

GEMEINDERAT



Geschäft 4600A

**Beantwortung der Interpellation
von Henry Vogt, SVP-Fraktion,
betreffend „Tempo 30“**

Bericht an den Einwohnerrat
vom 30. März 2022

Inhalt	Seite
1. Ausgangslage	3
2. Antwort des Gemeinderates	3

Beilage/n

- keine

1. Ausgangslage

Am 19. Januar 2022 hat Herr Henry Vogt, SVP-Fraktion, eine Interpellation mit folgendem Wortlaut eingereicht:

Tempo 30

Ein Teil des Einwohnerrates liebäugelt mit einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30 in ganz Allschwil. Ausgehend von der Motion Geschäft 4500C (Tempo 30 in Quartierstrassen) ist die Begründung für die Einführung von Tempo 30 in allen Quartierstrassen die Reduktion des Unfallrisikos und der Lärmemissionen. Es wurde aber nie klargestellt, ob überhaupt ein Bedarf für Allschwil besteht, das Tempo so zu reduzieren. Entsprechend bitte ich den Gemeinderat folgende Fragen schriftlich mit dem Gebrauch von Tabellen zu beantworten:

- 1. Wie viele Verkehrsunfälle gab es in Allschwil 2018-2019-2020-2021? Welche sind eindeutig überhöhter Geschwindigkeit zuzuordnen? Welche Verkehrsteilnehmer waren dabei involviert (PKW, Fahrrad, usw.) pro Ereignis? Wie viele waren auf Hauptstrassen und wie viele waren auf Quartierstrassen?*
- 2. Wie viele Verkehrsunfälle in Quartierstrassen können dem PKW wegen einer Geschwindigkeit zwischen 30 und 50 km/h eindeutig zugeordnet werden?*
- 3. Wie viele Geschwindigkeitsmessungen wurden 2018-2021 in Allschwil (auf Gemeinde- und Kantonsebene) durchgeführt? Welche Durchschnittsgeschwindigkeiten wurden an welcher Strasse mit welchem Verkehrsaufkommen gemessen?*
- 4. Wie viele Beschwerden gab es von 2018-2021 wegen Lärmemissionen? Wie viele davon betrafen dabei den Individualverkehr? An welchen Strassen wurden diese Beschwerden eingereicht? Wie viele Beschwerden waren dem PKW in Quartierstrassen eindeutig zuzuordnen?*
- 5. Wieso wird das Bachgrabengebiet nicht auch unter Tempo 30 gestellt? (Es wird wohl das Gebiet mit dem höchsten Verkehrsaufkommen werden...)*
- 6. In Basel machen sich die Rettungsdienste sorgen, dass der Zugang zu den Ereignissen durch Tempo 30 erschwert bis verunmöglicht wird! Wie ist diese Lage in Allschwil einzuschätzen?*

2. Antwort des Gemeinderates

Aufgrund der umfangreichen und aufwändigen Abklärungen hat die Abteilung Sicherheit ein örtliches Verkehrsbüro (Pestalozzi & Stäheli) mit der Beantwortung der Fragen und der Beschaffung der notwendigen Tabellen und Daten beauftragt. Nachfolgend sind die Fragen und die Antworten des Verkehrsbüros aufgeführt. Diese wurden wo nötig und möglich durch die Abteilung Sicherheit ergänzt.

Die Fragen 1 und 2 werden gemeinsam beantwortet.

- 1. Wie viele Verkehrsunfälle gab es in Allschwil 2018-2019-2020-2021? Welche sind eindeutig überhöhter Geschwindigkeit zuzuordnen? Welche Verkehrsteilnehmer waren dabei involviert (PKW, Fahrrad, usw.) pro Ereignis? Wie viele waren auf Hauptstrassen und wie viele waren auf Quartierstrassen?*

2. *Wie viele Verkehrsunfälle in Quartierstrassen können dem PKW wegen einer Geschwindigkeit zwischen 30 und 50 km/h eindeutig zugeordnet werden?*

Die Polizei Basel-Landschaft hat im Auftrag der Gemeinde Allschwil eine ausführliche Unfallauswertung vorgenommen, welche das Unfallgeschehen der Jahre 2018 - 2020 auf Kantons- und Gemeindestrassen abbildet. Das Jahr 2021 wird erst Ende Februar 2022 definitiv abgeschlossen sein, weshalb diese Daten zurzeit nicht zur Verfügung stehen. Die dem Verkehrsbüro vorliegende Statistik-Auswertung beinhaltet sämtliche polizeilich rapportierten Verkehrsunfälle auf Kantons- und Gemeindestrassen in Allschwil. Unfälle, welche durch die Beteiligten gütlich abgehandelt wurden, sind nicht enthalten. Es gilt bei den Daten zu beachten, dass diese Statistik lediglich anhand der polizeilichen Unfallrapporte erstellt wird. Letztendlich wird eine abschliessende Beurteilung der Unfälle erst durch die Staatsanwaltschaft (Stawa) vorgenommen, weshalb für eine eindeutige bzw. gesicherte Schuldzuweisung und auch bezüglich die Unfallursache eine Sichtung sämtlicher Verkehrsunfall-Gerichtsakten durch die Stawa notwendig wäre. Diese Ermittlung resp. Datenerhebung über einen Zeitraum von 3 Jahren, ist mit einem unverhältnismässig grossen Aufwand für die Mitarbeitenden der Stawa verbunden und Datenschutzrechtlich heikel. Für die Herausgabe solcher Daten besteht zwischen den Gemeinden und der Staatsanwaltschaft keine rechtliche Grundlage. Die Auswertung und die Oberaufsicht bezüglich Strassenverkehr und die Verkehrsunfälle fallen in den Zuständigkeitsbereich der Polizei Basel-Landschaft. Es besteht daher für die Gemeinden kein Anspruch, Informationen über Unfallurteile einzufordern. Aufgrund dieser Faktenlage sind die vorliegenden Unfalldaten also lediglich Statistikdaten über ein Unfallereignis und können aus genannten Gründen nicht mit dem Begriff «eindeutig» beurteilt werden.

In Allschwil gibt es prinzipiell keine Hauptstrassen. Im Strassennetzplan von Allschwil sind 2001 jedoch vom Gemeinde- und Einwohnerrat die Hauptverkehrsstrassen definiert worden. Zu diesen zählen fast ausschliesslich die Kantonsstrassen. Lediglich ein Teil des Hegenheimerweges (Grabenring bis Basel), die Klarastrasse (Hegenheimer- bis Schönenbuchstrasse) und ein Teil der Parkallee (Baslerstrasse bis Basel) sind zusätzlich als Gemeindestrassen ebenfalls als Hauptverkehrsstrassen im Allschwiler Strassennetzplan eingebunden. Nach aktueller Durchgangsstrassenverordnung des ASTRA (Bundesamt für Strassen) sind einzig Teile des Grabenrings und der Baslerstrasse explizit als «Hauptstrasse» definiert und signalisiert (F-Grenze bis Basel). In der Beantwortung der Fragen bezüglich das Unfallgeschehen auf «Hauptstrassen» wird deshalb davon ausgegangen, dass der Interpellant damit generell die Kantonsstrassen meint. Aufgrund der vorliegenden Unfallstatistik der Polizei Basel-Landschaft kann eine eindeutige Zuordnung allerdings nicht vorgenommen werden. Die Fragestellung zum Unfallgeschehen wird von der Polizei Basel-Landschaft mit Variablen definiert, welche eine fachspezifische Antwort nicht ermöglichen. Unter Anderem betrifft dies die Formulierungen: *«sich eindeutig überhöhter Geschwindigkeit zuordnen»* und *«einer Geschwindigkeit zwischen 30 und 50 km/h zuordnen»*.

Verkehrsunfälle, bei welchen das Geschwindigkeitsverhalten der Unfallverursachenden vor Ort durch die Polizei mittels Unfall-Rapport beanstandet wurde, sind zudem nicht zwangsläufig mit einer überhöhten Innerortsgeschwindigkeit verbunden. Die Geschwindigkeit muss durch Fahrzeuigenkende jeweils den örtlichen Gegebenheiten wie Strassen-/Verkehrs-/Sichtverhältnisse sowie den Besonderheiten des Fahrzeugs und der Ladung angepasst werden. Dies gilt sinngemäss auch für unübersichtliche Strassenabschnitte oder nicht frei überblickbare Strassenverzweigungen. Zudem ist die Feststellung einer «überhöhten» Innerortsgeschwindigkeit, lediglich gestützt auf subjektive Aussagen von allfälligen Zeugen (*«Das Auto kam schnell angebraust»*), ohne wissenschaftliche Prüfung anhand der vorhandenen Spuren und Unfallschäden, für die ermittelnden Polizeidienste vor Ort kaum möglich. Das kann erst mittels Ermittlungen der Stawa und mit wissenschaftlichen Verfahren

wie z.B. dem Ausmessen der Bremsspur, Durchführen von verschiedensten Berechnungen und Simulationen, Sichtung und Sicherung der Spuren, Auswerten allfälliger Datenaufzeichnungsgeräte etc. durch die Fachpersonen der Ermittlungsdienste erörtert und für die Gerichte aufbereitet werden.

Aufgrund einer darum eher allgemeinen Auswertung der Verkehrsunfälle in Allschwil im Zeitraum von 2018-2020 können dennoch folgende Aussagen gemacht werden:

- Es wurden insgesamt 194 Unfälle verkehrspolizeilich registriert, davon können 45 den „siedlungsorientierten Strassen“ (Quartier- und Gemeindestrassen) und 149 den „verkehrsorientierten Strassen“ respektive den Kantonsstrassen und den Strassen im Gewerbegebiet im Bereich des Hegenheimermattweges zugeordnet werden.
- Im Baselmattweg, im Dürrenmattweg, in der Spitzwaldstrasse und im Steinbühlweg wurden vermehrt Verkehrsunfälle registriert.
- Die Unfälle auf den siedlungsorientierten Strassen (Quartier- und Gemeindestrassen) verteilen sich wie folgt auf die Jahre:

2018	13 Unfälle
2019	19 Unfälle
2020	13 Unfälle
Total	45 Unfälle

- Folgende Unfalltypen wurden registriert:

Schleuder-/Selbstunfälle	21
Auffahrunfall	1
Abbiege- und Einbiegeunfälle	8
Unfälle beim Überqueren der Fahrbahn	2
Frontalkollisionen	3
Parkierunfälle	7
Fussgängerunfälle	2
Tierunfall	1
Total	45

- In die 45 Unfälle waren involviert:

Personen zu Fuss	3
Zweiräder (Velo & Mofa)	15
Motorfahrzeuge (Auto & Motorrad)	48

- Die Unfallfolgen der 45 Unfälle gliedern sich wie folgt:

Leichtverletzte	19
Schwerverletzte	3
Sachschaden insgesamt	Ca. 300'000.-

3. *Wie viele Geschwindigkeitsmessungen wurden 2018-2021 in Allschwil (auf Gemeinde- und Kantonsebene) durchgeführt? Welche Durchschnitts-*

geschwindigkeiten wurden an welcher Strasse mit welchem Verkehrsaufkommen gemessen?

Aktuelle Geschwindigkeitsmessungen (Radarkontrollen) aus den Jahren 2018-2021 liegen auf Gemeindestrassen aus dem Hegenheimermattweg, der Spitzwaldstrasse, dem Baselmattweg, dem Muesmattweg und dem Kurzelängeweg vor. In den übrigen Quartierstrassen wird die aktuell geltende Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h kaum überschritten, weshalb dort auch selten „scharfe“ Geschwindigkeitsmessungen stattfinden. Es werden in diesen Strassen jedoch gelegentlich verdeckte Statistikmessungen gemacht.

In der Spitzwaldstrasse, dem Baselmattweg und dem Kurzelängeweg wurden anlässlich von Strassenbauprojekten und Umleitungsregimes 2020 und 2021 temporäre 30-er Zonen eingerichtet.

Bei den „scharfen“ Geschwindigkeitsmessungen auf den genannten Gemeindestrassen wurden folgende Daten registriert:

2018	21 Messungen	864 Übertretungen
2019	33 Messungen	485 Übertretungen
2020	34 Messungen	1291 Übertretungen
2021	35 Messungen	1447 Übertretungen

Bei den „scharfen“ Messungen ist es nicht möglich die Durchschnittsgeschwindigkeiten und das Verkehrsaufkommen zu ermitteln oder anzuzeigen, da bei diesen Messungen vom eingesetzten Gerät lediglich die Übertretungen, also die Fahrzeuge die zu schnell sind, registriert und protokolliert werden. Es zeigte sich bei den Messungen im 2020 und 2021 allerdings deutlich, dass mit Einführung der temporären Geschwindigkeitsreduktionen in den genannten Quartierstrassen auf Tempo 30, die Übertretungen trotz nahezu gleichbleibender Anzahl der Kontrollen, fast um das doppelte zunahmen.

Auf den 7 Allschwiler Kantonsstrassen hat die mobile Messequipe der Polizei Basellandschaft aufgrund der erhaltenen Nachweise von 2020 bis 2021 insgesamt 36 Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. 2018 und 2019 wurden der Gemeinde vom Kanton keine Daten resp. Kontrollnachweise zugestellt. Die Übertretungsraten müssten von Hand aufwändig anhand der vorhandenen Nachweise evaluiert und ausgerechnet werden. Da es sich aber ohnehin um Kantonsstrassen handelt, welche nicht in die Tempo 30-Zonenplanung der Gemeinde integriert werden können, hat die Abteilung Sicherheit auf diese zusätzliche Arbeit verzichtet.

Im Zusammenhang mit der Ausarbeitung der einzelnen Verkehrsgutachten für die vorgesehenen Tempo 30-Zonen, werden in den relevanten siedlungsorientierten Strassen die Verkehrsmengen und die Geschwindigkeiten erst im Rahmen dieser Gutachten verdeckt erhoben. Aktuelle Daten liegen deshalb nicht oder nur teilweise vor. Wollte man aktuelle Daten von einem Grossteil der Strassen in diese Beantwortung einarbeiten, bedingte dies umgehende Messungen durch die Gemeindepolizei. Um repräsentative Aussagen über die Durchschnittsgeschwindigkeiten und das Verkehrsaufkommen zu machen, muss pro Strasse mindestens drei, besser wären fünf Tage gemessen werden. Wählt man die rund 30 wichtigsten Gemeindestrassen für diese Messungen aus, dauern alleine die Messungen im besten Fall rund drei Monate. Aktuelle Daten wären damit frühestens im Juni 2022 vorhanden. Da die Interpellation spätestens an einer der nächsten Sitzungen des Einwohnerrats beantwortet werden muss, verzichtete die Abteilung Sicherheit auf das Durchführen von aktuellen Messungen.

Ältere Statistikmessungen der Gemeindepolizei auf 18 und für die Beantwortung der Interpellation repräsentativen Quartierstrassen ergeben folgendes Bild:

Strasse	Durchschnitt km/h	in	Jahr und Messzeit	Anzahl Fahrzeuge
Obertorweg	35 km/h		2009 / 312 h (13 Tg)	6`314 FZ
Rosenbergweg	23 km/h		2020 / 240 h (10 Tg)	2`744 FZ
Klarastrasse	24 km/h		2015 / 768 h (32 Tg)	46`188 FZ
Kurzelängeweg	20,5 km/h		2016 / 336 h (14 Tg)	8`601 FZ
Strengigartenweg	20 km/h		2016 / 336 h (14 Tg)	1`223 FZ
Ochsengasse	28 km/h		2015 / 216 h (9Tg)	3`738 FZ
Lettenweg	18 km/h		2020 / 192 h (8Tg)	7`150 FZ
Baselmattweg	24 km/h		2016 / 360 h (15 Tg)	25`955 FZ
Dürrenmattweg	24,5 km/h		2017 / 504 h (21 Tg)	14`508 FZ
Muesmattweg	28,5 km/h		2019 / 240 h (10 Tg)	16`312 FZ
Spitzwaldstrasse	32 km/h		2020 / 192 h (8Tg)	58`009 FZ
Lerchenweg	24 km/h		2021 / 216 h (9Tg)	24`276 FZ
Sandweg	21,5 km/h		2020 / 96 h (4 Tg)	1`704 FZ
Steinbühlweg	24 km/h		2020 / 96 h (4 Tg)	3`554 Fz
Schützenweg	17 km/h		2020 / 216 h (9Tg)	3`569 FZ
Herrenweg	47 km/h		2019 / 192 h (8Tg)	19`991 FZ
Marsstrasse	28,5 km/h		2007 / 240 h (10 Tg)	11`289 FZ
Brennerstrasse	31,5 km/h		2009 / 312 h (13 Tg)	4`964 FZ

Der in der Regel für Gutachten verwendete Wert **V85** (*Diese Kennzahl wird von Verkehrsingenieuren angewendet und ergibt sich aus der Geschwindigkeit, die von 85% der gemessenen Fahrer eingehalten und von 15% überschritten wird*) beträgt insgesamt über alle 18 Strassen gerechnet 34 km/h.

Durchschnittlich fahren in diesen Strassen rund 5% der Verkehrsteilnehmenden schneller als 40 km/h. Die Durchschnittsgeschwindigkeit aller schnelleren Fahrzeuge über die 18 Strassen gerechnet beträgt 57 km/h. Bei den oben aufgeführten Messungen wurden insgesamt 260`089 Fahrzeuge registriert. 5% davon fahren also mit durchschnittlich 57 km/h durch die genannten Quartierstrassen. Gerechnet auf die insgesamt 260`089 Fahrzeuge sind dies 13`004 Fahrzeuge, welche in diesen Strassen schneller als 40 km/h unterwegs sind. Dabei wurden Geschwindigkeiten von 44 - 86 km/h gemessen.

Die hierfür verwendeten Messdaten aus verschiedenen Jahren (2007 – 2021) können zwar nicht 1:1 für solche Berechnungen und Vergleiche herangezogen werden, da sich allerdings das Verkehrsverhalten auf den Allschwiler Quartierstrassen in den letzten Jahren nicht signifikant verändert hat, sind die Berechnungen aber trotzdem einigermassen repräsentativ.

4. *Wie viele Beschwerden gab es von 2018-2021 wegen Lärmemissionen? Wie viele davon betrafen dabei den Individualverkehr? An welchen Strassen wurden diese Beschwerden eingereicht? Wie viele Beschwerden waren dem PKW in Quartierstrassen eindeutig zuzuordnen?*

Bei der Abteilung Sicherheit resp. der Gemeindepolizei gingen in den letzten 20 Jahren keine Meldungen bezüglich Strassenlärm oder Lärm im Zusammenhang mit Geschwindigkeiten

auf den Allschwiler Quartierstrassen ein. Andere Beschwerdeeingänge innerhalb der Gemeinde sind nicht bekannt.

5. *Wieso wird das Bachgrabengebiet nicht auch unter Tempo 30 gestellt? (Es wird wohl das Gebiet mit dem höchsten Verkehrsaufkommen werden...)*

Im Gebiet Bachgraben (Hegenheimermattweg, Hagmattstrasse, Gewerbestrasse, usw.) sind die Strassen „verkehrsorientiert“ und darum nicht für eine Tempo 30-Zone vorgesehen. Einen Einbezug dieses Gebiets in die Tempo 30-Zonenplanung würde der Motion widersprechen, welche wie folgt lautete: *Der Gemeinderat wird verpflichtet, einen Bericht zur Einführung von Tempo 30 auf Quartierstrassen (siedlungsorientierten Gemeindestrassen) vorzulegen.*

6. *In Basel machen sich die Rettungsdienste sorgen, dass der Zugang zu den Ereignissen durch Tempo 30 erschwert bis verunmöglicht wird! Wie ist diese Lage in Allschwil einzuschätzen?*

Bei den Rettungsdiensten im Kanton Basel-Stadt steht aktuell die Frage im Vordergrund, ob und in welchen Abschnitten auf Kantons- und Hauptverkehrsachsen auch Tempo 30-Strecken signalisiert werden können und inwieweit solche Geschwindigkeitslimiten die Fahrzeit von Blaulichtfahrzeugen signifikant verlängern.

Hierzu muss erwähnt werden, dass auch die Führer von Polizei, Feuerwehr und Rettungsdiensten sich an das Strassenverkehrsgesetz zu halten haben. Die rechtlichen Grundlagen hierzu finden sich im Strassenverkehrsgesetz und sind nachfolgend aufgeführt:

- Art. 31 Abs. 1 SVG: Der Führer muss das Fahrzeug ständig so beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommt.
- Art. 32 Abs. 1 SVG: Die Geschwindigkeit ist stets den Umständen anzupassen, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung, sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen.
- Art. 100 Abs. 4 SVG: Missachtet der Führer eines Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- oder Zollfahrzeugs auf dringlichen und taktisch notwendigen Dienstfahrten Verkehrsregeln oder besondere Anordnungen für den Verkehr, so macht er sich nicht strafbar, wenn er alle Sorgfalt walten lässt, die nach den Umständen erforderlich ist. Auf dringlichen Dienstfahrten ist die Missachtung nur dann nicht strafbar, wenn der Führer zudem die erforderlichen Warnsignale abgibt.

Des Weiteren ist es zum Beispiel bei der Polizei Basel-Landschaft in der Praxis so geregelt, dass bei notwendigen dringlichen Dienstfahrten mit „Blaulicht“ mit maximal dem anderthalbfachen der signalisierten Höchstgeschwindigkeit gefahren werden darf und sollte. In einer Tempo 30-Zone darf grundsätzlich also maximal mit 45 km/h gefahren werden. Leider ist es zudem noch immer so, dass auch dringliche Dienst- resp. Blaulichtfahrten mit Geschwindigkeitsüberschreitungen von mehr als 40 km/h (in 30er-Zonen) resp. 50 km/h (in 50er-Zonen) als Raserdelikte klassiert werden. Dies bedeutet für den Lenkenden mindestens ein Jahr Gefängnis (bedingt) und Führerausweisentzug von mindestens 2 Jahren inkl. Strafregistereintrag. Zudem kann das benutzte Fahrzeug von der Stawa beschlagnahmt werden. Zu berücksichtigen haben die Führer von Blaulichtfahrzeugen darum stets den Strassenverlauf, die Fahrbahnbreite, die Parkfeldanordnung, die Sichtweiten in Knoten, den öffentlichen Verkehr und das Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmenden. Der mögliche Zeitverlust im Ernstfall kann in der Praxis bei Rettungseinsätzen entscheidend sein. So beispielsweise bei Bränden oder Verunfallten mit Herz-Kreislaufbeeinträchtigungen. Hier können Minuten und Sekunden über Leben und Tod entscheiden. Im Ernstfall sollten sich Blaulichtorganisationen primär auf Ihren Auftrag konzentrieren können und sich nicht einer

erhöhten Gefahr aussetzen zu müssen, im Rahmen der beruflichen Arbeit ein Raserdelikt mit einschneidenden Konsequenzen zu begehen. Die in Basel geäusserten Bedenken gelten sinngemäss auch für Allschwil. Die Einführung einer flächendeckenden Temporeduktion hätte sowohl in Basel wie auch in Allschwil mit zunehmender Entfernung des Ereignisses zum Abfahrtsort des Rettungsfahrzeugs einen relativen Zeitfaktor. Dies wird Einfluss haben auf die Einhaltung der gebotenen Erreichbarkeitszeiten. Fatale Auswirkungen könnten sich aufgrund der räumlichen Entfernung in der Nachbargemeinde Schönenbuch ereignen, wenn durch Zeitverzögerungen in Basel und Allschwil die gebotene Eintreffzeit der Rettungskräfte nicht mehr gewährleistet werden kann.

Gestützt auf diese Ausführungen wird die Interpellation als erledigt abgeschlossen.

GEMEINDERAT ALLSCHWIL

Präsidentin:

Leiter Gemeindeverwaltung:

Nicole Nüssli-Kaiser

Patrick Dill