



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

06.5119.02

BD/P065119
Basel, 3. Mai 2006

Regierungsratsbeschluss
vom 2. Mai 2006

Interpellation Nr. 30 Heidi Mück betreffend den Voraussetzungen für die Einrichtung von Begegnungszonen am Beispiel der Ackerstrasse
(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 5. April 2006)

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

Der Regierungsrat bedauert den Unfall in der Ackerstrasse sehr. Jeder Unfall, vor allem auch wenn ein Kind betroffen ist, wird analysiert und es werden Massnahmen evaluiert und allenfalls umgesetzt. Das Einführen einer Begegnungszone bildet eine mögliche Massnahme. Allerdings erhöhen Begegnungszonen die Sicherheit nur unter bestimmten Voraussetzungen. Wird an falscher Stelle eine Begegnungszone eingerichtet, kann dies zu einer tieferen Sicherheit führen. Primäres Ziel von Begegnungszonen ist nicht die Erhöhung der Sicherheit, sondern den Strassenraum für Begegnungen nutzbar zu machen. Natürlich darf dies nicht auf Kosten der Sicherheit gehen. Deshalb bedarf das Einführen einer Begegnungszone intensiver Abklärungen.

Der Wunsch nach mehr Begegnungsraum in den Wohnquartieren wurde in der Werkstadt Basel geäussert. Mit der Einführung der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28. September 2001 (SR 741.213.3) durch den Bund wurden die Wohnstrassen, für welche ein Umbau der gesamten Strasse nötig war, durch Begegnungszonen, welche mit wenig Aufwand (Signalisation und Markierung) umgesetzt werden können, abgelöst. Damit bestand die rechtliche Grundlage, in bestehenden Strassen einfach und kostengünstig Begegnungsraum zu schaffen. Im Rahmen des Aktionsprogramms Stadtentwicklung (APS) wurden darauf hin in Absprache mit den Neutralen Quartiervereinen rund 30 Strassen, verteilt auf alle Quartiere, ausgewählt, um die Einführung einer Begegnungszone zu prüfen.

Da gemäss der neuen Bundesverordnung auf teure bauliche Massnahmen verzichtet werden kann, ist es für den Erfolg und damit auch für die Verkehrssicherheit einer Begegnungszone massgebend, dass die Strasse auch für Begegnungen genutzt wird. Eine breite Abstützung in der Anwohnerschaft ist deshalb zentrale Voraussetzung für die Realisation einer Begegnungszone. Ob die Anwohnenden die Strasse tatsächlich für Begegnungen nutzen wollen, wird mittels einer Umfrage abgeklärt.

Der regierungsrätliche Lenkungsausschuss APS (LA APS) hat nach der Einführung von zehn Begegnungszonen eine Erfolgskontrolle verlangt, welche auch Geschwindigkeitsmessungen umfasst; in allen betroffenen Strassen müssen vor und nach Einführung einer Begegnungszone solche Messungen durchgeführt werden. Da zudem bei grossen Verkehrsmengen eine Strasse nicht mehr dem Zweck einer Begegnungszone gemäss genutzt werden kann, werden zur Eignungsabklärung auch die Verkehrsmengen ermittelt. Eine Verlagerung des Verkehrs in eine benachbarte Quartierstrasse soll nicht Auswirkung der Einführung einer Begegnungszone sein. Begegnungszonen werden somit lediglich in Strassen eingeführt, die sich vom Verkehrsaufkommen her dazu eignen, und bei denen die Nutzung für Begegnungen auch tatsächlich absehbar ist.

Nach Umsetzung von zehn und Planung von weiteren zehn Strassen hat das Baudepartement zusammen mit der Verkehrsabteilung der Kantonspolizei die gewünschte Erfolgskontrolle vorgenommen und einen Antrag zum weiteren Vorgehen gestellt. Eine Bearbeitung der noch ausstehenden zehn Strassen wurde bis zum Vorliegen der Resultate ausgestellt. Aufgrund der Erfolgskontrolle hat der LA APS im November 2005 die Weiterbearbeitung der noch ausstehenden zehn Strassen genehmigt. Darunter ist auch die Ackerstrasse.

Die Erfolgskontrolle hat gezeigt, dass Begegnungszonen, welche an Strassen mit Tempo 50km/h angrenzen, über längere Abschnitte gehen oder kaum für Begegnungen genutzt werden, schlecht funktionieren. Offenbar fällt es den Fahrzeuglenker/-innen schwer, direkt von 50km/h auf 20km/h zu verlangsamen und das Tempo über eine längere Distanz tief zu halten. Zusätzlich wird das Tempo nur tief gehalten, wenn die Strasse tatsächlich als Begegnungszone genutzt wird. Diese Resultate zeigen, dass eine Begegnungszone kaum Mittel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder zur Verkehrsberuhigung sein kann, sondern vielmehr in vom Verkehr wenig genutzten Strassen die Wohnqualität zusätzlich erhöhen kann.

Zu Frage 1

Wieso wird einerseits in einer Medienmitteilung die Realisierung weiterer Begegnungszonen angekündigt, wenn dann doch nur Strassen berücksichtigt werden sollen, bei denen sich abzeichnet dass nur wenig Aufwand nötig ist?

Aufgrund der Erfolgskontrolle zu den ersten zehn umgesetzten Begegnungszonen hat der LA APS der Weiterbearbeitung der noch aus dem APS verbleibenden Strassen zugestimmt. Dies nimmt nicht vorweg, ob sich die Strassen tatsächlich für Begegnungszonen eignen. Bei der Eignungsprüfung geht es primär um die realistische Einschätzung des Erfolgs einer solchen Begegnungszone und nicht um den Aufwand der Umsetzung.

Im Rahmen des APS-Projekts hat sich der Regierungsrat zum Ziel gesetzt, möglichst viele kostengünstige Begegnungszonen einzuführen. Bauliche Umgestaltungen einer Strasse werden nur im Rahmen allfälliger Werkleitungs- oder Strassensanierungen vorgenommen. Selbstverständlich stehen Verkehrssicherheit und Nutzung der Strasse bei solchen Projekten im Vordergrund. In Quartierstrassen wird jeweils auch die Einführung einer Begegnungszone geprüft.

Zu Frage 2

Auf welchen rechtlichen und politischen Grundlagen beruht das aktuelle Vorgehen der Behörden bei der Realisierung von Begegnungszonen?

Rechtlich beruht das aktuelle Vorgehen auf der Verordnung des Bundes über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28. September 2001 (SR 741.213.3). Politische Grundlage bildet das Aktionsprogramm Stadtentwicklung. Im Rahmen des APS wurden erste Erfahrungen ausgewertet, sodass das heute aktuelle Vorgehen auch auf den Resultaten dieser Erfolgskontrolle basiert.

Zu Frage 3

Ist die Regierung nicht auch der Meinung, dass gerade belastete und gefährliche Strassen, wie die Ackerstrasse möglichst schnell in Begegnungszonen umgewandelt werden sollen, um weitere tragische Unfälle zu vermeiden?

Wie bereits erläutert, ist die Einführung einer Begegnungszone kein Garant für eine erhöhte Verkehrssicherheit, wenn die entsprechenden Rahmenbedingungen nicht stimmen. Ob sich die Ackerstrasse eignet oder sich andere Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit anbieten, ist Sache der anstehenden Abklärungen.


Zu Frage 4

Sieht der Regierungsrat andere Möglichkeiten, wie die Realisierung von Begegnungszonen vereinfacht werden kann?

Die Realisierung von Begegnungszonen ist – gegenüber der Realisierung von Wohnstrassen – sehr einfach; es reicht das Aufstellen des Torelements. Aufgrund der positiven Umfrageergebnisse der bereits bearbeiteten Strassen ist eine Vereinfachung des Entscheidungsprozesses vorgesehen. Wenn Begegnungszonen lediglich durch Aufstellen des Torelements, also Markierungsänderung oder Möblierung eingerichtet werden sollen, soll auf die Umfrage bei den Anwohnenden verzichtet werden. Sobald ein solches Projekt verwaltungsintern genehmigt ist, soll die betroffene Anwohnerschaft kurz vor der öffentlichen Publikation mit einem Schreiben darüber informiert werden. In der Information muss deutlich darauf hingewiesen werden, dass keine Veränderungen ausgeführt werden.

Weitere Vereinfachungen sind nicht vorgesehen. Eine Vereinfachung bei den Abklärungen könnte zu einer Verschlechterung der Verkehrssicherheit führen, und ein Verzicht auf die Umfrage bei Projekten mit weitergehenden Massnahmen würde die Gefahr in sich bergen, dass an der Bevölkerung vorbei geplant wird.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Barbara Schneider
Präsidentin



Dr. Robert Heuss
Staatsschreiber