordnung von Parkfeldern
(i.d.R.versetzt angeordnete
Längsparkierung)



Zusätzliche Signalisationsmassnahmen:

Geschwindigkeits-Anzeigegeräte («Smileys»)



Bauliche Massnahmen beim Zoneneingang oder -ausgang:

Trottoirüberfahrten oder Trottoirnasen bei
bedeutenden querenden Fusswegen



Bauliche Massnahmen bei Strassen-Umgestaltungen:

Fahrbahn-Verschmälerungen mit Umstellung ÖV-Eigentrassee auf Mischverkehr
ÖV – IV (ÖV wird zum Pulkführer -> verkehrsberuhigend)

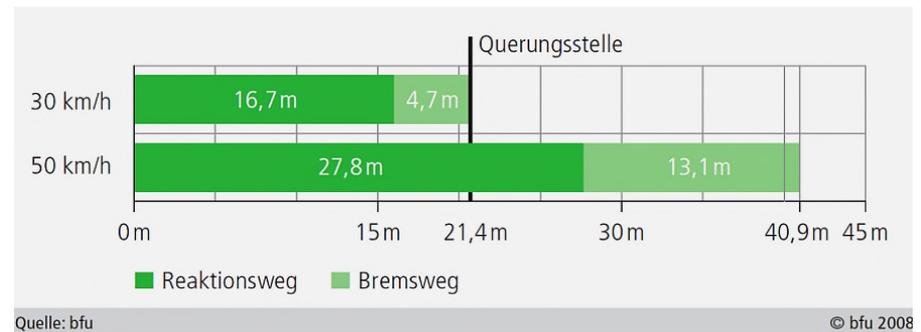
Erfolgskontrolle Tempo 30: Was ist messbar ?

1. Physikalisch:

Deutlich kürzerer Anhalteweg

-> weniger Kollisionen mit querenden FG

-> mildere Kollisionsfolgen (weniger Todesfälle, geringfügigere Verletzungen)



2. Reduktion Geschwindigkeiten in Basel aus Vorher-/Nachher-Messungen:

Geschwindigkeits-Niveau bei den seit 2013 erfolgten T30-Umsetzungen beträgt (innert 1 Jahr nach Umsetzung) durchschnittlich ca. -6 km/h, mit Spitzenwert von -18 km/h, jeweils bezogen auf V85%-Wert; Anzunehmen, dass Niveau mittelfristig weiter sinkt

3. Reduktion Lärmbelastung in Basel gem. Verkehrsmodell-Berechnungen

Bsp. Sevogelstr. (Prognosewerte 2030)

	tagsüber		nachts	
	T50	T30	T50	T30
Anzahl Liegenschaften >IGW	44	24	24	9
Anzahl Personen >IGW	317	173	173	47
Anteil Anwohner mit >IGW	95%	52%	52%	14%

4. Reisezeiten im ÖV

Tempo 30: Gibt es nebst Gewinnern auch Verlierer?

Gewinner:

- **Schwache Verkehrsteilnehmende** (Schulkinder, leichter Zweiradverkehr, ältere Personen, mobilitätsbehinderte Personen, ..)
- **Anwohnende** -> weniger Lärm- und Luftschadstoffemissionen, sofern Verkehrsfluss verstetigt werden kann -> erhöhte Wohnqualität
- **Besucher/Tourismus:** Erhöhte Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität

«Verlierer» ???

- **MIV:** evtl. minimal erhöhte Fahrzeit auf einzelnen Strassenabschnitten; Evtl. aber auch fahrzeitneutral oder flüssiger (z.B. Köniz im Kt. Bern)!
- **ÖV:** ist stärker betroffen als MIV:
 - Kumulation längerer Reisezeiten im Tagesverlauf
 - Betriebliche Reservezeit (Restwendezeit) schmilzt**-> evtl. ÖV-Beschleunigungsmassnahmen nötig ?!**

T30 und ÖV

Wie können Nachteile im ÖV kompensiert werden?

ÖV (falls kein Tram-Eigentrassee) hat leicht längere Fahrzeit bei T30

- **Durchschnittlich beträgt zusätzliche Reisezeit beim Busverkehr in Basel bei T30 (unter praktischem Betrieb) 1.4 Sek. pro 100 m**
(Chur geht in Simulation für Linie 4 von 1.5 - 2 Sek. auf 100 m aus)
- In Basel wurden für die am stärksten von Reisezeitverlusten betroffenen Tram- und Buslinien **Beschleunigungsmassnahmen** evaluiert/umgesetzt

T30 und ÖV

Wie können Nachteile für den ÖV kompensiert werden?

- **ÖV-Beschleunigungsmassnahmen** können umfassen (je nach Situation):
 - LSA-Optimierungen (verstärkte Priorisierung oder Voranmeldung ÖV-Fz)
 - Optimierungen an Markierungen/Signalisationen
 - Beschleunigung Ein-/Ausstieg der Fahrgäste (niveaugleich, breite Türen, Organisation Haltestellen-Wartebereich, ...)
 - Busspuren
 - ...

Im «**Gesetz für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr**» der Stadt Chur ist in Art. 3 bereits festgeschrieben, dass der öffentliche Busverkehr gegenüber dem Individualverkehr mittels verschiedener Massnahmen bevorzugt werden soll

-> Möglichkeiten bereits ausgeschöpft ??

T30 in der Loëstrasse: Kein Ding der Unmöglichkeit !

Gesetz für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr der Stadt Chur, Art. 5:

*Die Stadt ergreift Massnahmen zur **flächendeckenden Verkehrsberuhigung**.*

«Flächendeckend» würde **in Basel so interpretiert**, dass nur verkehrsorientierte Strassen von Verkehrsberuhigung ausgenommen sind

Loëstrasse ist siedlungsorientiert, denn:

- Strassentyp gem. VSS-Norm entspricht **Quartiersammelstrasse**
- Gemäss Generellem Erschliessungsplan (GEP) von Chur ist Loëstrasse «nur» eine **Sammelstrasse**

T30 in der Loëstrasse: Kein Ding der Unmöglichkeit !

Loëstrasse hat bereits gute Voraussetzungen bzgl. Rechtmässigkeit und Eignung einer T30-Einführung:

- Siedlungsorientiert (Sammelstrasse)
- Gut erkennbarer siedlungsorientierter Charakter (Wohnquartier, Quartierläden, Café/Restaurant)
- Hauptverbindung für Fuss- und Radverkehr
- Direkt anliegende 4 Kindergärten, 2 Spitäler
- Keine breite Fahrbahn, fast keine markierten Mittellinien
- Einzelne FGS oder andere Elemente mit verkehrsberuhigender Wirkung (FGS müssen bei T30 nicht entfernt werden, wenn sie in Nähe von Schulen/Heimen oder in Nähe gut frequentierter ÖV-Hast. liegen)
- V85% ca. 45 km/h ?
- Einzelne Liegenschaften mit Überschreitung Lärmimmissions-Grenzwerte



T30 in der Loëstrasse: Kein Ding der Unmöglichkeit !

Was wäre sinnvoll und machbar?

- **T30 permanent mit konventioneller Signalisation/Markierung**
-> gut begründbar, u.a. da Lärm-Immissionsgrenzwerte vereinzelt überschritten werden
- **T30-Abschnitt mit Wechselsignalen:** Sinnvoll im Bereich von Schulen/Heimen/.. ; Könnte dort zwecks Erhöhung Verkehrssicherheit (tagsüber) und zur Lärmreduktion (nachts) eingesetzt werden (aber langer WS-Abschnitt wird teuer wegen Wiederholungssignalen bei Verzweigungen)
- **Zu beachten bei Loëstrasse:** Strassenführung eher gerade/übersichtlich (weite Sicht in die Tiefe) -> kann zum schnelleren Fahren verleiten (dies kann aber auch ohne bauliche Massnahmen optimiert werden, z.B. mit «Smileys»)
- Fahrzeitverluste Busverkehr könnten mit ÖV-Beschleunigungsmassnahmen kompensiert werden

-> Vorschlag: T30 permanent mit Beruhigungselementen je nach gefahrener Geschwindigkeit) + ÖV-Beschleunigungsmassnahmen

T30 in der Loëstrasse: Kein Ding der Unmöglichkeit !

Fazit: Was braucht es für die Einführung von T30 in der Loëstrasse?

1. Verkehrsgutachten: Nachweis T30-Voraussetzungen gem. Art. SSV 107 / 108; vorteilweise durch aussenstehendes Verkehrsplanungsbüro

2. Kommunikation / Überzeugungsarbeit -> mit Hinweis, dass T30 in Loëstrasse nicht a priori Präjudiz schafft für andere Sammelstrassen (für jede zusätzliche T30-Strasse muss Nachweis erbracht werden)

2. Akzeptanz/Verständnis auf Seite Verwaltung, Politik und Bevölkerung für das Anliegen der Anrainer in der Loëstrasse

-> Minimierung Risiko von Einsprachen / langem Rechtsverfahren

Besten Dank für Ihre löwengute Aufmerksamkeit!



Fragen / Diskussion!