

Geschäft Nr. 4424A

**Beantwortung der Interpellation
von Christian Stocker Arnet, SP-Fraktion,
betreffend
Aufwertungspotenzial der Strassenräume
in Allschwil**

Bericht an den Einwohnerrat
vom 19. Dezember 2018

Inhalt	Seite
1. Ausgangslage	3
2. Antworten des Gemeinderates	4

Beilage/n

- Konzept Begegnungszonen Riehen
- SVI-Merkblatt 2017_01 Begegnungszonen
- Richtlinie_Tempo_30_Zonen_und_Begegnungszonen
- Strassennetzplan mögliche Begegnungszonen

1. Ausgangslage

Am 7. November 2018 reichte Christian Stocker Arnet im Namen der SP Fraktion eine Interpellation betreffend "Aufwertungspotenzial der Strassenräume in Allschwil" mit folgendem Wortlaut ein:

Ausgangslage:

"Im Bundesgesetz über die Raumplanung wird folgendes Ziel formuliert:

Die Siedlungen sind nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten und in ihrer Ausdehnung zu begrenzen. Art. 1, Abs. 3

Insbesondere sollen:

Massnahmen getroffen werden zur besseren Nutzung der brachliegenden oder ungenügend genutzten Flächen in Bauzonen und der Möglichkeiten zur Verdichtung der Siedlungsfläche. Art. 1, Abs. 3, Lit. a^{bis}

Dieses Ziel, respektive die Vorgaben des RPG, sind auch im REK (Freiraumentwicklung) berücksichtigt. Die Schwerpunkte der Freiraumentwicklung im REK ergeben sich vor dem Hintergrund einer starken Bevölkerungszunahme und aufgrund sich ändernder Bedürfnisse an die Freiräume. Dabei steht neben zwei weiteren Themen auch die Aufwertung von Platz- und Strassenräumen mit dem Ziel von hohen Interaktionswerten im Fokus. Die Begegnungszone hat sich in Städten und Agglomerationen als probates Mittel erwiesen, die Strassenräume insbesondere für die Quartierbewohner attraktiver und vielseitiger nutzbarer werden zu lassen.

Gemäss Analyse des Räumlichen Entwicklungskonzept (REK) besteht in den Quartieren Entwicklungs- bzw. Verdichtungspotenzial. Als massgebendes Ziel für die Entwicklung der Quartiere wird auch « Vielseitig nutzbare Frei- und Strassenräume » aufgeführt.

Damit in Zukunft der vorhandene öffentliche Strassenraum in den Wohnquartieren zweckmässiger und zugunsten der Allschwiler Bevölkerung genutzt werden könnte, wird der Gemeinderat ersucht, folgende Fragen schriftlich zu beantworten:

- 1. Was wurde bisher von der Verwaltung bezüglich Aufwertung der Strassenräume geprüft und erarbeitet (Es wird eine abschliessende Auflistung erwartet).*
- 2. Welche Umsetzungskonzepte für Begegnungszonen von anderen Gemeinden (zum Beispiel Aesch, Arlesheim, Binningen, Reinach, Riehen, etc...) wurden für Allschwil in Erwägung gezogen und könnten auf Allschwil adaptiert werden?*
- 3. Nach welchen Kriterien wird beurteilt, ob sich eine Erschliessungstrasse oder Weg für die Einführung einer Begegnungszone eignet? Es wird eine abschliessende Auflistung der massgebenden Kriterien erwartet.*
- 4. Welche Strassenräume würden sich für die Einführung von Begegnungszonen eignen? Eine Darstellung in einem Plan (z.B. Strassennetzplan) würde begrüsst.*
- 5. Welche Vorteile hätte die Einführung von Begegnungszonen auf die vielerorts fehlenden oder zu schmalen Trottoirs?"*

2. Antworten des Gemeinderates

Allgemeines zum Aufwertungspotential der Strassenräume

Im Bericht zum Räumlichen Entwicklungskonzept Allschwil 2035 (REK) wird an mehreren Stellen ein Aufwertungspotenzial bezüglich der Strassenräume festgehalten. Eines der Ziele für die Quartiersentwicklung und die weitere Verbesserung der Siedlungsqualität ist, „Vielseitig nutzbare Frei- und Strassenräume“ (siehe Kapitel 5.1.3) zu schaffen. Dies gilt für sämtliche Strassenarten, Kantons-, Gemeindesammel-, und Gemeindeerschliessungsstrassen.

Im REK-Verkehr, Kapitel 5.2.8 „Quartiererschliessung und Parkierung“ heisst es ausserdem: *„Grundsätzlich sollen die Wohnquartiere beruhigt werden. Verkehrsberuhigungsmassnahmen wie lokale Einengungen, versetzte Parkierung oder andere Gestaltungsmassnahmen erhöhen die Sicherheit, ermöglichen eine Lärmreduktion an der Quelle und werten die Quartiere auf. Der Übergang von den übergeordneten Strassen in die Quartierstrassen soll deutlicher ersichtlich sein, z.B. durch Markierung oder durch Einengungen (Torsituationen). Weitere Massnahmen können sein, dass die Quartierstrassen unterbrochen werden. Auch die Einführung von Spielstrassen oder Einbahnverkehr ist denkbar.“*

In diesem Zusammenhang könnten Begegnungszonen eine positive Auswirkung auf das Wohnumfeld haben.

Freiraumkonzept

Der Strassenraum ist ein wichtiger Aussenraum. Im Freiraumkonzept Allschwil 2013 wird der Strassenraum sofern er z.B. als Promenade oder als Spielstrasse umgesetzt wurde, auch als Freiraum betrachtet. Strassen mit wichtigen Freiraumfunktionen können aber auch als Freiräume gelten oder zu Freiräumen entwickelt werden.

Somit kann die Erstellung von Begegnungszonen massgeblich zur Verbesserung des benötigten Freiraums beitragen.

Leitbildmassnahmen

Die Prüfung der Einführung von Begegnungszonen ist für die kommenden Jahre nicht als Massnahme des gemeinderätlichen Leitbildes Zukunft Allschwil vorgesehen.

Die Fragen aus der Interpellation im Einzelnen

1.) Was wurde bisher von der Verwaltung bezüglich Aufwertung der Strassenräume geprüft und erarbeitet (Es wird eine abschliessende Auflistung erwartet)

Im Zusammenhang mit Strassenerneuerungen, Quartierplanungen und Neugestaltungen von öffentlichen Räumen (siehe Neugestaltung Lindenplatz) wurden immer wieder Massnahmen zur Aufwertung der Strassenräume geprüft und die Erkenntnisse aus dem Freiraumkonzept 2013 mit einbezogen.

Nachfolgend wird aufgelistet, welche Massnahmen fallspezifisch in Erwägung gezogen wurden:

- Tempo 30 / Tempo 20 > z.B. Umgestaltung Lindenplatz, QP Heuwinkel
- Tempo 30 wurde als mögliche Lärmsanierung eruiert
- Baumallee > in verschiedenen QPs, ist örtlich auch im Zonenplan festgelegt
- Strassenbeleuchtung > z.B. Beleuchtung mit höherer Aufenthaltsqualität im Ortskern.
- Bauliche Massnahmen (Anheben Strasse auf Trottoirniveau) > Im QP Heuwinkel ist eine Anhebung der Pappelstrasse bereichsweise auf Trottoirniveau geplant.
- Einbahnverkehr > keine aktuellen Massnahmen, örtlich bestehend
- Versetztes Parkieren > z.B. Bettenstrasse und Lettenweg
- Reduktionsmassnahmen (Fahrbahnverengung) > z.B. Muesmattweg beim Schulhaus Neuallschwil (noch in Arbeit)
- Überprüfung sämtlicher Fussgängerstreifen auf Gemeindestrassen im Jahr 2015
- „Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr“ Pestalozzi & Stäheli, Ingenieurbüro Umwelt Mobilität Verkehr, Basel, im Jahr 2012

2.) Welche Umsetzungskonzepte für Begegnungszonen von anderen Gemeinden (zum Beispiel Aesch, Arlesheim, Binningen, Reinach, Riehen, etc...) wurden für Allschwil in Erwägung gezogen und könnten auf Allschwil adaptiert werden?

Mehrere Gemeinden der Region haben bereits Begegnungszonen umgesetzt:

Die Gemeinde Riehen pflegt ein Konzept für Begegnungszonen, das deren Einführung nur durch die Initiative der Bewohnenden vorsieht. Eine Zweidrittel-Mehrheit der Bewohnenden eines Strassenzuges muss der Einführung einer Begegnungszone zustimmen, dann wird von der Verwaltung geprüft, ob das Strassennetz eine Begegnungszone im entsprechenden Strassenabschnitt zulässt. Ist dies der Fall, wird die Zone mit einfachen und reversiblen Elementen markiert (Kosten 7'000 – 10'000 CHF, Aussage Gemeindeverwaltung Riehen). Frühestens fünf Jahre nach der Einrichtung einer Begegnungszone kann sie durch das einfache Mehr der Anwohnerschaft wieder aufgehoben werden. Spätestens nach zehn Jahren erfolgt eine Überprüfung der Situation durch die Gemeinde, ob die Begegnungszone weiterhin erhalten bleiben soll. Riehen hat mit diesem Verfahren sehr positive Erfahrungen gemacht.

Man ist telefonisch mit der Tiefbauabteilung der Gemeinde Oberwil in Kontakt getreten, um mit diesen über deren Erfahrung mit Begegnungszonen zu sprechen. In Oberwil gibt es bis jetzt eine Begegnungszone, welche von Anwohnern gefordert wurde. Das Ingenieurbüro Glaser Saxer Keller hat dazu ein Verkehrsgutachten erstellt und dieses dem Kanton Basel-Landschaft zur Prüfung vorgelegt. Dieser hat das Projekt genehmigt.

Im Oberwil konnte die Begegnungszone mit einem vergleichsweise geringen Kostenaufwand umgesetzt werden. Die Erfahrungen und Rückmeldungen über die Begegnungszone sind gemäss Auskunft Tiefbauamt Oberwil dort durchgehend positiv.

In Arlesheim gibt es eine Arbeitsgruppe Begegnungszonen.

In Reinach hat man bis jetzt zwei Begegnungszonen umgesetzt.

Zudem wurden Begegnungszonen bereits auch in weiteren Gemeinden umgesetzt: Muttenz, Pratteln, Liestal, Sissach, um nur einige zu nennen.

Auf die Erfahrung der anderen Gemeinden kann zurückgegriffen und diese auch für Allschwil adaptiert werden.

3.) Nach welchen Kriterien wird beurteilt, ob sich eine Erschliessungstrasse oder Weg für die Einführung einer Begegnungszone eignet? Es wird eine abschliessende Auflistung der massgebenden Kriterien erwartet.

Im Merkblatt 2017/01 der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI) zum Thema Begegnungszonen sind unterschiedliche Kriterien aufgelistet, die für oder gegen die Erstellung einer Begegnungszone sprechen:

Kriterien für und gegen Begegnungszonen in Wohnbereichen

Kriterium	Spricht eher für eine Begegnungszone	Spricht eher gegen eine Begegnungszone
Fussgänger	Mittlerer bis hoher Kinderanteil; erhöhtes Auftreten von Schutzbedürftigen (a) Bedürfnis nach Aufenthalt, Spiel und Sport im Strassenraum Anwohner, die sich für «ihre» Strasse einsetzen	Kleines Auftreten von Schutzbedürftigen Geringes Bedürfnis nach Aufenthalt und Spiel im Strassenraum Genügend in der Nähe liegende und attraktive Aufenthaltsflächen (Grünflächen, Spielplätze, Plätze mit Hartbelag für Ballspiel und für Bewegung mit Velo und fahrzeugähnlichen Geräten) Stark saisonales Bedürfnis (z.B. Schwimmbadzugang von Mai bis September) und übrige Zeit kaum Fussverkehr. (b)
Verkehrsaufkommen	Siedlungsorientierte Strasse Geringes Verkehrsaufkommen MIV (max. ca. 1'000 DTV, bzw. 150 Fz in der Spitzenstunde) Ausschliesslich Anwohnerverkehr (c), kaum Durchgangsverkehr Geringer LKW Anteil Keine regelmässigen nennenswerten LKW-Manöver im gemeinsam mit Fussgängern genutzten Strassenraum tagsüber	Deutlich verkehrsorientierte Strasse Erhöhter Anteil an Durchgangsverkehr Mittlerer bis hoher LKW-Anteil LKW-Manöver
Parkierung	Geringer Parkierungsdruck – wenig Suchverkehr – wenig Parkmanöver Parkierung lässt sich so anordnen, dass genügend grosse Zwischenbereiche für Aufenthalt und Spiel frei bleiben (mindestens 25 bis 30 m)	Hoher Parkierungsdruck, beidseits der Strasse lückenlos Parkplätze (d) Keine Möglichkeit zur Neuorganisation der Parkierung und Bereitstellung von Spielraum zwischen den Parkplätzen
ÖV	Kein oder nicht sehr intensiver ÖV (Schulbus oder kleiner Quartierbus)	Buslinie mit mehr als ein bis zwei Kursen pro Stunde
Strassenraum	Enge Verhältnisse Die Strasse unterscheidet sich vom Erscheinungsbild deutlich von der angrenzenden Tempo-30 oder Tempo-50-Strasse (f)	(Zu) Grosse Ausdehnung der vorgesehenen Begegnungszone (e)

Auch Riehen hat Grundsätze für die Einführung von Begegnungszonen in Wohngebieten festgelegt.

In Wohngebieten ist es wichtig, dass die Anwohnenden für eine Begegnungszone sind.

In Allschwil erfüllen viele Erschliessungsstrassen die oben aufgelisteten Kriterien.

4.) Welche Strassenräume würden sich für die Einführung von Begegnungszonen eignen? Eine Darstellung in einem Plan (z.B. Strassennetzplan) würde begrüsst

Ist eine Strasse eine Erschliessungsstrasse, hat ein geringes Verkehrsaufkommen, kaum Durchgangsverkehr, wenig ÖV und behindert zudem nicht den Verkehrsfluss, ist diese grundsätzlich für die Einführung einer Begegnungszone geeignet.

Beispiel einer solchen Strasse wäre die Pappelstrasse. Bei der zweiten Lesung zum Quartierplan Heuwinkel wurde im Einwohnerrat auf den Antrag der SP-Fraktion eingegangen, den Quartierplanbereich in der Pappelstrasse als Begegnungszone einzurichten. Abschliessend konnte aus der Diskussion herausgelesen werden, dass eine breite Zustimmung für die Errichtung einer Begegnungszone in der Pappelstrasse besteht.

Ein weiteres Beispiel ist die bevorstehende Umgestaltung Lindenplatz. Die Spezialkommission Lindenplatz mit Vertretenden aller Fraktionen hatte beschlossen, dass die Lindenstrasse als Begegnungszone ausgeführt werden soll. Diese Absicht wird derzeit im Studienverfahren von den drei Planungsteams weiterverfolgt.

Eine Darstellung im Strassennetzplan ist im Anhang beigefügt.

Grundsätzlich wären die gelb markierten Erschliessungsstrassen für Begegnungszonen geeignet. Die tatsächliche Einführung müsste im Einzelfall geprüft und der passende Perimeter definiert werden. Wie in anderen Gemeinden bereits Praxis sollte nach der Einführung ein Monitoring durchgeführt werden.

5.) Welche Vorteile hätte die Einführung von Begegnungszonen auf die vielerorts fehlenden oder zu schmalen Trottoirs?

In der Begegnungszone haben Fussgängerinnen und Fussgänger gegenüber dem Fahrzeugverkehr Vortritt. Sie können jederzeit und überall die Fahrbahn queren, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h. Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt. Qualitativ erhöhen Begegnungszonen bei schmalen Trottoirs die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger. Grundsätzlich ist in einer Begegnungszone die ganze Fahrbahn dem «Trottoir» gleichstellt.

Allgemeine Chancen von Begegnungszonen

- Bessere Identifikation mit der Gemeinde und der Nachbarschaft durch Aufenthaltsmöglichkeiten
- Spielraum für Kinder schaffen
- Sicherheitsgefühl stärken
- Anwohnern die Möglichkeit geben, ihr direktes Wohnumfeld mitzugestalten
- Die Veränderungen sind reversibel

Allgemeine Hürden der Einführung von Begegnungszonen

- politischer Widerstand
- gewisse Kosten (Gutachten und bauliche Massnahmen)
- Zuständig für Geschwindigkeitsreduktionen ist schlussendlich Kanton auf allen Strassen (Art. 108 Signalisationsverordnung des Schweizer Bundes; siehe Beilage Richtlinie_Tempo_30_Zonen_und_Begegnungszonen)

Gestützt auf diese Ausführungen wird die Interpellation als erledigt abgeschrieben.

GEMEINDERAT ALLSCHWIL

Präsidentin:

Leiter Gemeindeverwaltung:

Nicole Nüssli-Kaiser

Patrick Dill