

Geschäft 4500G

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

sowie

Geschäft 4500H

**Sondervorlage für die Realisierungsarbeiten zu
«Tempo 30 in Quartierstrassen»**

Bericht an den Einwohnerrat
vom 13. September 2023

Inhalt	Seite
1. Ausgangslage	3
2. Erwägungen	4
3. Beschilderungen	4
4. Fussgängerstreifen	6
5. Kostengenaugigkeit	7
6. Weiteres Vorgehen	7
7. Antrag	8

Beilage/n

- Anhang 1 Kostenschätzung
- Anhang 2 Pläne

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 (Geschäft 4500A/B) 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.

An der Einwohnerratssitzung vom 26. Januar 2022 hat der Einwohnerrat den zweiten Zwischenbericht (Geschäft 4500C) inkl. Zeit- und Umsetzungsplan mit 29 Ja, 2 Gegenstimmen und 1 Enthaltung zustimmend zur Kenntnis genommen. Gleichzeitig hat der Einwohnerrat mit 19 Ja, 12 Nein und 1 Enthaltung beantragt, das von der Stimmbevölkerung angenommene Parkraumreglement bis Ende 2022, unabhängig des Geschäfts Tempo 30, einzuführen.

Am 13. Juni 2023 hat der Allschwiler Einwohnerrat den dritten Zwischenbericht des Gemeinderates vom 07. Dezember 2022 (Geschäft 4500D/E), gestützt auf den Bericht der Kommission für Bauwesen und Umwelt (KBU), Geschäft 4500F, vom 25. März 2023 mit 26 Ja-Stimmen, 7 Nein-Stimmen und 5 Enthaltungen dem Gemeinderat zur Überarbeitung zurückgewiesen. Der Antrag des KBU-Berichtes lautete:

«Aufgrund der festgestellten Widersprüche und Abweichungen in den Unterlagen und den aufgezeigten Vereinfachungen empfiehlt die Kommission dem Einwohnerrat die Geschäfte 4500 D und 4500 E mit 5 zu 2 Stimmen an den Gemeinderat zur Überarbeitung zurückzuweisen.»

2. Erwägungen

In ihrem Bericht vom 7. Dezember 2022 äussert sich die Kommission für Bauwesen und Umwelt (KBU) insbesondere zu folgenden Themen:

Flächendeckende Umsetzung: zustimmende Haltung der KBU

Beschilderung (Kap. 2): Die Beschilderung am Übergang zur Landwirtschaftszone ist nicht nachvollziehbar, so z.B. im Rosenbergweg und im Judengässli.

Die Beschilderungssituation entlang der Grenze zum Kanton Basel-Stadt ist aus Sicht der KBU nicht optimal und nicht nachvollziehbar. Die KBU wünscht, dass die Beschilderung der Zone mit dem Kanton Basel-Stadt abgeglichen wird und zu vereinfachen ist. Damit sollen bei der Umsetzung von Tempo 30 in Allschwil Einsparungen im fünfstelligen Bereich erreicht werden.

Fussgängerstreifen (Kap. 3): Die von der Verwaltung angewendeten Grundsätze zum Belassen bzw. Weglassen der Fussgängerstreifen (FGS) sind unklar resp. aus Sicht der KBU nicht konsequent berücksichtigt. Insbesondere das Belassen der FGS auf dem Steinbühlweg oder in der Ochsenegasse ist nicht nachvollziehbar. Die KBU wünscht, dass die Beibehaltung der FGS auf den stärker frequentierten Sammelstrassen (z.B. Spitzwaldstrasse) nochmals zu überprüfen ist.

Radwegrouten: In der Tempo 30 Planung wurde durch die Verwaltung kein Bezug auf bestehende kantonale Radrouten genommen, resp. wurden diese im Konzept nicht berücksichtigt. Der Grund hierfür liegt darin, dass das Fuss- und Radwegnetz der Gemeinde erst in der Planungsphase ist. Die Kommission kann diese Begründung zwar nachvollziehen, erachtet es aber als eine verpasste Gelegenheit, dieses Projekt nicht in die T-30 Planung einzubinden.

Kosten (Kap. 4): Die ausgewiesenen Kosten für die Einführung von Tempo 30 sind detailliert und plausibel aufgebaut. Die angegebene Kostenabweichung ($\pm 25\%$) ist jedoch für die KBU nicht nachvollziehbar. Diese soll auf maximal $\pm 15\%$ bis $\pm 20\%$ eingegrenzt werden.

Im Folgenden werden insbesondere diese im Bericht der KBU bemängelten Punkte vom Ingenieurbüro Rudolf Keller & Partner sowie des Bereichs SES erläutert.

3. Beschilderungen

Eine Zonensignalisation muss bei allen Ein- und Ausfahrten der Zone aufgestellt werden, also grundsätzlich auch beim Übergang in eine Landwirtschaftszone. Alle Verkehrsteilnehmenden müssen die geltende Höchstgeschwindigkeit kennen, um sich daran zu halten. Aus Sicht der Verwaltung soll dadurch kein rechtliches «Schlupfloch» geschaffen werden, wo man an einer nicht signalisierten Stelle in die Zone einfahren kann. Auch wenn es sich dabei allenfalls „nur“ um landwirtschaftliche Fahrzeuge handelt, muss für eine gültige Geschwindigkeitskontrolle die geltende Höchstgeschwindigkeit signalisiert werden.

Auf der anderen Seite ist das Prinzip der Verhältnismässigkeit zu beachten, wonach eine Zonensignalisation nicht auf jedem Fussweg, auf welchen evtl. lediglich landwirtschaftliche Fahrzeuge oder Velos verkehren, sinnvoll ist. Bei den vom GR vorgeschlagenen T-30-Zonen wurde versucht, diese Grundsätze «mit Augenmass» umzusetzen und die Zonensignalisation bei den aus Sicht des Verkehrsingenieurs und der Polizei wichtigen Radwegen und den wichtigen Feldwegen vorzusehen.

Dieser Grundsatz lässt selbstverständlich einen gewissen Beurteilungsspielraum offen. Im KBU-Bericht werden zu diesem Thema insbesondere zwei Feldwege an der französischen Grenze erwähnt (Judengässli und Oberer Rosenbergweg). Der Gemeinderat empfiehlt den Verzicht dieser Tafeln nicht, kann sich aber dem Wunsch der KBU anschliessen.

- Auf die Beschilderung der genannten Übergänge an der französischen Grenze wird entsprechend verzichtet.

An der Kantonsgrenze zu Basel-Stadt gibt es insgesamt zehn Übergänge:

- 2 Übergänge Zone Baselmatt (Baselmattweg und Lindenstrasse)
- 4 Übergänge «Im Langen Loh»
- 4 Übergänge «Steinbühlallee»

Im Vorschlag des Gemeinderats wurde die bestehende Signalisation auf der Seite des Kantons Basel-Stadt belassen und bei einer geeigneten Örtlichkeit auf Allschwiler Boden die Allschwiler Zonensignalisation aufgestellt.

Zu den im KBU-Bericht eingefügten Fotos vom Bruderholzquartier ist anzumerken, dass diese zum Teil veraltet sind (Google Maps-Bilder aus dem Jahre 2014). In der Zwischenzeit ist auch dort teilweise die Parkraumbewirtschaftung hinzugekommen, sodass sich die Situation heute anders präsentiert (Siehe Fotos im Anhang 2).

Am 29. August 2023 wurde eine Begehung der betroffenen Übergänge auf der Kantonsgrenze Allschwil/BS mit Vertretern der Gemeinde Allschwil und der Abteilung Mobilität BS durchgeführt. Die im Vorschlag des GR Allschwil dargestellte Signalisation erscheint auch im Nachgang als die beste und klarste Lösung. In Absprache mit dem Kanton Basel-Stadt kann aber der GR auch hier auf die Empfehlung der KBU eingehen.

Auf den insgesamt acht Einmündungen vom Langen Loh und der Steinbühlallee wird im Sinne einer Minimalvariante die bestehende Signalisation von BS und das bestehende Allschwiler Parkraumbewirtschaftungssignal stehen gelassen. Einzig die heutige Aufhebung von Tempo 30 auf der Signalisation von Basel-Stadt wird entfernt und durch ein entsprechendes Schild (siehe Fotomontage in Anhang 3) ersetzt. Damit verzichtet der GR auf die Erstellung von acht Tor-Situationen. Auf den beiden Durchgangachsen Baselmattweg und Lindenstrasse hält der Gemeinderat an seiner vorgesehenen Empfehlung fest, die auch von Mobilität BS gestützt wird.

4. Fussgängerstreifen

Bei Fussgängerstreifen (FGS) gilt die Vorschrift, dass Fussgänger bis zu einer Distanz von 50 Meter vom FGS die Strasse nur auf diesem queren dürfen. Andernfalls können sie gebüsst werden. In Tempo 30 Zonen möchte man den Strassenraum jedoch vermehrt Fussgängern zurückgeben. Zumindest sollen sie die Strasse an jeder Stelle queren können. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist dies einfacher möglich als bei den heutigen erlaubten 50 km/h. FGS werden daher in der Regel entfernt. Ausgenommen sind besondere Schutzbedürfnisse.

Gemäss Artikel 4 Abs. 2 der Verordnung über Tempo 30 Zonen und Begegnungszonen gilt folgende Bestimmung:

«Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig. In Tempo 30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.»

Die Auslegung dieser Verordnung lässt allenfalls einen gewissen Interpretationsspielraum zu, was «besondere Vortrittbedürfnisse» sind. Auch der Zusatz «namentlich» zeigt, dass es sich bei dieser Aufzählung nur um Beispiele handelt.

Es ist vorgesehen im Rahmen des Genehmigungsprozesses die Unterlagen (Gutachten und Massnahmenplan) der Polizei BL vorgängig zur «Vorprüfung» zuzustellen. Der Kanton kann (insbesondere bei den FGS) vertiefte Abklärungen und Unterlagen von der Gemeinde zur Beibehaltung von FGS verlangen. Falls zur Klärung Belassen / Weglassen einzelner FGS die Fussgänger- und Fahrzeugfrequenzen sowie Wunschlinien und andere geforderte Kriterien von der Polizei BL verlangt werden, erfordert dies aufwändige zusätzliche Zählungen und die Aufarbeitung von Daten (zusätzliche Kosten).

Der Gemeinderat hat bereits in seinem ursprünglichen Vorschlag eine Gesamtsicht aller Fussgänger- Querungen durchgeführt. Die von der KBU diskutierten FGS „Steinbühlweg“ und „Ochsengasse“ wurden erneut überprüft. Der GR kommt dabei zum Schluss, neu auf den FGS im Steinbühlweg zu verzichten. Die Querung an der Ochsengasse soll jedoch erhalten bleiben. Auch die Fussgängerstreifen auf der Spitzwaldstrasse (Sammelstrasse) wurden überprüft. Der Gemeinderat vertritt die Auffassung, dass dort, wo Mittelinseln zur Verfügung stehen, diese bei Tempo 30 für eine sichere Querung ausreichen und die Fussgängerstreifen entfernt werden können. Bei den beiden FGS ohne Mittelinseln (bei der Neptunstrasse und nördlich des Lerchenweg) sollen die FGS aber beibehalten werden.

Bei der Diskussion um das Behalten oder Weglassen von FGS gilt es zu berücksichtigen, dass die Verkehrsabteilung der Polizei Basel-Landschaft schliesslich im Vorprüfungs- und Genehmigungsverfahren über die Beibehaltung von FGS in den Tempo 30 Zonen entscheidet.

5. Kostengenaugigkeit

Gemäss SIA-Norm 103 wird für die verschiedenen SIA-Phasen die folgende Kostengenaugigkeit gefordert:

- Vorstudien: keine Angaben (Genauigkeit ist zu vereinbaren)
- Vorprojekt Tiefbau: $\pm 20\%$
- Bauprojekt: $\pm 10\%$

Im Bericht des Gemeinderates an den Einwohnerrat vom 7. Dezember 2022 werden die Ergebnisse der Phase 2 (Planung Tempo 30 Zonen) angegeben. Grundlage ist also nicht ein ausgearbeitetes Vor- oder Bauprojekt. Dies zeigt sich beispielsweise beim Knoten Herrenweg/Weiherweg, wo die baulichen Massnahmen (Anpassung Randabschlüsse und Entwässerung) noch nicht im Detail untersucht wurden. Aus diesem Grund wurde vorsichtshalber eine Kostengenaugigkeit $\pm 25\%$ angegeben. Aus heutiger Sicht wird davon ausgegangen, dass die angegebene Bandbreite nicht nach oben «ausgereizt» werden muss. Eine Anpassung auf $\pm 20\%$ ist daher grundsätzlich möglich und verantwortbar.

6. Weiteres Vorgehen

Genehmigung durch Polizei BL: Die Verkehrsgutachten sind zu erarbeiten und der Polizei BL, zuerst für eine Vorprüfung und nach einer allfälligen Überarbeitung zur Genehmigung/Verfügung, einzureichen.

Detailprojekt/Umsetzung: Anschliessend ist (soweit erforderlich) das Detailprojekt zu erarbeiten und die T30-Zonen werden in 3 Etappen realisiert.

Kosten: Die Kosten für die Einführung von Tempo 30 sind im Anhang 1 unverändert gegenüber dem 3. Zwischenbericht, detailliert ausgewiesen. Dabei sind die Parkplatzmarkierungen, welche bereits mit der Einführung der Parkraumbewirtschaftung angefallen sind, separat ausgewiesen und von den Kosten für Tempo 30 abgezogen. Insgesamt sind für die Einführung von Tempo 30 Kosten von CHF 629'100.— ($\pm 20\%$) veranschlagt, welche nun vom Einwohnerrat für die Realisierungsphase genehmigt werden müssen. Mit der Optimierung der Signalisation an der Kantonsgrenze zu Basel-Stadt gemäss Anhang 3, reduzieren sich die Kosten um ca. 3.5% (CHF 22'300.—).

7. Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen beantragt Ihnen der Gemeinderat

zu beschliessen:

1. Der Einwohnerrat nimmt den vorliegenden vierten Zwischenbericht, Geschäft 4500G&H sowie die Kosten zur Kenntnis.
2. Der Einwohnerrat genehmigt bezüglich «Einführung von T-30 in den Allschwiler Quartierstrassen» einen Sonderkredit für die Realisierungsarbeiten von CHF 629'100.— ± 20%.
3. Die Motion von Matthias Häuptli, GLP, Tempo 30 in Quartierstrassen, Geschäft 4500, wird als erledigt abgeschlossen.

GEMEINDERAT ALLSCHWIL

Präsidentin:

Leiter Gemeindeverwaltung:

Nicole Nüssli-Kaiser

Patrick Dill