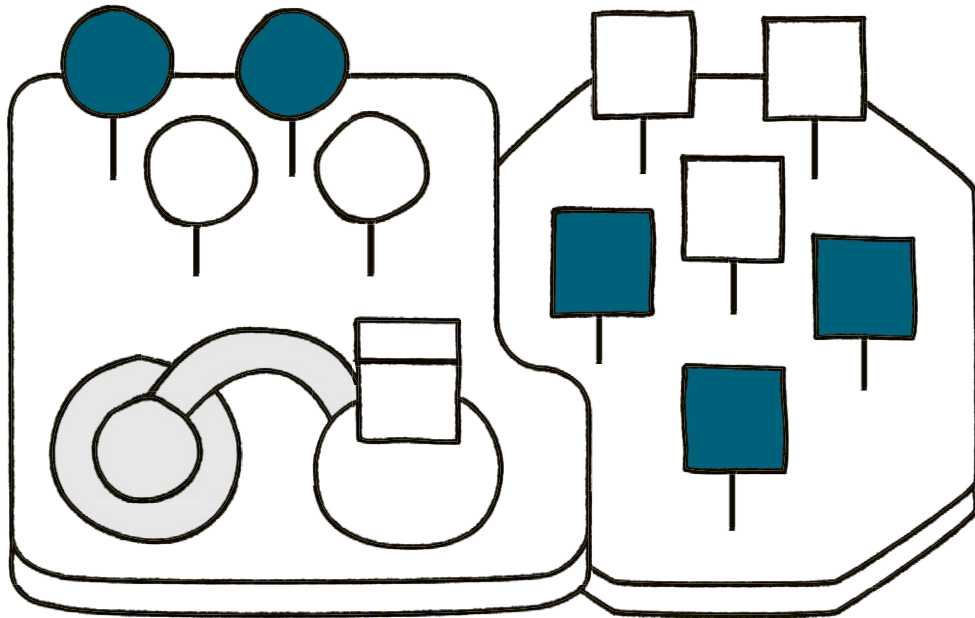


Temporäre Tempo-30-Zonen

**Zeitraum**

Ab 2013

Akteure

Politik Legislative
Politik Exekutive
Verkehrsplanung
Raum- und Siedlungsplanung

Typologien (Raumtypen)

Wohnumfeld
Zwischenräume

**Gestalterische Qualitätskriterien**

Gefahrlosigkeit
Zugänglichkeit

**Strukturbezogene Qualitätskriterien**

Zusammenarbeit
Wirkungsüberprüfung
Partizipation und Identifikation

Ausgangslage

In den vergangenen Jahren forderten zahlreiche parlamentarische Vorstösse den Ausbau der Tempo-30-Zonen in Basel. Auch Anwohner/-innen richten immer wieder entsprechende Anfragen direkt an die kantonale Verwaltung. Dies zeigt das Bedürfnis der Basler Bevölkerung nach verstärkter Verkehrsberuhigung im städtischen Strassennetz.

Im Januar 2013 hat der Grosse Rat der Erweiterung der Tempo-30-Zonen zugestimmt. Zum einen sollen zusätzliche Abschnitte von siedlungsorientierten Strassen in bereits bestehende Tempo-30-Zonen integriert werden, soweit dies möglich ist. Zum anderen soll geprüft werden, ob auch auf bestimmten verkehrsorientierten Strassen permanent oder zu bestimmten Tageszeiten Tempo 30 eingeführt werden kann.

Mit Einführung Tempo 30 soll die Verkehrssicherheit und die Wohnumfeldqualität erhöht werden. Nun stellt sich bei verkehrsorientierten Strassen das Problem, dass verschiedene Nutzungsansprüche aufeinandertreffen. Einerseits geht es darum, den Verkehr auf den Hauptachsen möglichst flüssig zu gestalten und dabei siedlungsorientierte Strassen zu entlasten, und andererseits möchte man, gerade im Bereich von Schulhäusern, wo sich viele Kinder aufhalten, eine möglichst hohe Verkehrssicherheit anstreben.

Zielsetzung

Temporäre Betreibung von Tempo-30-Zonen zu bestimmten Tageszeiten und während der Schulzeit (nicht in den Schulferien). Die konkreten Betriebszeiten werden bereits im Voraus festgelegt und laufen dann in diesen jeweiligen Zeitintervallen (aktuell 7.30–8.30 h, 11.45–14.15 h, 15.30–18.15 h an Schulbetriebstagen).

Zielgruppe

Fussgänger/-innen, insbesondere Kinder und Jugendliche.

Kosten

Je nach Strassenanlage und der damit erforderlichen Anzahl Wechselsignale sowie den erforderlichen baulichen Massnahmen (Energiezuleitungen, Fundamente usw.) ist mit Erstellungskosten von ca. 80 000 bis 120 000 Franken pro Abschnitt zu rechnen.

Projektverlauf

Zusammenstellung der planerischen Grundlagen (Strassennetzhierarchie mit siedlungs- und verkehrsorientierten Strassen), rechtlichen Grundlagen (Strassenverkehrsrecht, Lärmschutzverordnung des Bundes usw.) und allgemeinen Grundlagen (Normen, Empfehlungen usw.) zur Konzepterstellung Tempo 30. Kreditantrag beim Parlament für Projektierungs- und Umsetzungsfinanzierung.

Erfolgsfaktoren

- Enge Zusammenarbeit zwischen den involvierten Fachstellen (Planung Infrastruktur, Verkehrstechnik, Verkehrsprävention und Verkehrssicherheit).
- Öffentlichkeitsarbeit mittels Medienmitteilungen (Publikation der Verkehrsanordnung Tempo 30, Inbetriebnahme Anlage).
- Willen der Politik.

Herausforderung

- Kompatibilität mit Verkehrsrecht. Festhalten an Grundsätzen aus dem Konzept.
- Betroffene zu Beteiligten machen. Überzeugung aller Verkehrsteilnehmer vom Nutzen einer solchen Massnahme.
- Lange Dauer Umsetzung (Rekurse, Koordination mit anderen Bauprojekten).
- Obschon eine Tempo-30-Zone zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Reduzierung des Lärmes und der Verbesserung der Luftqualität führt, bringt diese auch diverse Nachteile mit sich; es kann zu einem Attraktivitätsverlust der Strasse für den MIV und infolgedessen zu unerwünschten räumlichen Verkehrsverlagerungen führen. Zudem kann es, je nach Streckenabschnitt, zu Verzögerungen der ÖV-Fahrzeiten kommen.

Fazit

Obschon die Kosten für eine temporäre Tempo-30-Zone mittels Wechselsignalen deutlich höher sind als bei einer permanenten Tempo-30-Zone mit konventionellen Blechsignalen, hat sich die Massnahme an den bisherigen Standorten gelohnt: Die Fahrgeschwindigkeiten haben nachweislich abgenommen und der Schulweg wurde somit sicherer für die Kinder.

Kontakt

Romeo Di Nucci
Projektleiter, Amt für Mobilität
Verkehrstechnik Basel-Stadt
romeo.dinucci@bs.ch
061 267 81 64

Homepage Tempo 30:
<https://www.mobiltaet.bs.ch/gesamtverkehr/verkehrskonzepte/tempo-30.html>



Abb.1: LED-Wechselsignale Verzweigung Burgfelderstrasse



Abb. 2: Verzweigung Hegenheimerstrasse



Abb. 3: Ende der temporären Tempo-30-Zone