

## Vorlage an den Landrat

### **Beantwortung der Interpellation 2019/114 von Jan Kirchmayr: «Tempo 30 auf Kantonsstrassen»** 2019/114

vom 7. Mai 2019

#### **1. Text der Interpellation**

Am 31. Januar 2019 reichte Jan Kirchmayr die Interpellation 2019/114 «Tempo 30 auf Kantonsstrasse» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

*In zahlreichen Baselbieter Gemeinden wurden auf Quartierstrassen Tempo 30-Zonen eingerichtet. Tempo 30 macht die Quartiere attraktiver, sicherer und ruhiger. Das ist in Fachkreisen schweizweit seit Langem unbestritten. In anderen Kantonen wurden auch Kantonsstrassen-Abschnitte in Tempo 30-Zonen integriert (z.B. BS, BE, SO, ZH) oder separat als Tempo 30-Strecken mit der Höchstgeschwindigkeit Tempo 30 signalisiert (BE, GR, LU, ZG). Tempo 30 reduziert nachhaltig den Strassenlärm und verbessert den Verkehrsfluss.*

*In Baselland hingegen wurde bisher auf keinem Kantonsstrassen-Abschnitt Tempo 30 eingeführt – trotz Wünschen und Absichten von Gemeinden. So forderte die Gemeinde Therwil Tempo 20 oder 30 in ihrem Ortskern beim Bahnhof (Vgl. Stellungnahme Gemeinde Therwil zum Ausbau der Langmattstrasse, Vorlage 2018/605). Die Regierung lehnte das Begehren ab. Dabei hat das Bundesgericht schon mehrfach zugunsten von Tempo 30 auf Kantonsstrassen entschieden. So schreibt es im BGE\_1C\_17/2010: «Ausnahmsweise und bei besonderen örtlichen Gegebenheiten kann aber auch ein Hauptstrassenabschnitt in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden, namentlich in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet» und im BGE 1C\_589/2014 (Grabenstrasse) Zug bestätigt es, dass Tempo 30 als Lärmschutzmassnahmen zulässig, verhältnismässig und allenfalls geboten ist.*

*In der Antwort auf das Postulat 2010/403 («Temporeduktion in Ortszentren?») führt die Regierung zwar aus, wie Tempo 30 auf Kantonsstrassen umgesetzt werden könnte. Trotzdem gibt es neun Jahre später noch immer kein Tempo 30 auf einer Baselbieter Kantonsstrasse. Wer bremst innerorts statt des Strassenverkehrs die Verkehrssicherheit auf Kantonsstrassen?*

*Ich bitte den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:*

- 1. Stellt eine Gemeinde beim Kanton ein Gesuch für Tempo 30 auf einem Kantonsstrassen-Abschnitt innerorts, welche Schritte durchläuft dieses Gesuch innerhalb der Verwaltung?*
- 2. Welche Kompetenzen und Pflichten hat dabei die BUD und welche die SID? (Bitte aufzeigen am Beispiel einer Gesuchs-Ablehnung.) Wer entscheidet abschliessend bei unterschiedlichen Einschätzungen durch BUD und SID?*

3. *Mit welchen Begründungen wurden bisherige Begehren abgelehnt und welche Möglichkeiten haben die Gemeinden um sich für ihr Anliegen zu wehren?*
4. *Was sagt der Regierungsrat zu den vom Bundesgericht bestätigten Vorteilen von Tempo 30 auf Kantonsstrassen innerorts?*

## **2. Einleitende Bemerkungen**

Der Bundesrat beschränkt nach Art. 32 Abs. 2 SVG (Strassenverkehrsgesetz, SR 741.01) die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen. Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften ist gemäss Art. 4a Abs. 1 lit. a VRV (Verkehrsregelverordnung, SR 741.11) vom Bundesrat auf 50 km/h festgelegt worden. Die zuständigen Behörden können gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG die festgesetzten Höchstgeschwindigkeiten für bestimmte Strassenabschnitte aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufsetzen.

Nach Art. 108 Abs. 2 SSV (Signalisationsverordnung, SR 741.21) können die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten herabgesetzt werden, wenn:

- a. eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;
- b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;
- c. auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;
- d. dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.

Weiter sind gemäss Art. 108 Abs. 5 lit. e SSV innerorts mit einer Zonensignalisation die abweichenden Höchstgeschwindigkeiten von 30 km/h („Tempo-30-Zonen“) bzw. 20 km/h („Begegnungszonen“) zulässig. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) regelt die Einzelheiten für die Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten (Art. 108 Abs. 6 SSV). Es legt für Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen bezüglich Ausgestaltung, Signalisation und Markierung die Anforderungen fest. Diese sind in der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) umschrieben.

Gestützt auf § 3 Abs. 1 SVG BL (Strassenverkehrsgesetz Basel-Landschaft, SGS 481) liegt der Entscheid für die formelle Anordnung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit bei der Sicherheitsdirektion (SID) in Verbindung mit der Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD). Dabei erfolgt für Kantonsstrassen innerhalb von Ortschaften sowie für Gemeindestrassen eine Anhörung der Gemeinde.

Hinsichtlich des Einbezugs eines Kantonsstrassenabschnitts in eine Tempo-30-Zone bestimmt Artikel 2a Absatz 6 SSV folgendes:

*"Wird auf einem Hauptstrassenabschnitt auf Grund von Voraussetzungen nach Artikel 108 SSV die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, so kann dieser Abschnitt ausnahmsweise bei besonderen örtlichen Gegebenheiten (z.B. in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet) in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden."*

Gemäss kantonaler Praxis liegt die Federführung zur Einführung von verkehrsberuhigten Zonen (Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen) auf Gemeindestrassen bei den Gemeinden. Dies bedeutet, dass die Gemeinden die gemäss der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vorgegebenen Abklärungen durchführen und die erforderlichen Unterlagen der SID zur Prüfung einreichen.

Unabhängig davon, ob ein Kantonsstrassenabschnitt in eine Tempo-30-Zone einbezogen oder auf einem Kantonsstrassenabschnitt die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (Streckensignalisation) eingeführt werden soll, liegt die Federführung zur Prüfung bzw. Erstellung des erforderlichen

Gutachtens bei der BUD als Strasseneigentümerin. Kommt das Gutachten zum Schluss, dass gemäss Art. 108 Abs. 2 SSV eine abweichende Höchstgeschwindigkeit nötig, zweck- und verhältnismässig ist und die Gefahr oder die Umweltbelastung auf keine andere Weise behoben werden kann, erfolgt auf Begehren der BUD der Erlass der notwendigen verkehrspolizeilichen Anordnung (VPA) durch die SID.

### **3. Beantwortung der Fragen**

- 1. Stellt eine Gemeinde beim Kanton ein Gesuch für Tempo 30 auf einem Kantonsstrassen-Abschnitt innerorts, welche Schritte durchläuft dieses Gesuch innerhalb der Verwaltung?*

Wird das Gesuch bei der SID eingereicht, erfolgt eine gemeinsame Erstbeurteilung durch die Fachstellen der SID (Verkehrspolizei) und BUD (Fachbereich Verkehrstechnik). Dabei wird geprüft, ob einer der in Art. 108 lit. a bis d SSV beschriebenen Gründe für eine abweichende Höchstgeschwindigkeit vorliegt. Wenn ja, erfolgt die detaillierte Prüfung bzw. die Erstellung des Gutachtens durch die BUD. Liegt das Gutachten vor, wird dieses von der SID geprüft. Sowohl die Erstbeurteilung als auch das Ergebnis des Gutachtens werden der Gemeinde von der SID mitgeteilt.

Wird das Begehren im Rahmen eines Strassenbauprojekts bei der BUD eingereicht, erfolgt die Prüfung sowie die Kommunikation gegenüber der Gemeinde im Rahmen des Projekts durch die BUD. Die SID wird entsprechend in die Projektorganisation einbezogen. Sind die Voraussetzungen gemäss Art. 108 SSV erfüllt, erstellt die BUD das für eine abweichende Höchstgeschwindigkeit notwendige Gutachten und sendet dieses der SID zur Prüfung.

Sind die bundesrechtlichen Vorgaben gemäss Art. 108 Abs. 2 SSV eingehalten, wird durch die SID die verkehrspolizeiliche Anordnung (VPA) erlassen.

- 2. Welche Kompetenzen und Pflichten hat dabei die BUD und welche die SID? (Bitte aufzeigen am Beispiel einer Gesuchs-Ablehnung.) Wer entscheidet abschliessend bei unterschiedlichen Einschätzungen durch BUD und SID?*

Bezüglich der Kompetenzen und Pflichten wird auf die vorangegangenen Ausführungen verwiesen. Basis für die Einschätzung bildet sowohl für die BUD wie auch die SID die Erstbeurteilung der Fachstellen sowie ein allfälliges Gutachten. Im Zweifelsfall oder auch bei Begehren von Gemeinden stützen sich beide Direktionen bei ihrer Entscheidung auf die Einschätzungen des Gutachters.

- 3. Mit welchen Begründungen wurden bisherige Begehren abgelehnt und welche Möglichkeiten haben die Gemeinden um sich für ihr Anliegen zu wehren?*

Begehren werden dann abgelehnt, wenn in einer Erstbeurteilung die Voraussetzungen gemäss Art. 108 SSV nicht erfüllt sind oder wenn das Gutachten zum Schluss kommt, dass die bereits erwähnten bundesrechtlichen Voraussetzungen zur Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit nicht gegeben sind.

Bei einer Ablehnung besteht gemäss Art. 106 Abs. 1 lit. a SSV die Möglichkeit einer Einsprache, wonach Signale oder Markierungen fehlen, wo sie notwendig sind.

Gemeinden können ihre Interessen wahren, wenn die Einführung einer Tempo-30-Zone oder einer Begegnungszone der Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, der Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder der Verbesserung des Verkehrsablaufs dient und sie dies in ihrer Einsprache darlegen können.

- 4. Was sagt der Regierungsrat zu den vom Bundesgericht bestätigten Vorteilen von Tempo 30 auf Kantonsstrassen innerorts?*

Das Bundesgericht hat bestätigt, dass unter gewissen Voraussetzungen Tempo 30 auch auf Kantonsstrassen möglich ist. Der Regierungsrat teilt die Ansicht des Bundesgerichts, dass Tempo 30, insbesondere bezüglich der Verkehrssicherheit und Lärmbelastung, positive Auswirkungen hat.

Dies alleine genügt jedoch nicht, um eine abweichende Höchstgeschwindigkeit wie Tempo 30 verfügen zu können. Es muss dazu **konkret** eine der in Art. 108 lit. a bis d SSV aufgeführten Voraussetzungen erfüllt sein. Dabei muss im Gutachten dargelegt werden, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind.

Liestal, 7. Mai 2019

Im Namen des Regierungsrats

Die Präsidentin:

Monica Gschwind

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich