

## Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

---

**Titel:** Postulat von Landrat Marc Joset, SP-Fraktion, "Tempo 30"  
(2007/201)

**Datum:** 7. Juli 2009

**Nummer:** 2009-201

**Bemerkungen:** [Verlauf dieses Geschäfts](#)

---

**Links:**

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)

---



## Vorlage an den Landrat

### **betreffend Postulat von Landrat Marc Joset, SP-Fraktion, "Tempo 30" (2007/201)**

Vom 7. Juli 2009

Am 6. September 2007 reichte Landrat Marc Joset, SP, ein [Postulat](#) betreffend "Tempo 30" ein. Der Regierungsrat zeigte sich am 8. Mai 2008 anlässlich der [Behandlung im Parlament](#) bereit, den Vorstoss entgegenzunehmen. Ohne Diskussion überwies der Landrat das Postulat an den Regierungsrat. Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

#### *"Tempo 30*

*Mit der "Strassen-Signalisationsverordnung" (SSV), Änderungen vom 28.9.2001 und der eidg. "Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen" ist die Einrichtung von "Zonen mit Tempobeschränkungen" vereinfacht worden. Auf Grund dieser Rechtslage soll den Gemeindebehörden bei der Anordnung von flankierenden Massnahmen grösstmögliche Freiheit gelassen werden. Bei der Einführung von Tempo-30-Zonen sind vorerst nur zwei verkehrsrechtliche und eine gestalterische Massnahme zu beachten:*

- *Rechtsvortritt*
- *Fussgängerstreifen bei besonderen Vortrittsbedürfnissen*
- *torähnliche Situation bei den Ein- und Ausfahrten der Zonen.*

*Entsprechend dieser Rechtslage könnten Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren kostengünstig und beförderlich eingeführt werden.*

*Im Kanton Baselland müssen die Gemeinden immer noch zum Teil langwierige Bewilligungsverfahren über sich ergehen lassen. Oft werden von den zuständigen Stellen des Kantons die Bundesweisungen meines Erachtens (zu) restriktiv ausgelegt. Interpretationsdifferenzen gibt es u.a. bezüglich Fussgängerstreifen, Stoppstrassen und allfälligen (neuen) Buslinien.*

*Aus diesen Gründen bitte ich den Regierungsrat, zu prüfen und zu berichten,*

- *wie die vereinfachten Bundesweisungen auch im Kanton Basel-Landschaft interpretiert und angewendet werden;*
- *inwiefern den Gemeinden die Einrichtung von Tempo-30-Zonen wirklich erleichtert wird;*
- *wie für die (regionalen) Buslinien sinnvolle Lösungen getroffen werden können."*

**Der Regierungsrat hat das Anliegen des Postulanten geprüft und berichtet wie folgt:**

## **1. Rechtsgrundlagen**

Das Strassenverkehrsrecht ist Sache des Bundes. Praktisch kein Bereich ist derart engmaschig geregelt wie die Bereiche "Strassen" oder "Fahrzeuge" etc. Gemäss Art. 32 Abs.1 des Schweizerischen Strassenverkehrsgesetzes (SVG) ist die Geschwindigkeit stets den Umständen - namentlich den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen - anzupassen. Im Art. 32 Abs.2 SVG wird die Kompetenz des Bundesrates zur Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf allen Strassen festgeschrieben. Für das dicht besiedelte Gebiet von Ortschaften hat der Bundesrat eine maximale Geschwindigkeit von 50km/h festgelegt.

Die Strassensignalisationsverordnung (SSV) des Bundes bestimmt in Artikel 108, Absatz 4, dass durch ein Gutachten abzuklären ist, ob die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit zweck- und verhältnismässig ist oder andere Massnahmen vorzuziehen sind. Zusätzlich ist zu prüfen, ob solche Massnahmen auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden könnten.

Was das genannte Gutachten beinhalten soll, ist in der Bundesverordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28.9.2001 festgelegt. Das Gutachten ist ein Kurzbericht und soll u.a. Überlegungen über die Auswirkungen der geplanten Massnahme auf die ganze Ortschaft enthalten und jene Massnahmen aufzuzählen, die zur Zielerreichung erforderlich sind. Die Verordnung schreibt Begleitmassnahmen zur Gestaltung des Strassenraumes vor (siehe Ziffer 2 nachfolgend).

## **2. Keine Temporeduktionen innerorts ohne flankierende Massnahmen**

Jede gesetzliche Normierung muss in der Realität sowohl umsetzbar sein als auch eingehalten werden - sonst ist die Massnahme unglaubwürdig und findet keine Akzeptanz. Bezogen auf Tempo 30-Zonen heisst das, dass diese Tempi nicht nur gelten, sondern auch gefahren

werden müssen. Deshalb braucht es bei einer Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h flankierende Massnahmen, wie sie der Bund auch in seiner Verordnung über die Tempo 30-Zonen und die Begegnungszonen explizit verlangt:

- In Tempo 30-Zonen gilt grundsätzlich der Rechtsvortritt. Fussgängerstreifen sind nicht zulässig. Beides gilt vorbehältlich von Spezialfällen wie z.B. bei Schulhäusern mit zusätzlichem Verkehrssicherheitsbedarf.
- Die Ein- und Ausfahrten der Zonen sind durch eine kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht.
- Nötigenfalls sind weitere Massnahmen wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen zu ergreifen.

### **3. Zuständigkeiten**

Die Planung und Realisierung von Tempo 30- und Begegnungszonen liegen in der Kompetenz und Zuständigkeit der Gemeinden. Die verkehrspolizeiliche Anordnung einer Geschwindigkeitsreduktion ist Sache des Kantons, d.h. die Sicherheitsdirektion verfügt - im Einvernehmen mit der Bau- und Umweltschutzdirektion - aufgrund der Berichte der Fachstellen (Polizei Basel-Landschaft, Tiefbauamt und Amt für Raumplanung) die entsprechende verkehrspolizeiliche Anordnung.

### **4. Zu den einzelnen Fragen**

#### **Zur Frage 1: *Wie werden die vereinfachten Bundesweisungen auch im Kanton Basel-Landschaft interpretiert und angewendet ?***

Zentral ist, dass die Gemeinden bei der Massnahmenauswahl grundsätzlich frei sind. Der Kanton macht lediglich eine Wirkungskontrolle und stützt sich dabei auf das Gutachten ab. Neu ist gemäss der Verordnung des Bundes über Tempo 30 und Begegnungszonen von 2001, dass auf das Vorschreiben von baulichen Massnahmen verzichtet wird - das gilt allerdings nur bei geringfügigen Temporeduktionen. Wird aber die Geschwindigkeit beispielsweise von 50 km/h auf 30 km/h reduziert, dann reichen "schlankere", sprich kostengünstigere Begleitmassnahmen wie versetzte Parkfeld- oder andere Markierungen, gestalterische Vorkehrungen etc nicht mehr. Über das neue Bundesregime der "schlankeren" Begleitmassnahmen wurden die Gemeinden im April 2001 von der Sicherheitsdirektion (vormals Justiz-, Polizei- und Militärdirektion) ausführlich orientiert.

Die Polizei Basel-Landschaft als Fachstelle der Sicherheitsdirektion unterstützt die Gemeinden massgeblich in der Planungs- und Realisierungsphase. Die Gemeinden haben die Möglichkeit, Tempo 30-Zonenprojekte beim Kanton zur Vorprüfung einzureichen. Die zuständigen Fachstellen der beiden Direktionen geben in der Regel innert sechs Wochen eine verbindliche und schriftliche Stellungnahme zum eingereichten Projekt ab. Dieses Vorgehen bietet dem Gemeinderat Gewähr, dass er der Einwohnergemeindeversammlung oder dem Einwohnerrat ein vom Kanton akzeptiertes Projekt vorlegen kann.

Die kantonalen Stellen prüfen:

- ob alle bundesrechtlichen Voraussetzungen, Rahmenbedingungen und Anforderungen an Tempo 30-Zonen erfüllt sind,
- ob die geplante Tempo 30-Zone Auswirkungen auf das übergeordnete Kantonsstrassennetz hat (z.B. Rückstaugefahr),
- oder ob andere kantonale Interessen tangiert sind (z.B. führt regionaler Busverkehr durch die Tempo 30-Zone oder eine regionale Radroute durch die Tempo 30-Zone?).

Das Verfahren beim Kanton Baselland ist also rasch, routiniert, unkompliziert unterstützend und kostenlos für die Gemeinden.

**Zur Frage 2: *Inwiefern wird den Gemeinden die Einrichtung von Tempo-30-Zonen wirklich erleichtert?***

Es gibt einige Erleichterungen, z.B.:

- Es sind nicht mehr in jedem Fall zwingend bauliche Massnahmen vorgeschrieben, sondern die Gemeinde kann kostengünstige Massnahmen anordnen.
- Das Vorprüfungsverfahren, das der Kanton den Gemeinden kostenlos offeriert, dauert üblicherweise nur sechs Wochen.
- Die Gemeinden haben nur eine Anlaufstelle im Kanton, die alle Fachbehörden koordiniert

**Zur Frage 3: *Wie können für regionale Buslinien sinnvolle Lösungen getroffen werden?***

Den Behörden des Kantons ist bewusst, dass das Verhältnis Tempo 30-Zone / öffentlicher Busbetrieb ganz spezielle Herausforderungen birgt. Dazu zählen u.a. der generelle Rechtsvorrang, eine Reduktion der Fahrbahnbreite durch Markierungen o.ä. oder der Fahrkomfort für die Passagiere. Dennoch ist insbesondere die Polizei Basel-Landschaft bestrebt, für allen Verkehrsteilnehmenden mit ihren Bedürfnissen Kompromisse zu finden.

Sollen Tempo 30-Zonen über Trassees von regionalen Buslinien gelegt werden, so stellt das im Lichte der oben gemachten Darlegungen jeweils ganz besondere Anforderungen. Die unterschiedlichen Ausgangslagen und Sachverhalte lassen praktisch nur eine Einzelfallbeurteilung zu und verunmöglichen abstrakte Aussagen, was eine sorgfältige und damit - je nach Standpunkt - zeitintensive Prüfung des Gesuches und all seiner Auswirkungen bedingt. Der Kanton bemüht sich in solchen Fällen um sachgerechte Entscheide in Abwägung aller betroffenen Interessen.

Leitlinie für das Verhältnis "Regionale Buslinien / Tempo 30" ist eine letztes Jahr zwischen der Vorsteherin der Sicherheitsdirektion und dem Vorsteher der Bau- und Umweltschutzdirektion getroffene Vereinbarung betreffend Busse des öffentlichen Verkehrs (regionale Buslinien) in Tempo-30-Zonen: Im Kanton Basel-Landschaft sollen Hauptsammelstrassen (zwei Fahrstreifen mit Mittelmarkierung, breiter als Quartiersammelstrassen, gedacht für den öffentlichen Linienverkehr) nicht in Tempo-30-Zonen aufgenommen werden. Quartiersammelstrassen können hingegen grundsätzlich in Tempo-30-Zonen integriert werden. Wenn sich regionale Buslinien auf diesen Sammelstrassen (= örtliche Strassen) befinden, soll bei der Planung und Realisierung auf die Bedürfnisse der Busse Rücksicht genommen werden, insbesondere im Zusammenhang mit allfällig notwendigen baulichen Massnahmen und der Einführung des Rechtsvortritts. Die Fahrplanstabilität darf nicht beeinträchtigt werden; sie darf nicht durch bauliche Massnahmen behindert werden.

## **5. Fazit**

Aufgrund der geschilderten Rahmenbedingungen ist es, anders als im Postulat dargestellt, nicht möglich, eine Tempo 30-Zone innert kurzer Zeit ohne weiteres zu implementieren; vielmehr sind gewisse Verfahrensschritte zwingend. Dabei bemühen sich die jeweils involvierten kantonalen Fachstellen um eine zeitnahe Behandlung der Gesuche, in der Regel sind es sechs Wochen. Ein rascher Entscheid setzt aber voraus, dass die Entscheidungsgrundlagen von den Gemeinden vollständig und in guter Qualität eingereicht werden, insbesondere auch das Gutachten. Der Regierungsrat begrüsst die Bestrebungen der Gemeinden zur Einrichtung von Tempo 30-Zonen und leistet mit den Fachstellen der Bau- und Umweltschutz- sowie der Sicherheitsdirektion kulante Unterstützung und berücksichtigt die individuelle Situation in einer Gemeinde mit ihren spezifischen Verkehrsflüssen - auch jene des öffentlichen Verkehrs. Im Kanton Basel-Landschaft sind bis dato rund 50 Tempo 30-Zonen bewilligt worden. Diese Tatsache belegt, dass die jeweils verlangten flankierenden Massnahmen nicht unverhältnismässig sind, sondern die Einführung von solchen Zonen begünstigt.

Der Regierungsrat ist überzeugt, dass die Problematik "Linienbusse in Tempo-30-Zonen" mit diesem Vorgehen - insbesondere der unter Ziffer 4 erwähnten Vereinbarung zwischen den Vorstehenden der beiden betroffenen Direktionen - zur Zufriedenheit aller gelöst wurde:

- Der öffentliche Verkehr kann seinen Auftrag erfüllen,
- die Fahrzeuglenkenden des Motorisierten Individualverkehrs und der Langsamverkehr können sich auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau in den Zonen ohne Behinderung bewegen,
- und die Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs können in nächster Nähe die Bushaltestellen erreichen.

## **6. Antrag**

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, das Postulat 2007/201 abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Wüthrich

der Landschreiber:

Mundschin