

Beschluss des Landrats vom 27.01.2022

Nr. 1346

19. Tempo 30 auf kantonalen Hauptstrassen (innerorts) 2021/45; Protokoll: ps, mko

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) informiert, der Regierungsrat nehme das Postulat entgegen und beantrage Abschreibung.

Karl-Heinz Zeller (Grüne) ist nicht zufrieden mit der Postulatsantwort, mit der Arbeit des Regierungsrats hingegen schon. Der Regierungsrat hat in seiner Medienmitteilung vom 16. September 2021 die Richtlinien zu Tempo 30 auf Kantonsstrassen innerorts kommuniziert und am 19. Januar 2022 festgehalten, dass in vier Baselbieter Gemeinden Tempo-30-Abschnitte bewilligt wurden. Das Postulat kann auch aus Sicht der Fraktion Grüne/EVP überwiesen und abgeschrieben werden.

Markus Graf (SVP) erklärt, die SVP-Fraktion sei aus zwei Gründen gegen eine Überweisung. Der Entscheid des Regierungsrats von letzter Woche macht das Postulat überflüssig. Es ist eines von vielen. Hätte sich der Postulant vorher in der Verwaltung oder bei der Polizei schlau gemacht, hätte das Postulat gar nicht eingereicht werden sollen. Es wurde bereits mehrfach geprüft und berichtet, und der Regierungsrat befasst sich schon seit einiger Zeit mit dem Thema.

Maisprach steht stellvertretend für viele Gemeinden im Oberbaselbiet mit ähnlichen Strukturen. Das von der Gemeinde erstellte Verkehrsgutachten hat bei diversen Geschwindigkeitsmessungen auf Gemeinde- und Kantonsstrassen eine durchschnittliche gefahrene Geschwindigkeit von ca. 35 km/h ergeben. Eine Temporeduktion ändert nichts an der Geschwindigkeit im Dorf. Auch die Unfallstatistik spricht eine deutliche Sprache: In den letzten Jahrzehnten kam es zu keinem Unfall, der auch nur am geringsten auf eine erhöhte Geschwindigkeit im Siedlungsgebiet der Gemeinde Maisprach zurückgeführt werden kann. CHF 42'000 an Steuergeldern wurde für eine korrekte Signalisation ausgegeben, die wenig bis gar nichts zur Verkehrssicherheit beiträgt oder eher kontraproduktiv ist. Die gesteckten Ziele des Regierungsrats – mehr Sicherheit, weniger Lärm, weniger Emissionen – werden nie erreicht, da sich in den allermeisten der kleinräumigen Dörfer im Oberbaselbiet am gefahrenen Tempo nichts ändert oder der Lärm dank der neuesten Technologien ohnehin weniger ein Problem ist. Das einzige, was es bringt: Eine Unruhe im Dorf, Verschwendung von Zeit und Steuergeldern und der Zeit von engagierten Bürgern. Denn nun hat der Regierungsrat mit seinem Entscheid die Büchse der Pandora geöffnet: Rickenbach, Wintersingen etc. werden folgen und laut «Volksstimme» auch Sissach. Die zuständige Regierungsrätin sollte sich den dringlicheren Problemen annehmen, anstatt mit solch fragwürdigen Entscheiden Unruhe in Dörfer zu bringen und Probleme zu bewirtschaften, bei denen in keinster Art und Weise Handlungsbedarf besteht und der Autofahrer einmal mehr herabgesetzt wird und mit Blick auf den Buskatalog versucht wird, die Staatskasse mit Geschwindigkeitsbussen zu füllen.

Felix Keller (Die Mitte) äussert im Namen seiner Fraktion, diese sei ursprünglich der Meinung gewesen, das Postulat könne überwiesen und abgeschrieben werden. Nun hat sich die Situation jedoch geändert. Den Medien konnte entnommen werden, dass Tatsachen geschaffen werden. Der Landrat kann dazu nichts mehr sagen, obwohl es diverse Vorstösse zum Thema und gute Diskussionen gegeben hat. Auch die Bevölkerung kann nichts mehr dazu sagen, ob auf den Kantonsstrassen Tempo 30 eingeführt wird oder nicht. Soll in einer Gemeinde Tempo 30 eingeführt werden, gibt es eine Vorlage und eine Gemeinde- oder Einwohnerratsversammlung oder sogar eine Volksabstimmung. In all diesen Fällen gibt es eine Meinungsbildung, jedoch nicht, wenn es

um eine Kantonsstrasse geht. In der Mitte/glp-Fraktion ist ein Meinungsumschwung erfolgt: Das Postulat soll nicht überwiesen werden. Es soll stattdessen einen Bericht geben, und die Fraktion möchte wissen, wie sich der Regierungsrat dazu stellt. Das Ganze soll auch in der Bau- und Planungskommission diskutiert werden. Nun gibt es gar keine Diskussion über das Thema. Es werden Tatsachen geschaffen. Das Vorgehen erscheint speziell.

Andreas Dürr (FDP) äussert, der 19. Januar 2022 sei kein Glückstag für den Kanton gewesen. Bisher war die Fraktion der Meinung, es gebe einen Bericht und das Thema könne politisch diskutiert werden. Aber nun hat der Regierungsrat mit der Signalisationsverordnung Tempo 30 auf Kantonsstrassen eingeführt. Dass die links-grüne Seite dies gut findet, ist klar, denn es geht darum, einen Langsamverkehr hinzubekommen, und zwar auch dort, wo schnell gefahren werden könnte. In den drei Leimentaler Gemeinden kann man gar nicht schneller fahren. Regierungsrat Isaac Reber hat in einem Nebensatz gesagt, in Therwil sei Tempo 30 eine Beschleunigungsmassnahme. Aber es gibt auch noch Nachtzeiten. Fährt man nachts nach Hause und ist alleine auf weiter Flur und muss mit Tempo 30 über die Strasse schleichen, wird man als Autofahrer kriminalisiert. Der Redner möchte nicht die ganze Begründung bringen, weshalb Tempo 30 unsinnig ist. Aber auf diesen Strecken ist es unsinnig und vor allem handelt es sich um einen Dammbuch bezüglich des Sinns und Zwecks von Kantonsstrassen. Es gibt ein hierarchisch aufgebautes Strassensystem: Autobahnen, Schnellstrassen, Kantonsstrassen, Quartierstrassen – es gibt verkehrs- und siedlungsorientierte Strassen. Wird dieses System durchbrochen, ergibt sich ein Systembruch, den der Redner nicht aufgrund der Signalisationsverordnung akzeptieren möchte. Dieser Prozess ist nicht legitimiert, es braucht einen demokratischen Prozess. Der Bürger will kein Tempo 30 auf Kantonsstrassen, das hat eine grossangelegte Untersuchung gezeigt, die vom TCS durchgeführt wurde. Es gibt immer ein grosses links-grünes Geschrei nach Tempo 30. In Biel-Benken wurde dies wuchtig abgelehnt, ebenso in Gelterkinden, wo es «nur» um Quartierstrassen ging. Das Vorgehen des Regierungsrats mit der Signalisationsverordnung steht a) im Widerspruch zum Postulat und ist b) sinnentleert. Deshalb kann das Postulat aus guten Gründen gar nicht überwiesen werden.

Jan Kirchmayr (SP) führt aus, es sei an den Fakten vorbei argumentiert worden. In den meisten Agglomerationsgemeinden im Baselbiet ist Tempo 30 eine Realität und gewollt. Wenn eine bürgerliche Kantonsregierung und bürgerliche Gemeinderäte – wie in sämtlichen vier Gemeinden – Tempo 30 auf der Kantonsstrasse beantragen, handelt es sich nicht um ein links-grünes Geschrei. Es erscheint relativ abgehoben, wenn behauptet wird, dass Tempo 30 nachts überhaupt nicht gehe. Sogar Bundesgerichtsentscheide zeigen auf, dass Tempo 30 auch zum Schutz vor Strassenlärm eingeführt wird. Tempo 30 reduziert den Lärm um drei Dezibel, was eine Halbierung des wahrgenommenen Lärms ausmacht. Dies steigert die Lebensqualität von Menschen, die an einer Kantonsstrasse wohnen. Eine Studie des Bundesamts für Umwelt hat kürzlich gezeigt, dass mit Tempo 30 statt 50 die Unfälle um die Hälfte reduziert werden können. Kann man tagsüber nicht schneller fahren, macht Tempo 30 auch nichts aus. Tempo 30 sorgt für mehr Sicherheit, reduziert den Strassenlärm, bringt einen besseren Verkehrsfluss, schont das Klima und steigert auch die Lebensqualität in den Ortszentren und Ortsdurchfahrten. Wer am Feierabend zwischen 17 und 20 Uhr an einer Ortsdurchfahrt ein Bier trinken will, und einer prescht mit 50 km/h vorbei, ist dies keine Lebens- und Aufenthaltsqualität. Der Redner begrüsst den mutigen Schritt der bürgerlichen Regierung und der Gemeinderäte.

Urs Kaufmann (SP) versteht die Umkehrung der Tatsachen nicht ganz. Es war ein Anliegen der Gemeinden, dass Tempo 30 eingeführt werden kann. Der Regierungsrat hat die Spielregeln definiert und gesagt, nach welchen Kriterien entsprechende Gesuche geprüft und genehmigt werden. Es handelt sich um einen Schritt in Richtung mehr Gemeindeautonomie, wie dies die Verfassung vorsieht. Die Gemeinden können demokratisch beschliessen, ob sie auf den Quartierstrassen

Tempo 30 wollen und ergänzend dazu auf den Kantonsstrassen. Es erscheint falsch, wenn der Landrat dies übersteuern möchte. Es handelt sich um ein Thema bei dem den Gemeinden eine entsprechende Autonomie gegeben werden kann. Es wäre falsch, den Prinzipienreiter zu spielen und die Kriterien zu verschärfen und würde dem Verfassungsauftrag Gemeindeautonomie widersprechen. Der Redner versteht den Angriff auf die Sicherheitsdirektorin nicht, denn es war ein Entscheid des Regierungsrats.

Für **Hanspeter Weibel** (SVP) war zu erwarten, dass dieses Thema zu einer Links-Rechts-Diskussion führt. Es ist eine Glaubensfrage. Zu den Signalisationsverordnungsbeschlüssen sei noch Folgendes angemerkt: Erstens geht es bei der Begründung im Amtsblatt ausschliesslich um Lärmfragen, nicht um Sicherheit. Tatsächlich kann Tempo 30 zu gewissen Zeiten als Beschleunigungsgebot angesehen werden. Die Zonen, in denen der Kanton Tempo 30 einführen möchte, werden, wie z. B. in Bottmingen, mehrheitlich gewerblich genutzt. Es ist doch eher fragwürdig, wie man hier mit Lärmproblematik argumentieren kann. Zweitens soll nur die Zonensignalisation als solche eingeführt werden. Die Begleitmassnahmen, die es sonst in den Quartieren mit Tempo 30 gibt, sind nicht vorgesehen. Gottseidank. Damit schafft man jedoch zwei verschiedene Arten von Zonen. Das Bundesrecht sieht z. B. in einer Tempo 30-Zone Rechtsvortritt vor, oder dass es keine Fussgängerstreifen gibt. Dies alles ist jedoch hier nicht vorgesehen. Es kann aber die rechte Ratsseite insofern beruhigt werden, dass die Frage noch länger hängig sein und durch die Gerichte entschieden wird – und nicht durch die Politik.

Linard Candreia (SP) weist Hanspeter Weibel darauf hin, dass es in dieser Frage nicht um Links oder Rechts geht. Der Votant nimmt den Kanton als fortschrittlich wahr, und wird dies, dank seiner optimistischen Einstellung, auch weiterhin tun. In dieser Frage jedoch ist der Kanton rückständig – oder verspätet. Die Möglichkeit von Tempo 30 auf Kantonsstrasse lohnt sich wirklich, was sich mit einer Google-Suche nach «Tempo 30» und «Baden-Württemberg» schnell feststellen lässt. Maisprachs gibt es auch dort. Markus Graf schaut auf seinem Hof sogar in diese Richtung. Es lässt sich dort nachlesen, dass in Baden-Württemberg der ideologische Graben in dieser Frage schon längst überwunden ist. Das ist beeindruckend. Dabei geht es nicht nur um Sicherheit und Lärm, sondern auch – was in Studien schon lange belegt wurde – um Luftverschmutzung. Es lohnt sich also wirklich. Was sich mit einem Blick nach Norden sehr gut feststellen lässt.

Marco Agostini (Grüne) erinnert daran, dass Andi Dürr von einem Dambruch gesprochen habe. In Wirklichkeit geht es Andi Dürr um das Prinzip: Wir wollen nicht, egal ob es Sinn macht oder nicht. Es ist aber keine gute Beratung, stur dagegen zu sein. Der Votant vertraut vielmehr den Gemeinden, die diesen Schritt beantragen und ein Gutachten vorlegen müssen. Zudem müssen sie innerorts bereits Tempo 30-Zonen verfügen. Die Idee ist somit nicht aus der Luft gegriffen. Auch lässt sich dagegen Einspruch erheben, wobei es zum Teil nur um wenige 100 Meter geht, vielleicht mal um einen Kilometer. Es macht natürlich wenig Sinn, zwischen Aesch und Ettingen Tempo 30 einzuführen. Er wäre der Erste, der dagegen Einspruch erheben würde. Dort aber, wo es Sinn macht, soll man es prüfen. Am Schluss entscheidet der Kanton, was möglich und sinnvoll ist. Lasse man es also zu. Dann wird es begutachtet und geprüft – und erst dann wird es, vielleicht, eingeführt.

Markus Dudler (Die Mitte) hat ein Problem: Er möchte mit einer Überweisung und Abschreibung kein Signal für eine generelle Einführung von Tempo 30 geben. Korrekt wäre es aus seiner Sicht, wenn der Vorstoss zurückgezogen würde. Denn eine Überweisung kann unterschiedlich interpretiert werden. Laut Aussage des Gemeinderats in Arlesheim gab es vor der Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen keinen Unfall. Der Sicherheitsaspekt lässt sich also nicht immer anführen. In Arlesheim war das Ziel, weniger Durchgangsverkehr durch das Dorf zu haben. Es gibt viele

verschieden Gründe für Tempo 30. Der Vollzug der einzelnen genannten Fälle ist jedoch sinnvoll und verhältnismässig. Aus seiner Sicht bedeutet aber Überweisung und Abschreibung, dass man mit dem Vorgehen des Regierungsrats generell einverstanden ist.

Ja, sagt **Yves Krebs** (glp), es ist ein Dammbbruch – und zwar einer Richtung mehr gesunden Menschenverstand. Aus dem Grund stehen im Leimental auch bürgerliche Gemeinderäte und alt SVP-Landräte hinter dem Anliegen. Mit gesundem Menschenverstand ist gemeint, dass man nun Tempo 30 auch auf Kantonsstrassen einführen kann, wenn diese den Charakter einer Quartierstrasse hat und es von der Bevölkerung gewünscht wird, von den unsäglichen Schwellen und Einbuchtungen wegzukommen, und gleichzeitig, dass die Massnahme auch im Dorfkern zwecks Verkehrsberuhigung oder aus Lärmschutzgründen eingeführt werden kann. Eines kann der Votant versichern: Wenn er den Schwanenplatz hinter sich gebracht hat, wird Andi Dürr auch weiterhin schnell nach Biel-Benken fahren können.

Klaus Kirchmayr (Grüne) sagt, dass dies nicht die erste Tempo-30-Diskussion in diesem Kanton sei. Das Thema wurde schon in vielen Gemeindeversammlungen beraten, die immer gleich emotional verlaufen sind. Ehrlich gesagt hat der Votant grosse Freude an Andi Dürr, dass er sich so emotional, mit Benzin im Blut, für die Sache des Autos einsetzt. Das muss er auch, denn schliesslich ist er im ACS engagiert. Die Freude daran ist politisch begründet, wozu er nur auf gewisse Zahlenwerte schauen muss: Wie viele Haushalte im Kanton haben heute noch ein Auto? Im Oberbaselbiet ist es ein hoher Prozentsatz. In Basel-Stadt liegt der Prozentsatz bei unter 30 %, in der näheren Agglomeration deutlich unter 50 %. Politisch gesehen kann nichts Besseres passieren, als dass sich Menschen emotional für etwas einsetzen, das die meisten gar nicht verstehen, sondern sie lediglich in ihrer Lebensqualität behindert – bezüglich Lärm, Gestank, Sicherheit. Also nur weiter so, Andi Dürr, für den Votanten und seine Mitstreiter ist das ein Geschenk. Vielen Dank. Der Weg, den die Regierung eingeschlagen hat, ist pragmatisch. Pragmatisch war es, auf das zu hören, was die Leute vor Ort sagen, auf die lokalen Gemeinderäte und die Gutachten von Experten., in denen klar definierte Vorgaben zu finden sind, wo Tempo 30 auf Kantonsstrassen Sinn macht. Diese Voraussetzungen werden wohl auch vor allen Gerichten Stand halten. Wenn man der Regierung nämlich etwas nicht vorwerfen kann, dann das, dass sie nicht sorgfältig gehandelt hätte. Sie hat in dieser Sache sogar extrem zurückhaltend agiert. Der Votant wüsste einige Schulhäuser zu nennen, die an Kantonsstrassen liegen, wo Tempo 30 mehr als gerechtfertigt wäre. Danke, liebe Regierung, dass ihr so gehandelt habt. Und danke, liebe Autoverbände, dass ihr euch weiterhin mit Verve für die Sache des Autos einsetzt, vor allem in Gegenden, wo die Mehrheit der Menschen gar keines mehr besitzt.

Christof Hiltmann (FDP) musste sich kurz überlegen, etwas auf das Votum seines Vorredners zu erwidern. Er möchte stattdessen in die gleiche Kerbe hauen wie Markus Dudler. Persönlich findet er es schwierig, das Postulat zu überweisen, obwohl er, was die Thematik anbelangt, eigentlich relativ nüchtern der Meinung ist, dass sie zu prüfen sei und sie umgesetzt werden kann. Man muss sich bewusst sein, dass Kantonsstrasse nicht gleich Kantonsstrasse ist. Sie hat die unterschiedlichsten Funktionen, Rollen und Bedeutungen. In erster Linie sind Kantonsstrassen dazu da, Gebiete miteinander zu verbinden. Dort, wo sie mitten durch Gemeinden und Dörfer führen, ist diese Rolle nicht mehr gegeben. Bei diesem grundsätzlichen Problem gibt es einen Konflikt mit der lokalen Bevölkerung, wobei es sich lohnt, die Frage zu stellen, ob die Zone 30 zum Gewünschten beiträgt – was insbesondere einen städtebaulichen Aspekt hat. Der Votant ist der Meinung, dass man sich diese Frage stellen darf. Deshalb begrüsst er, dass der Kanton Kriterien aufgestellt hat, wonach man sich auch als Gemeinde richten kann.

Ein Makel besteht weiterhin darin, dass die lokale Bevölkerung nie sagen kann, ob sie das möchte oder nicht – weder die Zone 30 noch die Zone 50 betreffend. Diesen Makel sollte man eigentlich,

solange es keine Überlandstrasse betrifft, auf Gemeindegebiet ausräumen. Der Votant meint, dass bei der Lokalbevölkerung immer jeweils klare Haltungen zum Vorschein kommen. Dort, wo die Zone 30 in den Quartierstrassen relativ deutlich angenommen wurde, darf man davon ausgehen, dass wenn eine Kantonsstrasse durchs Dorf führt, Akzeptanz diesbezüglich herrscht. Für die lokale Bevölkerung liegt der Nutzen in dem Fall meistens bei Externen, und nicht bei der Quartierbevölkerung, die dafür mit den Gefahren leben muss.

Fazit: Der Votant wird sich bei der Überweisungsfrage enthalten, findet aber gut, wenn im Kanton die Diskussion zum Thema ermöglicht wird, und dass Kriterien angeschaut werden und die Tempo-30-Frage innerorts nicht generell negiert wird. Enthalten möchte er sich deshalb, um nicht in Kerben zu schlagen, welche die Befürworter von Tempo 30 auch politisch für sich reklamieren.

Thomas Noack (SP) findet, dass es Christof Hiltmann auf den Punkt gebracht habe. Es geht um eine Abwägung zwischen dem Interesse Durchleiten und dem Interesse Strasse im Siedlungsgebiet. Gerade in Birsfelden ist es wohl ein grosses Anliegen, die Hauptstrasse siedlungsorientierter auszugestalten. Es gibt in diesem Kanton auch diverse andere Strassen mit diesem Problem. Die Regierung hat ihre Vorlage mit sehr viel Augenmass erarbeitet. Insbesondere von linker Seite kommt Kritik, sie habe zu wenig Tempo 30-Zonen ausgeschieden. Sie ist vermutlich aus eben jener Überlegung heraus relativ restriktiv verfahren, dass das Thema sehr sorgfältig geklärt sein muss. Es wäre zu wünschen, dass das Anliegen ein bisschen faktenbasierter diskutiert wird. Das Beispiel Köniz z. B. ist schon länger in Betrieb und bewährt, man kann es anschauen gehen. Unterdessen gibt es diverse andere Schweizer Städte und Orte, die das eingeführt haben und wo weder die Welt noch der Verkehr zusammengebrochen ist. Die Situation ist für die Leute, die dort wohnen, durchaus attraktiver geworden. Es sei deshalb darum gebeten, diese Beispiele sorgfältig anzuschauen und in die Diskussion einzubringen.

Rolf Blatter (FDP) bedankt sich für den Steilpass, den Thomas Noack ihm mit dem Stichwort «faktenbasiert» geliefert hat. Finanzdirektor Lauber sagt öfters: «Gourverner c'est prévoir». Mit anderen Worten: man muss in die Zukunft schauen. Klaus Kirchmayrs Statement hat klar gezeigt, dass er sehr weit in der Zukunft lebt und denkt, nämlich dort, wo es keine Autos mehr gibt. Wenn er sagt, in der Agglomeration hätten weniger als 50 % der Haushalte keine Autos, stimmt das seiner Meinung nach nicht ganz. Die Statistik von Baselland sagt aus, dass es im Kanton pro 1'000 Einwohner, inklusive Kindergarten und Altersheim, gemäss der letzten Messung 513 Autos gibt. Aus der Statistik geht auch hervor, dass dieser Wert gestiegen ist. 2014 waren es noch 504 – also 2 % Steigerung zwischen 2014 und 2020. Es gibt kleine Gemeinden, die weiter weg von Basel liegen, wo der Wert (in Blauen) bis auf 719 steigt. Das heisst, dass das Auto nicht so ist, wie es Kirchmayr und die Seinen gerne hätten, nämlich inexistent, sondern es hat halt leider Gottes viele Vorteile, weshalb es ja auch alle nutzen. Dass nun versucht wird, den Autofahrern das Autofahren weiterhin zu vergraulen, indem man auch auf den Hauptstrassen Tempo 30 einführen möchte, ist völlig verkehrt. Christof Hiltmann hat richtig gesagt, dass die Kantonsstrassen eine völlig andere Funktion haben als eine Quartierstrasse. In vielen Quartieren befinden sich Schulhäuser, Kindergärten oder Alterszentren. Hier bestehen die Temporeduktionen seit vielen Jahren und sind unbestritten. Die Kantonsstrasse ist aber keine Quartierstrasse. Aus dem Grund ist das eine völlig falsche Entwicklung, die nicht unterstützenswert ist.

Jan Kirchmayr (SP) möchte wieder etwas Nüchternheit in die Diskussion bringen. Die Regierung hat in 4 Gemeinden Tempo 30 beschlossen, was sich auf eine Strecke von insgesamt 1,4 Kilometer addiert, ein Zehntel des Kantonsstrassenanteils der 4 Gemeinden. Man kann nun damit unzufrieden sein, einerseits, weil es zu viel, andererseits, weil es zu wenig ist. Wichtig ist vor allem, dass die Regierung ganz klare Kriterien festgelegt hat, die auch in der Bundesrechtssprechung formuliert sind. Einerseits geht es um die Verkehrssicherheit wie in Maisprach, wo es kein Trottoir

gibt, andererseits geht es um Lärmschutz für die Anwohnenden in Bottmingen, Oberwil und Therwil. Wem das nicht passt, kann jederzeit auf die Gemeinderätinnen und Gemeinderäte zugehen und auf sie einwirken. Es sei in Erinnerung gerufen, dass diese Gemeinderäte alle bürgerlich dominiert sind. Wichtig festzuhalten ist: Tempo 30 sorgt für mehr Lebensqualität und mehr Sicherheit in den Dörfern.

Für **Hanspeter Weibel** (SVP) war absehbar, wie die Argumentationslinien bei dem offenbar emotional besetzten Thema verlaufen. Zwei, drei Stichworte haben ihn veranlasst, zum zweiten Mal das Wort zu ergreifen. Es wurde die Zukunftsorientierung und der gesunde Menschenverstand angesprochen. Zur allgemeinen Definition sei gesagt, dass gesunden Menschenverstand nur jemand hat, der gleich denkt wie man selber. Zu den Widersprüchen noch ein Wort: Der Votant fährt seit 8 Jahren elektrisch, was in der Tendenz Zukunft ist. Sowohl Lärm als auch Abgase werden damit zunehmend abnehmen. Seit dem letzten Jahr benötigen aber Elektroautos einen Geräuschgenerator. Auf der einen Seite werden also Geschwindigkeitsbeschränkungen mit dem Lärmargument eingeführt, auf der anderen Seite müssen künstlich Geräusche erzeugt werden, damit man sie beim Herannahen auch hört. Das ist natürlich wiederum ein Appell an den gesunden Menschenverstand. In der Tat verfügen die Elektroautos über Aussenlautsprecher, bei einigen Autos lässt sich der Sound sogar wunschgemäss programmieren. Nur damit klar wird, dass man sich bei dieser Frage manchmal in einem Zustand leichten Wahnsinns befindet.

Thomas Eugster (FDP) möchte an das Votum von Christof Hiltmann anknüpfen. Ihn beschleicht das Gefühl, dass das Postulat das Thema sehr einseitig angeht. Ausschlaggebend für den Entscheid der Regierung scheint ihm der Lärm zu sein. Tatsächlich wird man in nicht allzu ferner Zeit mehrheitlich elektrisch unterwegs sein, womit sich das Thema wahrscheinlich erledigt haben dürfte. Hanspeter Weibels Votum sei dahingehend ergänzt, dass bei 50 km/h die Lautsprecher abgeschaltet werden. Dann aber ist die Grundlage, auf dem der Entscheid basiert, nicht mehr gegeben. Und dann müsste es eigentlich auch wieder in die andere Richtung gehen. Aus den Voten lässt sich herauslesen, dass es nur in die eine Richtung gehen soll, und nicht in die andere. Es gilt aber auch hier: Wer A sagt, muss auch B sagen. Wird mit dem Lärm argumentiert, und der Lärm ist nicht mehr da, gibt es auch keinen Grund, die Geschwindigkeit zu reduzieren. Beim Sicherheitsthema gibt es sicher den einen oder anderen Ort, wo die Einschränkung Sinn macht. Viele sind das aber nicht. Das zukünftige Hauptsicherheitsthema wären die Selbstunfälle mit E-Bikes. Der Votant wird deshalb das Postulat nicht überweisen.

Martin Karrer (SVP) hat genug Zeit gehabt, zu überlegen, ob er sich zu dem Thema auch noch äussern soll oder nicht. Er hat sich dafür entschieden. Ob Velo, Töff, Auto oder LKW – Fahren ist eine Vernunftfrage. Wenn alle vernünftig wären, müsste man diese Diskussion gar nicht führen. Als Kommandant einer Berufsfeuerwehr und (16 Jahre) als Kommandant der Ortsfeuerwehr Aesch weiss der Votant, was Sicherheit ist. Die Diskussion hier zielt an diesem Bereich, dem Blaulichtbereich, komplett vorbei. Was passiert bei Tempo 30? Die Einsatz- und Einrückzeiten werden sich verlängern, und zwar so weit, dass das im Kanton und schweizweit geltende Schutzziel nicht mehr erreicht wird. Die Folge ist, dass grössere Gemeinden und Verbände, die sich zu einem Standort zusammengeschlossen haben, in Zukunft wieder auf mehrere Standorte setzen müssen, weil die Leute wegen der Geschwindigkeitsbegrenzungen mehr Zeit benötigen, um einzurücken. Die Sanität, die unter Umständen durch mehrere Gemeinden fahren muss, braucht länger. Dasselbe bei der Polizei. Erst gestern fand eine Sitzung des Verbands Schweizerischer Berufsfeuerwehren statt. In grösseren Städten wie Lausanne gibt es flächendeckend Tempo 30. Die Rückmeldung der Feuerwehrkommandanten dieser Städte ist verheerend – betreffend Bussen, Fahrscheinenzüge, insbesondere nachts, was in den Überlegungen komplett ausgeblendet wurde. Wenn man also schon die Sicherheit im Mund führt, sollte man auch die Einsatzkräfte berücksichtigen, die länger

warten müssen, bis sie personelle Unterstützung erhalten. Ob sie dann vielleicht in Aesch, wo Klaus Kirchmayr wohnt, künftig mit Velo und Anhänger unterwegs sind?

Mirjam Würth (SP) findet die Diskussion, was Tempo 30 genau bewirkt, unheimlich interessant. Es gibt Gemeinden, wie z. B. Birsfelden, wo man den Einfluss auf die Lebensqualität sehr gut sehen kann, wenn der Durchgangsverkehr abgebremst wird. Es handelt sich ja nicht um ein linkes Postulat, das Autos verbieten und Menschen an ihrem normalen Tempo hindern möchte. Es geht nur darum, dass es möglich sein soll, in den Gemeinden – dort, wo die Kantonsstrassen eigentlich Gemeindestrassen sind – eine Anpassung der Geschwindigkeit vorzunehmen. Die ganze Aufregung und fundamentale Opposition dagegen ist unverständlich. Es ist ja klar, dass es Gemeinden gibt, die das wollen. Der Regierungsrat hat nur die Kriterien festgelegt, die dem stattgeben. Bei Christof Hiltmann wird explizit, dass das Anliegen im Grunde genommen richtig ist, wenn man in solchen Gemeinden lebt und sich dann aufgrund anderer Überlegungen der Stimmen enthält. Es ist aber kein derart riesiges Thema, dass es nötig ist, sich so fundamental dagegen zu stemmen. Es betrifft ja nicht den ganzen Kanton. Und zum Thema der Blaulichtorganisationen: Wenn die Einsatzkräfte dann in ein Quartiersträsschen abbiegen, ist die Strecke und damit der Zeitverlust überschaubar und beträgt dann vielleicht noch 25 Sekunden. Der Links-Rechts-Graben, der sich bei dieser Frage auftut, ist also unnötig.

Stephan Ackermann (Grüne) dankt Karl-Heinz Zeller herzlich dafür, dass er mit seinem Vorstoss diese Diskussion ermöglicht hat. Es scheint, als sei man in dieser Debatte in einen Stau geraten, und der Sprecher wird auch keinen Beitrag zur Geschwindigkeitssteigerung liefern. Damals, als Kindergärtner, hatte Stephan Ackermann noch ganz viele Autos. Heute ist das nicht mehr der Fall. Er hat seine Kiste weggegeben, ist mit dem Velo unterwegs und einer der – wie es scheint, wenn man gewissen Leuten zuhört – ganz wenigen, die damit ganz gut über die Runden kommen. Um was geht es jetzt aber eigentlich? Seine Vorrednerin hat ganz gut zusammengefasst, dass es um Kantonsstrassen geht, und dass in jenen Gemeinden, wo sie Gemeinde- und Quartierstrassencharakter haben, die Möglichkeit gegeben sein soll, eine Tempo 30-Zone daraus zu machen. Es geht nicht um die anderen Kantonsstrassen. Betrachtet man nur diesen Bereich, muss man der Regierung ein Kränzchen für ihre Vorlage winden. Ihm ist es egal, ob der Vorstoss überwiesen und abgeschrieben wird oder was auch immer – er ist nur froh, dass die Regierung eine pragmatische Lösung gefunden hat. Es ist gut, die Möglichkeit zu haben, im Rat die verschiedenen Standpunkte darzulegen. Dann ist diese Diskussion auch abgeschlossen und die Regierung kann fortfahren.

Andreas Dürr (FDP) möchte die Diskussion nicht gross verlängern. Er hat in den vergangenen Voten aber immer wieder den Ruf nach einer Faktenbasis vernommen. Wenn man das wirklich faktenbasiert anschaut – und der Votant war mit dieser Thematik bereits vor Bundesgericht – müsste man etwa 60 Seiten Rechtsschrift vorlesen. Das wäre faktenbasiert. Diesen Anspruch hat er jedoch nicht. Hier geht es um eine Temperaturfühlung und eine politische Auslegeordnung. Links-grün popagiert hier eine neue Lebenswelt und möchte das Autofahren kriminalisieren und vergraulen – das ist letztlich ihr Ziel. Der Votant aber lässt jeden leben, wie er möchte. Wenn Stephan Ackermann mit oder ohne Auto glücklich ist, darf er das sein. Er soll es dem Votanten doch aber bitte erlauben, mit oder ohne Auto glücklich zu sein. Hier beginnt das Grundsätzliche. In der Sache geht es um Überweisung und Abschreiben des Postulats. Darauf müsste man sich eigentlich besinnen. Weil das Thema aber so emotional und ideologisch aufgeladen ist, ist es so schwierig, sich darauf zu beschränken. Es ist eben doch ein Dammbbruch, und es ist klar, dass es nicht bei den drei Gemeinden bleiben wird. Es ist unbestritten, dass es jeweils Gemeinderäte sind, die Tempo 30 wollen, die Bevölkerung ist nicht gefragt. Es ist nun mal eine lokale Sicht. Der Landrat hat jedoch eine kantonale Sicht, und deswegen muss unter anderem Mirjam Würth darauf hinge-

wiesen werden, dass es hier um Kantonsstrassen geht, und nicht um Gemeindestrassen. Das ist der ganz grosse Unterschied. Die Begründung des Regierungsrats ist in dieser Frage natürlich zu dünn, als dass man auf ihr etwas aufbauen kann. Aber dies wird womöglich von den Gerichten verhandelt werden müssen.

Ein kleines Bonmot zum Abschluss: Linard Candreia hatte ihn aufgefordert, doch einmal nach Baden-Württemberg zu schauen. Das tut er gerne: Dort fährt man auf der Autobahn 200 km/h.

Peter Hartmann (Grüne) möchte sich weder politisch noch juristisch, sondern rein fachlich äussern. Thomas Eugster hat den Strassenlärm auf das Motorengeräusch reduziert und gesagt, dass sich das Problem von selber löse, wenn es nur noch Elektrofahrzeuge gäbe. Strassenlärm ist aber eine Kombination zwischen Reifengeräusch, Motorengeräusch und – bei sehr hohen Geschwindigkeiten – des Luftwiderstands. Bei Tempo 50 ist das Reifengeräusch dominierend. Das Problem löst sich also nicht von alleine.

Karl-Heinz Zeller (Grüne) hat den Vorstoss eingereicht und ist selber, wie man lesen konnte, von Tempo 30 überzeugt. Der Regierungsrat hat das Begehren mehr als geprüft, sondern ist bereits an der Umsetzung. Zum anderen prüft (und berichtet) aber auch der Rat. Und das ist gut so. Einige Argumente seien noch hinzugefügt, mit denen dann hoffentlich die Diskussion beendet ist. Erste Bemerkung: Vor 30 Jahren musste der Votant als junger Gemeinderat in Arlesheim ein FDP-Postulat umsetzen, das die Einführung von Tempo 30 im Quartier forderte. Zweite Bemerkung (an Markus Dudler): Die Unfallstatistik hat auch dazu geführt, dass in Arlesheim Tempo 30 eingeführt wurde. Als Grüner ist ihm klar, dass es Autos gibt und sie bleiben werden. Es braucht die kontroversen Diskussionen dazu, aber auch eine Interessenabwägung bezüglich der Themen Lärm- und Abgasreduktion, mehr Sicherheit und weniger Gesundheitsschäden. All dies wurde nun zum Teil ideologisch kontrovers diskutiert.

Markus Graf hatte gesagt, dass das Thema bei den Gemeinden nach und nach ankommt. Der Votant traut den Gemeinden zu, dass sie die Bevölkerung einbeziehen und, wenn die Diskussionen dazu geführt sind und Behörden wie Bevölkerung überzeugt sind, dass es auf den Hauptstrassen innerorts Tempo 30 braucht, entsprechend das Begehren dazu stellen. Deshalb darf man dem Regierungsrat dankbar sein, dass er diesbezüglich klare Richtlinien geschaffen hat.

Der Votant befindet sich irgendwie im Dilemma. Trotzdem er nach wie vor Neuling im Landrat ist, merkt der Votant, dass es sinnvoll wäre, wenn er sein Postulat zurückzöge. Dann kommt man auch nicht zur Frage des Überweisens und Abschreibung. Die Diskussion bis dahin war wertvoll und gut, wofür er sich bedanken möchte.

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) informiert, dass bei einem Rückzug des Postulats die Sprecherinnen und Sprecher auf der Liste nicht mehr zum Zug kommen, mit Ausnahme des Regierungsrats, der sich angemeldet hat und gemäss Dekret immer die Möglichkeit hat, das Wort zu verlangen.

Regierungsrätin **Kathrin Schweizer** (SP) möchte trotz des Rückzugs des Postulats noch einige Punkte aus der Diskussion klarstellen. Im Baselbiet gilt im Grundsatz weiterhin Tempo 50 auf Kantonsstrassen innerorts. Das ist das Tempo, das das Verbinden einzelner Gemeinden ermöglichen soll. Es gibt viele Gründe für Tempo 30 auf Kantonsstrassen. Einige sind genannt worden. Das Bundesrecht lässt nur zwei Gründe zu: Lärmschutz und Verkehrssicherheit. Genau diese beiden hat der Regierungsrat herangezogen, um zu beurteilen, ob es gerechtfertigt wäre, eine Tempo 30-Strecke in einer Gemeinde einzuführen oder nicht. Der Kanton tut dies nicht, weil er es lustig findet, sondern dann, wenn ein Gemeinderat es beantragt, sofern es in der Gemeinde bereits eine Tempo 30-Zone gibt und es wenn immer möglich mit den Nachbargemeinden abgestimmt ist. Vier Anträge sind eingegangen, die genau begutachtet wurden und zu denen ein Gutachten vorliegt.

Der Antrag der Gemeinden wurde also nicht einfach durchgewunken. Die betreffenden Gebiete wurden zudem etwas verkleinert.

Andreas Dürr hatte gesagt, dass es auch ruhigere Zeiten auf der Strasse gibt, zum Beispiel abends, und dass man dann gerne etwas schneller fahren möchte. Genau dann sind aber auch die Lärmgrenzwerte tiefer. Die Menschen haben Anspruch darauf, dass es bei ihnen am Abend ruhiger wird, weshalb tiefere Geschwindigkeiten speziell in der Nacht wichtig sind.

Die Votantin ist immer noch der Meinung, dass mit dem Anliegen sehr sorgfältig umgegangen wurde und man die Verhältnismässigkeit walten liess. Man darf sicher sein, dass die eine oder andere Strecke von einem Gericht überprüft wird. Man wird sehen, was dabei rauskommt.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) findet, dass man mit einer Legende aufhören solle, nämlich mit der links-grünen Legenda. Stephan Gschwind, Hanspeter Ryser, Melanie Krapp und Caroline Weiss – das ist sicher keine links-grüne Truppe. Wer sind die vier Personen? Es sind die vier Präsidien der vier betroffenen Gemeinden, nämlich Bottmingen, Oberwil, Therwil und Maisprach. Die vier waren am 19. Januar in diesem Saal, freuten sich und bedankten sich im Namen ihrer Gemeinden über den Entscheid der Regierung. Die Gemeindepräsidien haben immerhin eine gewisse Legitimation, auch eine politische. Es ist deshalb auch wichtig, dass sie ihre Rolle wahrnehmen. Und: In allen vier Fällen, für die jetzt ein Entscheid getroffen wurde, kamen die Anträge aus den Gemeinden, nicht vom Kanton.

Im Leimental ist die Geschwindigkeit auf der Kantonsstrasse nicht nur eine kommunale Geschichte, sondern es betrifft insbesondere die dahinterliegenden Gemeinden und generell die Nachbarn. Deshalb wurde vom Kanton verlangt, dass Anträge aus den Gemeinden überregional abgestimmt sein müssen. Weitere Kriterien wurden festgehalten. Der Katalog ist relativ lange. Dies wird sicherstellen, dass mit Augenmass gearbeitet und das Notwendige gemacht wird, und dass dort, wo es nicht möglich ist, Tempo 30 auch zukünftig nicht zum Zug kommen wird. Von dem, was aus Bottmingen, Oberwil und Therwil beantragt wurde, wurde letztlich nur die Hälfte bewilligt. Die schliesslich bewilligten 1,8 km wurden auch schon als mickrig kritisiert. Der Votant würde den Spiess umdrehen und sagen, dass dies ein Ausdruck davon ist, dass hier sehr sorgfältig und präzise geprüft und der Verhältnismässigkeit ganz viel Raum eingeräumt wurde. Es sind eben nicht nur 1,8 km, sondern es handelt sich um 4 Ortskerne, die damit entlastet wurden. Und zwar aus Lärm- und – im Falle von Maisprach – aus Sicherheitsgründen. Es handelt sich um je 400 Meter. Die Zeiteinbusse ist so minimal, dass man sie als nicht relevant bezeichnen kann. Am Tag ist es effektiv so, dass man dort gar nicht schneller fahren kann, während Nachts die Menschen lärm-sensibler sind, was alle wissen, die schon einmal von Nachtlärm betroffen gewesen sind.

Zur Frage der Legitimation: Felix Keller hatte gesagt, dass dazu die Bevölkerung etwas sagen können müsse. Welche Bevölkerung denn? Die lärm-betroffene an einer betroffenen Strasse, die einen gesetzlichen Anspruch auf eine gewisse Ruhe vor allem nachts hat? Oder im Falle der Sicherheit die Schulkinder? Oder ist es Bottmingen? Denn betroffen davon sind auch die Hinterlieger – denn es ist ein überkommunales Thema. Wer wäre also die legitimierte Bevölkerung? Der Regierungsrat ist ganz klar der Meinung, dass alles richtig abgelaufen ist, indem die Gemeindebehörden den Antrag gestellt hatten, dieser geprüft und für die genannten vier Gemeinden stattgegeben wurde, weil tatsächlich triftige Gründe vorlagen. Dass der Regierungsrat dabei das Augenmass behalten und verhältnismässig gehandelt hat, sieht man an der Differenz zwischen den Anträgen und der bewilligten Strecke.

Es wurde bereits angesprochen, dass die Sache am Schluss von einem Gericht entschieden werde. Leider, leider ist es mittlerweile so, dass fast alle politischen und gesellschaftlichen Fragen nicht mehr von Behörden, Gremien oder einem Parlament entschieden werden, sondern vor Gericht. Man darf aber heute schon sagen, dass der Entscheid der Regierung sehr sorgfältig abge-

wogen wurde, und man darf sicher sein, dass er auch einer Überprüfung durch die Gerichte standhalten würde.

://: Das Postulat ist zurückgezogen.
