

**Zweiter Zwischenbericht zur Motion von
Matthias Häuptli, GLP, betreffend
„Tempo 30 in Quartierstrassen“**

Bericht an den Einwohnerrat
vom 17. November 2021

Inhalt	Seite
1. Ausgangslage	3
2. Erwägungen	3
3. Antrag	14

Beilage/n

- Keine

1. Ausgangslage

Am 3. Dezember 2019 hat Matthias Häuptli, GLP, die Motion Tempo 30 in Quartierstrassen mit folgendem Wortlaut an den Gemeinderat eingereicht:

Motion: Tempo 30 in Quartierstrassen

Der Gemeinderat wird verpflichtet, einen Bericht zur Einführung von Tempo 30 auf Quartierstrassen (siedlungsorientierten Gemeindestrassen) vorzulegen.

Begründung

Tempo 30 reduziert anerkanntermassen das Unfallrisiko und die Lärmimmissionen. Darüber hinaus macht es Schleichwege durch Quartierstrassen unattraktiv, während die Reisezeiten im allgemeinen nur geringfügig beeinflusst werden. Seit der Ablehnung der Volksinitiative zur Einführung von Tempo 30 durch die Allschwiler Stimmbevölkerung im Jahr 2009 sind 10 Jahre vergangen, in denen die Akzeptanz der Massnahme weit herum gestiegen ist. Inzwischen haben nicht nur praktisch alle Gemeinden des unteren Baselbiets, sondern auch die elsässischen Nachbargemeinden Tempo 30 eingeführt. In der Bevölkerung herrscht zunehmend Unverständnis darüber, dass in Allschwil als letzter grösserer Gemeinde weit und breit mit Tempo 50 auf Quartierstrassen gefahren werden darf. Es ist daher Zeit für einen neuen Anlauf zur Einführung von Tempo 30 auf Allschwiler Quartierstrassen.

An der Einwohnerratssitzung vom 19. Februar 2020 wurde die Motion grossmehrheitlich bei 4 Gegenstimmen und 2 Enthaltung überwiesen:

An der Einwohnerratssitzung vom 20. Januar 2021 hat der Einwohnerrat anlässlich des ersten Zwischenberichts und der damit verbundenen Sondervorlage bezüglich „Einführung von Tempo 30 in den Allschwiler Quartierstrassen“ einen Sonderkredit für die Planungsarbeiten von CHF 140'000 +/- 15 % mit 31 Ja, 6 Nein und 0 Enthaltungen genehmigt.

2. Erwägungen

An seiner Sitzung vom 10. März 2021 hat der Gemeinderat die detaillierte Auftrags- und Ausarbeitungsvorlage der Abteilung Sicherheit genehmigt und dem Verkehrsingenieurbüro Rudolf Keller & Partner den Auftrag zur Planung und Ausarbeitung der Zonen im Rahmen des genehmigten Kredits erteilt.

Der Auftrag umfasst in der ersten Phase folgende Arbeiten:

- Ausarbeitung eines Vorgehens- und Umsetzungskonzeptes für die flächendeckende, zeitlich auf 3 bis 4 Jahre etappierte Einführung von Tempo 30-Zonen auf den Quartierstrassen in der Gemeinde Allschwil.
- Projektbesprechung mit den Projektkoordinatoren der Auftraggeberin (Andreas Meyer und Alexander Hetzel).
- Erarbeitung von Etappierungsvarianten unter Einbezug der Strassennetzhierarchie, der Kosten und der Verkehrssicherheit (Schulwege) sowie eine Begründung der vorgeschlagenen Etappierung.
- Aufzeigen der vorgesehenen Massnahmenpalette.
- Erstellen eines Zeitplans für die politische und bauliche Umsetzung aller Etappen.
- Erstellen eines Konzeptberichts.
- Teilnahme an Sitzungen des Gemeinderates und allenfalls der Kommission Bau & Umwelt.

In einer zweiten Phase sind für die verschiedenen Tempo 30-Zonen die Massnahmen zu planen (Verkehrsgutachten mit Massnahmenplan) sowie die Kosten zu schätzen:

- Begehung des heutigen Zustands und Aufnahme der heutigen Markierung und Signalisation.
- Prüfung der Grundanforderungen.
- Massnahmenkonzept und Darstellung der Massnahmen im Plan Massstab 1:500 (ev. 1:1'000)
- Kostenschätzung für die geplanten Zonen (Markierungen, Beschilderungen, bauliche Massnahmen).
- Erstellen der für die Prüfung notwendigen Verkehrsgutachten z.H. der Verkehrsabteilung der Polizei Basel-Landschaft.
- Grober Kostenvoranschlag für die Umsetzung aller Zonen und Etappen sowie der dafür notwendigen Verkehrsberuhigungsmassnahmen.
- Dabei sind folgende Randbedingungen zu berücksichtigen:
 - Die Einführung von Tempo 30 soll möglichst kostengünstig realisiert werden.
 - Die Umsetzungskosten für alle Etappen sollen den Gesamtbetrag von CHF 900'000.- nicht überschreiten.
 - Es sollen wenn möglich keine Parkplätze verloren gehen.
 - Notwendige Verkehrszählungen und Geschwindigkeitsmessungen können durch die Gemeindepolizei erbracht werden.
 - Bei den Kostenschätzungen sind die Leistungen des Ingenieurbüros und die Eigenleistungen der Gemeinde wie z.B. Verkehrszählungen, Geschwindigkeitsmessungen, Mitarbeit bei der Bestimmung des Regimes "wechselseitiges Parkieren", örtliche Bauleitung bei der Umsetzung und Erhebungen für die vorgeschriebene Nachkontrolle separat aufzuführen.

Zoneneinteilung

Die vorzuschlagende **Zoneneinteilung** soll auf den klassischen, im Kanton Basel-Landschaft bewährten Grundanforderungen und Prinzipien beruhen, zumal dies auch der Motion entspricht (Tempo 30 auf Quartierstrassen bzw. auf siedlungsorientierten Gemeindestrassen). Das heisst konkret:

- Zonensignalisation nur innerorts
- Abgrenzung durch verkehrsorientierte Strassen sowie Gewässer, Wald, Grünzonen, grosse Freiflächen usw.
- Hinsichtlich Funktion, Nutzung, verkehrsmässiger Bedeutung und Erscheinungsbild möglichst gleichartiger Charakter
- Einheit von der Siedlungsstruktur her (z.B. Wohnquartier)

Berücksichtigung der Buslinien

Der Einbezug von **Buslinien** in Tempo 30-Zonen wird unterschiedlich gehandhabt. Während Buslinien im Kanton BS verschiedentlich in Tempo 30-Zonen verkehren, ist der Kanton Basel-Landschaft (bzw. die BLT) diesbezüglich eher kritisch eingestellt. Die BLT sieht den Einbezug in Tempo 30-Zonen insbesondere aus 2 Gründen problematisch:

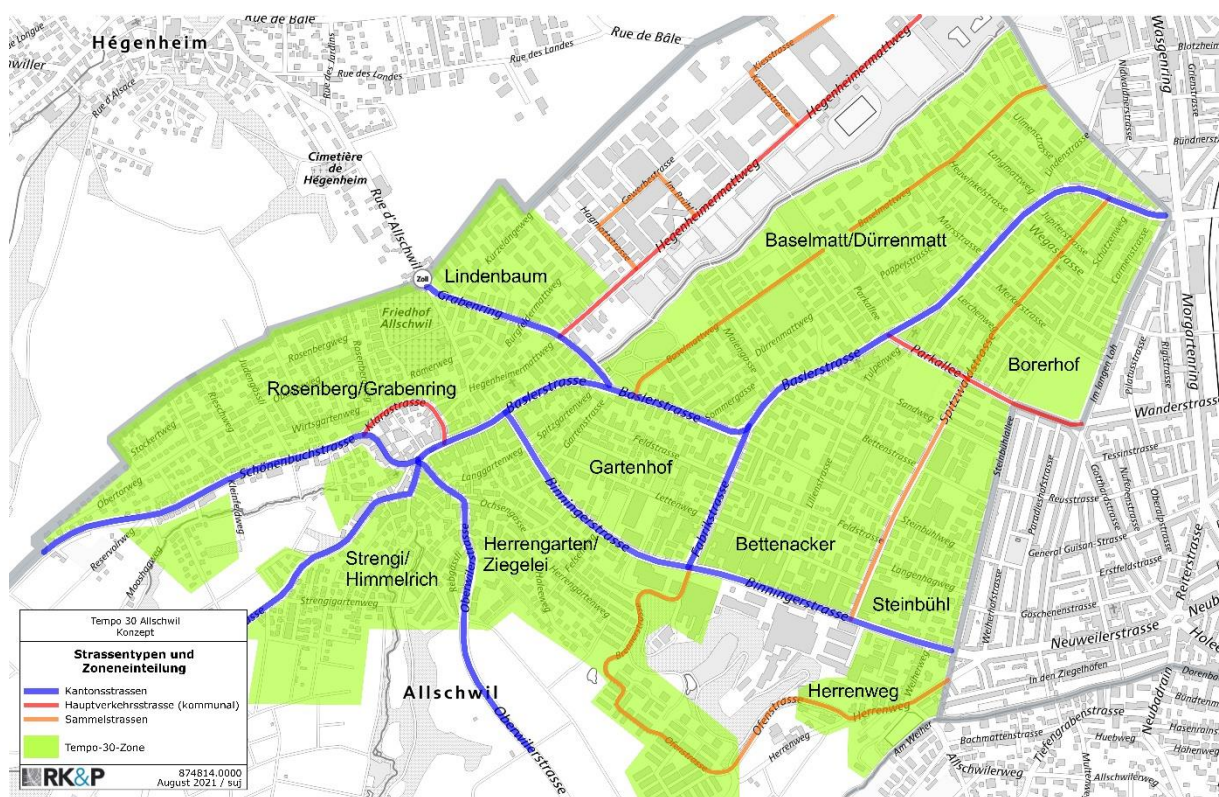
- Fahrzeitverlust bzw. Fahrzeitverlängerung (Problem bei knappen Umlaufzeiten)
- Gefährdung von stehenden Passagieren bei Vollbremsungen (infolge Rechtsvortritt). Im Falle einer Tempo 30-Zone fordert daher die BLT, dass vom grundsätzlich vorgeschriebenen Rechtsvortritt abgewichen wird (Vortritt auf der Busachse), was

gemäss Artikel 4 der "Verordnung über Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen»
möglich ist.

Begegnungszonen

Die bereits realisierte Begegnungszone in der Pappelstrasse sowie die geplante Realisierung im Lettenweg sind mit Tempo 30-Zonen vereinbar. Falls in einer späteren Phase einzelne Strassen zu einer Begegnungszone umfunktioniert werden sollten, ist dies möglich und mit Tempo-30 grundsätzlich kompatibel. Vom Einbezug weiterer Begegnungszonen ist aber aktuell abzusehen, um die Einführung nicht erheblich zu verzögern sowie die Kosten für in solchen Zonen grundsätzlich notwendigen baulichen Anpassungen nicht zusätzlich zu erhöhen.

Aufgrund der vorgängigen Überlegungen wird folgende Zoneneinteilung vorgeschlagen:



Die vorgeschlagene Zonenabgrenzung orientiert sich am Motionstext (Tempo 30 auf Quartierstrassen / siedlungsorientierten Gemeindestrassen) und berücksichtigt insbesondere die Strassennetzhierarchie gemäss dem Allschwiler Strassennetzplan.

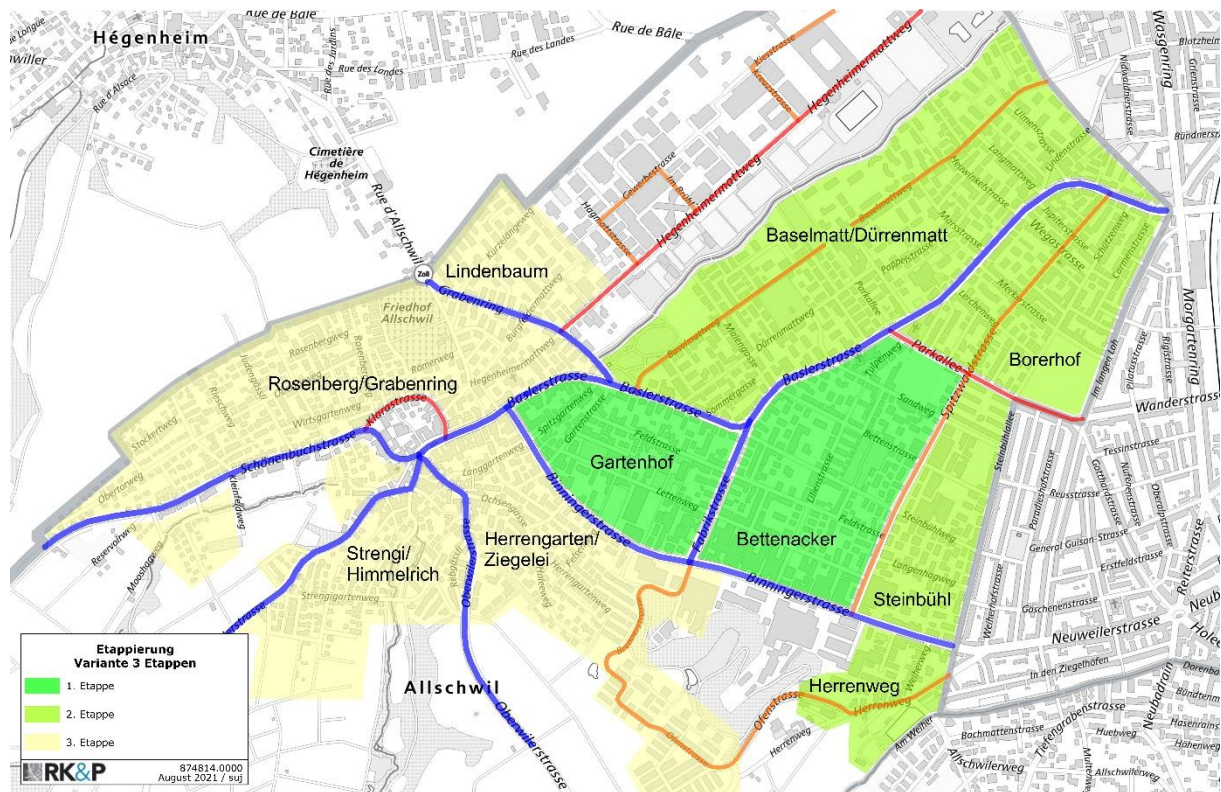
Etap pierung

Die Umsetzung kann nicht für das gesamte Siedlungsgebiet der Gemeinde Allschwil in einem Schritt erfolgen. Vielmehr ist für die Ausarbeitung des Detailprojektes sowie für die Realisierung aus folgenden Gründen eine **Etap pierung** notwendig:

- Die Ausarbeitung des Detailprojektes sowie die Realisierung erfordern aus umsetzungstechnischen Gründen (z.B. Ressourcen, Markierung etc.) einen ausreichenden Zeitraum.
- In späteren Etappen kann aus den Erfahrungen der ersten Etappe profitiert werden.

- Es kann zuerst im Kernbereich mit dem stärksten Bedürfnis nach Verkehrsberuhigung (Verkehrsdruck, Schulhäuser, Sicherheitsbedürfnis) begonnen und nach aussen in die Randgebiete ausgeweitet werden.

Das Ingenieurbüro RK&P schlägt für die Umsetzung drei Etappen vor (dunkelgrün, hellgrün gelb):



Vorteile:

- Umsetzung in drei (kleineren) Etappen
- Wichtige Bereiche (z.B.: Schule Gartenhof und das wiedereröffnete Schulhaus Gartenstrasse) werden in der 1. Etappe berücksichtigt.
- Die 1. Etappe ist im Sinne eines «Pilotprojektes» zwar etwas kleiner bemessen, bezüglich die Anzahl der umzusetzenden Massnahmen jedoch nahezu gleichwertig wie die Etappen zwei und drei.

Massnahmen

Die Massnahmenplanung ist ein sehr wichtiger Schritt, der ausgehend von den durchgeführten Messungen und den örtlichen Gegebenheiten sorgfältig festgelegt werden muss. Grundsätzlich ist eine hohe Massnahmendichte in erster Priorität bei den Einfahrten in die Tempo 30-Zonen (Torsituationen) sowie bei Gefahrenstellen vorzusehen. Ziel ist es, dass die signalisierte Zonenhöchstgeschwindigkeit von 30 km/h von allen Fahrzeugen eingehalten wird. Generell hat sich in den letzten Jahren die Art der Massnahmen tendenziell vereinfacht:

- Das Schwergewicht liegt bei verkehrspolizeilichen Massnahmen (Zonensignalisation, Rechtsvortritt, wechselseitiges Parkieren, speziellen Markierungen)

- «Harte» und kostenintensive bauliche Massnahmen (vertikale Versätze, Schwellen, Aufpflasterungen, Kissen, «Schildkröten») bzw. horizontale Versätze (Fahrbahnverengungen, vorgezogene Trottoirnasen, Mittelinseln, Pflanzentröge) kommen eher zurückhaltend und nur bei Bedarf zum Einsatz, zumal sich diese meistens nachteilig auf den Verkehrsfluss sowie die Lärm- und Schadstoffimmissionen auswirken.

Die vorgesehene **Massnahmenpalette** ist nachfolgend aufgelistet und z.T. dokumentiert:

- Eine wichtige Bedeutung kommt der Lage und Ausgestaltung der Tore zu. Auffällige Torsituationen sind zwingend bei allen Einfahrten in die Tempo 30-Zone zu schaffen. Die Tor-situationen werden häufig quer vor dem ersten Parkplatz zusammen mit der Zonensignalisation angeordnet (sog. «Basler Gatter»). Diese Anordnung der Parkfelder ist in Allschwil in den dicht besiedelten Gebieten (mit Ausnahme der Hanglagen) häufig anzutreffen, sodass die Platzierung der Torsignalisation auch in Allschwil quer vor dem jeweils ersten Parkplatz empfohlen wird (analog den Tempo 30-Zonen in Basel-Stadt).



- In vielen Gemeinden wurden für die Torsituation und die Signalisation eigene Ständer (z.T. mit dem eigenen Gemeindewappen) entwickelt. Auch bei engen Platzverhältnissen ist das «Basler Gatter» eher nicht geeignet.



- Das Ingenieurbüro RK&P und die Abteilung Sicherheit haben in den umliegenden Gemeinden die Vor- und Nachteile der umgesetzten Tor-Situationen vor Ort erörtert. So bietet das vielerorts angewandte robuste „Basler Gatter“ eine gute und einfache Art, die Eingangstore zu gestalten.

Vor Ort hat sich aber auch gezeigt, dass die Versionen in Bottmingen, Reinach und Arlesheim wegen der Befestigungsart sehr wackelig und vereinzelt sehr instabil sind (Nur eine Schraube zum Fixieren der Stange). Zudem werden bei einer versehentlichen Kollision die „Säulen“ schnell beschädigt und zerkratzt. Die

Verkehrsschilder sind nur mit einer Folie auf dem Blechkörper aufgeklebt. Berücksichtigen muss man bei dieser Konstruktion zudem, dass in Allschwil vielerorts drei Signale an der Säule angebracht werden müssen (Tempo 30, Parkraumbewirtschaftung und Zubringerdienst). Die dann rund 3,5 m hohe Säule wird dann sehr hoch und noch instabiler.

Die Version in Aesch überzeugt am meisten. Sie ist robust und stabil im Boden verankert. Auch mit drei Verkehrsschildern wird die Konstruktion „nur“ etwa 2,5m hoch. Ebenso möglich ist ein zusätzliches Gemeindegewappen, das jedoch aus Sicht der Abteilung Sicherheit nicht zwingend notwendig wäre, da es eine Preisfrage ist. Die Vierkant-Stangen sind bei der Aescher-Version aus rostfreiem Stahl gefertigt. Allerdings gibt es auch eine ähnliche Version mit verzinkten Stahlrohren, wie diese auch bei sämtlichen Verkehrsschildern benützt werden. Die Ausführung mit verzinkten Stahlrohre ist kostengünstiger und kann bei weiten wie auch bei engen Platzverhältnissen gleichermassen montiert werden. Das Verkehrsingenieurbüro RK&P sowie die Abteilung Sicherheit empfehlen daher die Version „Aesch“ mit verzinkten Stahlrohren als Eingangstor in Allschwil zu favorisieren (Siehe rot markiertes Foto auf der folgenden Seite).



Variante Reinach, Arlesheim, Bottmingen



Befestigung mit nur einer Feststellschraube

Diese Variante kostet pro Standort rund CHF 2150.00 inkl. MwSt. sowie separatem Allschwiler Wappen. Für die rund 80 notwendigen Standorte betragen die Gesamtkosten für die Beschilderung ca. CHF 172'000.00. Ohne Allschwiler Wappen sind die „Stehlen“ insgesamt rund CHF 10'000.00 günstiger.



Variante Aesch mit Vierkant-Rostfreistahl



Variante mit verzinkten Stahlrohren

Die Variante Aesch mit Vierkant-Rostfreistahl kostet pro Standort rund CHF 1750.00 inkl. MwSt. sowie separatem Allschwiler Wappen. Für die rund 80 notwendigen Standorte betragen die Gesamtkosten für die Beschilderung ca. CHF 140'000.00. Ohne Allschwiler Wappen sind die „Stehlen“ insgesamt rund CHF 10'000.00 günstiger.

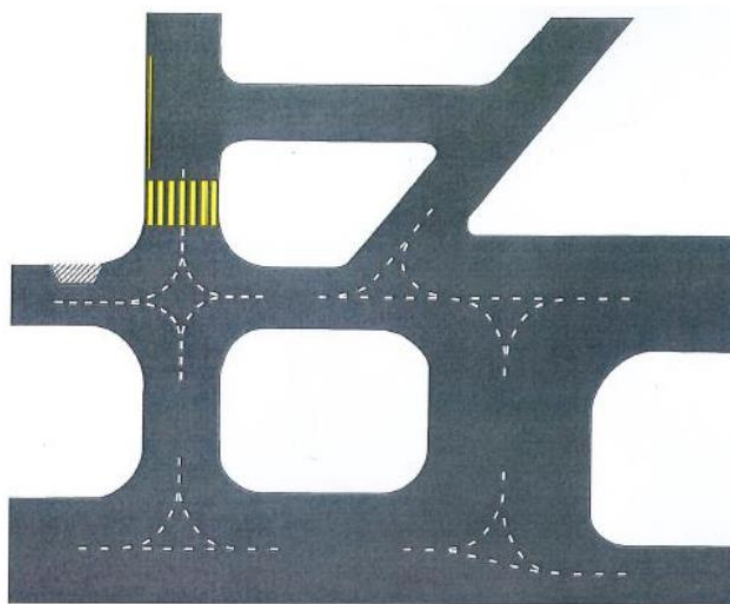
Die mit rotem Rahmen markierte, favorisierte Variante mit verzinkten Stahlrohren ist auch die günstigste. Sie kostet pro Standort rund CHF 1520.00 inkl. MwSt. sowie separatem Allschwiler Wappen. Für die rund 80 notwendigen Standorte betragen die Gesamtkosten für die Beschilderung ca. CHF 122'000.00. Ohne Allschwiler Wappen sind die „Stehlen“ insgesamt rund CHF 10'000.00 günstiger.

Weitere Varianten mit Stahlrohrkonstrukt sind zwar auf dem Markt erhältlich, die Kosten bewegen sich allerdings im gleichen Preissegment. Im Kanton Basel-Stadt werden beispielsweise in den Begegnungszonen die Signalisationen auf in den Boden eingelassenen Betonelementen montiert (nachfolgendes Foto). Diese Art der Signalisation ist in der Schweiz aber eher selten anzutreffen und möglicherweise auch kostenintensiver als die bewährten Stahlkonstrukte. Trotz Kontaktaufnahme mit dem Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt, konnten innert nützlicher Frist keine Angaben zur Ausführung, Verankerung im Boden und der Preisgestaltung dieser Betonelemente erhältlich gemacht werden. Es könnte durchaus sein, dass Basel-Stadt diese Art der Signalisierung selber kreiert und durch den eigenen Strassenbau-Werkbetrieb hat bauen lassen.



Variante Basel-Stadt mit Betonelement (Allerdings nur in Begegnungszonen umgesetzt)

- Als einfache und günstige Massnahme in Tempo 30-Zonen hat sich das versetzte Parkieren bewährt. Diese Parkplatzanordnung wurde in den Strassenzügen der Gemeinde Allschwil bereits an vielen Orten eingeführt. In Strassen mit hohem Parkdruck sind die Parkfelder gut besetzt. Versetzte Parkfelder verändern die Wahrnehmung des Strassenraumes (Blick nicht ans Ende der Strasse, sondern Optik im Nahbereich). Bei der Anordnung von versetzten Parkfeldern ist immer darauf zu achten, dass mit dieser Massnahme keine Parkfelder verloren gehen.
- Vortrittsregelungen („STOP-Strassen“, „Kein Vortritt“) ermöglichen auf der vortrittsberechtigten Strasse eine schnelle Fahrweise. In Tempo 30-Zonen gilt jedoch grundsätzlich der Rechtsvortritt, das heisst STOP-Strassen sowie die Signalisation «kein Vortritt» werden in der Regel aufgehoben. Nur in Ausnahmefällen (z.B. bei schlechten Sichtverhältnissen, bei Busverkehr oder reinen Fahrradwegen) kann die Vortrittsregelung beibehalten werden. Der Rechtsvortritt führt für alle Verkehrsteilnehmer zu einer erhöhten Achtsamkeit und damit zu einer tieferen Geschwindigkeit.
- Zur Verdeutlichung des Rechtsvortritts bei den oft schlecht wahrzunehmenden Knoten wird eine Anbringung der Markierung «Rechtsvortritt» vorgeschlagen. Diese besteht aus einer speziellen Anordnung der weissen Leitlinie «in der Fahrbahnmitte», damit die Fahrzeuglenker auf den Knoten und die Vortrittsverhältnisse aufmerksam werden.



Tempo-30 und Fussgängerstreifen

Bei Fussgängerstreifen gilt die Vorschrift, dass Fussgänger/innen bis zu einer Distanz von 50 Meter vom Fussgängerstreifen die Strasse nur auf diesem queren dürfen (andernfalls könnten sie grundsätzlich gebüsst werden). In Tempo 30-Zonen sollen sie die Strasse an jeder beliebigen Stelle queren können und dürfen. Fussgängerstreifen müssen daher entfernt werden. Ausnahmen von dieser Regel müssen vom Kanton genehmigt werden und sind an besondere und zu belegende Schutzbedürfnisse gebunden wie z.B. in der Nähe von Schulhäusern, Kindergärten und Altersheimen sowie auf wichtigen Schulwegrouten.

Nachkontrolle

Es ist gesetzlich vorgeschrieben, ungefähr ein Jahr nach der Realisierung der Tempo 30-Zone eine Nachkontrolle durchzuführen. Auf Basis der gemachten Erfahrungen sowie anhand von Geschwindigkeitsmessungen (Vergleich vorher / nachher) können allenfalls zusätzliche Massnahmen festgelegt werden, wo die Einhaltung von Tempo-30 noch ungenügend ist.

Umsetzung / Zeitplan

		Etappe 1	Etappe 2	Etappe 3
Phase 1 (Konzept)	Konzept <ul style="list-style-type: none"> • Zoneneinteilung • Massnahmenpalette • Zwischenbericht GR / ER (4. Q. 2021) 	2./3. Q. 2021		

Phase 2 (Planung)	Planung / Verkehrsgutachten/Massnahmenplan <ul style="list-style-type: none"> • Zweiter Zwischenbericht Einwohnerrat • Begehung des heutigen Zustands • Aufnahme der heutigen Markierung und Signalisation • Prüfung der Grundanforderungen • Verkehrszählungen / Geschwindigkeitsmessungen • Unfallanalyse • Festlegung der Massnahmen • Darstellung der Massnahmen in CAD-Plan (Massnahmenplan) • Grobkostenschätzung (+/- 25%) • Schlussbericht und Verkehrsgutachten des Verkehrsingenieurs RK&P 	4. Q. 2021	1. Q. 2022	2. Q. 2022
	Verabschiedung GR und ER <ul style="list-style-type: none"> • Verabschiedung durch GR • Prüfung und Verabschiedung durch KBU • Verabschiedung durch ER • Allfällige Überarbeitung • Genehmigung Realisierungskredit • Allfälliges Referendum möglich = Verzögerung aller nachfolgenden Schritte bis zum definierten Abstimmungstermin 	3./4. Q. 2022		
Phase 3 (Realisierung)	Genehmigung durch Polizei BL <ul style="list-style-type: none"> • Einreichung verkehrsgutachten an Polizei BL (Verkehrsabteilung) • Vorprüfung • Allfällige Überarbeitung • Verfügung (VPA) 	1./2. Q. 2023	3./4. Q. 2023	1./2. Q. 2024
	Detailprojekt <ul style="list-style-type: none"> • M+S Plan • Kostenschätzung (+/- 15%) • Submission 	3.Q. 2023	1. Q. 2024	3. Q. 2024
	Umsetzung / Realisierung	4. Q. 2023	2. Q. 2024	4. Q. 2024

Die Phase 1 ist bis auf diesen Zwischenbericht bereits abgeschlossen. Die Arbeiten des Ingenieurbüros RK&P sind zurzeit im Rahmen der Etappe 1 in der Phase 2 angekommen.

Vorgehen bei Umsetzung Tempo 30 mit der Parkraumbewirtschaftung

Am 26.09.2021 hat das Allschwiler Stimmvolk der Einführung der Parkraumbewirtschaftung in Allschwil zugestimmt. Anfangs Oktober hat hierzu mit dem Verkehrsingenieurbüro Rudolf Keller & Partner (RK&P) eine Planungssitzung stattgefunden. Anlässlich dieser Sitzung wurde das Thema der kombinierten Einführung der Projekte Tempo 30 und Parkraumbewirtschaftung eingehend besprochen. Grundsätzlich ist es möglich die beiden Projekte zusammen umzusetzen. Dabei ergeben sich aber folgende Problemstellungen:

- Der Einwohnerrat hat an seiner Sitzung vom 10. Februar 2021 den Bericht zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung sowie das Reglement genehmigt und das Geschäft einstimmig abgeschlossen. In der eingesetzten Kommission und im Bericht wurde die Thematik der blauen Parkfeldmarkierungen dargelegt und eingehend behandelt. Im Bericht wurde festgehalten, dass bezüglich die Parkfeldmarkierungen für Fahrzeuglenkende, Polizei und die kontrollierenden Organe klare Verhältnisse

geschaffen und grundsätzlich flächendeckend durchgezogene Parkfelder markiert werden sollen. Die Parkfeldmarkierungen für die Parkraumbewirtschaftung müssen planungstechnisch deshalb so angebracht werden, dass mit der Umsetzung der Tempo 30 Etappen möglichst keine Anpassungen erfolgen müssen. In Allschwil ist das versetzte Parkieren in vielen Strassen zwar bereits umgesetzt, trotzdem wird es bei der Einführung von Tempo 30 teilweise Veränderungen bei der Anordnung der Parkplätze geben. Insbesondere auch bei den Torsituationen.

- Die Pläne für die Massnahmen in den Tempo 30 Zonen inkl. Parkfeldmarkierungen, werden vom Planungsbüro RK&P in der Phase „Planung“ bis Ende 2022 in einem konzeptionellen Detaillierungsgrad erarbeitet. Es stellt sich daher das Problem, dass die für die Markierungsfirma hierfür notwendigen vermassten Markierungs- und Signalisationspläne (M&S-Pläne) erst mit dem „Detailprojekt Tempo 30“ (nach Genehmigung des Konzeptes durch die Polizei Basellandschaft und nach Genehmigung des Realisierungskredites) erstellt werden können (3. Q. 2023 bis 3. Q. 2024). Eine Markierung der Parkraumbewirtschaftung anhand von unvermassten M&S-Plänen ist prinzipiell zwar möglich, wird aber vom Planungsbüro RK&P nicht empfohlen, da dieses Vorgehen teilweise fehleranfällig und ineffizient sein kann (Parkfelder ev. zu kurz oder verschoben). Zusätzlich notwendige und kostenpflichtige Markierungs-Anpassungen können die Folge davon sein und sind zu vermeiden.
- Betreffend die Signalisation muss mit Einführung der Parkraumbewirtschaftung bereits auch das Signalisationsgerüst definitiv platziert werden (Siehe nachfolgendes Foto). Das heisst, die Eingangstore für Tempo 30 müssen bereits mit der Einführung der Parkraumbewirtschaftung in ganz Allschwil aufgestellt werden, um die Signalisation für die Parkraumbewirtschaftung daran anzubringen. Die Tempo 30 Signalisation kann später zusätzlich und problemlos am Stahlgerüst angebracht werden. Es ergibt sich dadurch aber der ungünstige Umstand, dass die Stahlgerüste vor dem konkreten Detailprojekt und vor der Genehmigung (Einwohnerrat und Polizei Basellandschaft) der jeweiligen Tempo 30 Etappe montiert werden müssen. Würde der Realisierungskredit für Tempo 30 nicht genehmigt, ist das bereits überall montierte Stahlgerüst für die Parkraumbewirtschaftung eine im Verhältnis teure Variante für die Anbringung eines einzelnen Schilds.



FAZIT:

Aufgrund dieser Überlegungen und Problematik empfehlen der Gemeinderat und das Planungsbüro RK&P sowie die Abteilung Sicherheit, die Parkraumbewirtschaftung zusammen mit Tempo 30 und in der gleichen Etappenfolge einzuführen. Ein „Überholen“ von Tempo 30 durch die Parkraumbewirtschaftung ist nicht zweckmässig, ineffizient und birgt einige Risiken und Mehraufwand. Das heisst, dass die erste Etappe Tempo-30 sowie die Parkraumbewirtschaftung gemäss dem Zeitplan auf den Seiten 11 und 12 per 4. Quartal 2023 umgesetzt wird. Die letzten Arbeiten der Phase 3 (Realisierung) sollen dann per 4. Quartal 2024 umgesetzt sein.

Der Zwischenbericht wurde aufgrund seiner Komplexität und Schnittstellen zur Parkraumbewirtschaftung sowie der zur Visualisierung notwendigen Dokumentationen ausführlicher ausgeführt als in dem dafür üblichen Rahmen.

3. Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen beantragt Ihnen der Gemeinderat

zu beschliessen:

1. Der Einwohnerrat nimmt den vorliegenden Zwischenbericht, Geschäft 4500C inkl. Zeit- und Umsetzungsplan zur Kenntnis.

GEMEINDERAT ALLSCHWIL

Präsidentin:

Leiter Gemeindeverwaltung:

Nicole Nüssli-Kaiser

Patrick Dill