



Tempo 30-Zonen: Konzept und Verpflichtungskredit

1. Rechtliche Grundlage

Der Einwohnerrat hat dieses Geschäft am 20. April 2005 zur Vorberatung an die BPK überwiesen, und zwar mit 26 gegen 11 Stimmen – bei 2 Enthaltungen.

2. Einleitung

2.1

Der Einwohnerrat hat sich in seiner Sitzung vom 31. März 2004 bereits mit dem Thema befasst. Damals ging es um die Einführung einer Tempo 30-Zone im Langhangquartier (Vorlage 03/161).

Dem Kreditbegehren von CHF 80'000.00 des Stadtrates wurde damals nicht zugestimmt. Dies vor allem darum, weil der Betrag nicht im Budget 2004 vorgesehen war. Jedoch stimmte der Rat folgenden Anträgen der BPK zu:

- Das Konzept für die Einführung der Tempo 30-Zone im Langhagquartier wird beschlossen.
- Dem Planungskredit von CHF 15'000.00 wird zugestimmt.
- Dem Einwohnerrat ist ein Projekt vorzulegen und die Kosten sind ins Budget 2005 aufzunehmen.

2.2

In der Vorlage 2005/41 hat der Stadtrat die Anregungen aus der Ratsdebatte vom März 04 aufgenommen und legt ein Konzept vor, welches die schrittweise Einführung von Tempo 30 in Wohnquartieren vorsieht. Kostenschätzung und Prioritätenliste für die neun Teilgebiete sind ebenfalls Gegenstand der Vorlage. Die Einführung von Tempo 30 ist in den Legislaturzielen definiert und die Kosten sind im Finanzplan eingestellt.

3. Inhalt der Vorlage

Die Vorlage enthält folgende Anträge:

1. Der Einwohnerrat stimmt dem Konzept „Tempo 30“ zu.
2. Der Einwohnerrat genehmigt einen Verpflichtungskredit von CHF 350'000.--, verteilt über die Jahre 2005 bis 2009.

4. Beratung in der BPK

4.1 Allgemeines

Die BPK befasste sich sehr intensiv mit diesem Geschäft. Zur Vertiefung in die komplexe Materie Tempo 30 standen der Kommission verschiedene zusätzliche Unterlagen wie detaillierte Kostenschätzung, Übersichtspläne, Unfallstatistiken und Fachdokumentationen zur Verfügung.

Allgemein wird anerkannt, dass – aufgrund der Erfahrungen in andern Städten und Gemeinden – Tempo 30-Zonen positive Auswirkungen mit sich bringen. Vor allem können damit die Lärm- und Schadstoffimmissionen reduziert werden. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer/innen wird deutlich verbessert, was in den Unfallstatistiken zum Ausdruck kommt. Nicht zuletzt kann mit Tempo 30 der Schleichverkehr aus den Quartieren gedrängt werden. Insgesamt bewirkt die Einführung der Tempo 30-Zonen eine deutliche Verbesserung der Wohnqualität.

Andererseits sind auch durchaus kritische Fragen angebracht. Etwa dort, wo der öffentliche Verkehr von den Tempo 30-Zonen tangiert wird oder wo die Erschliessung des Naherholungs- und Freizeitgebietes sich durch eine Tempo 30-Zone führt. Besonders heikel ist die Situation im Gebiet Gitterlistrasse. Die BPK möchte den Stadtrat und die Planer dazu anhalten, die Einführung der Tempo 30-Zone dort besonders gründlich zu prüfen und zu planen.

4.2 Vorgehen und Rahmenkredit

Die BPK ist einstimmig auf die Vorlage eingetreten. Differenzen in der Beratung ergaben sich aber bezüglich des Weges, welcher zu beschreiten sei. Die Mehrheit der Kommission (5 Mitglieder) befürwortet die Genehmigung eines Rahmenkredites. Die Details werden dann in den einzelnen Teilgebieten von Fall zu Fall ausgearbeitet. Dem Stadtrat wird attestiert, dass er – zusammen mit dem Verkehrsplaner – nur die entsprechend nötigen Massnahmen vorsehen wird und den Verpflichtungskredit nicht als oberste Grenze, welche unbedingt ausgeschöpft werden muss, betrachtet. Eine Minderheit (2 Mitglieder) lehnt – mit Blick auf Liestals Finanzlage – einen Verpflichtungskredit ab. Vielmehr sollte schrittweise vorgegangen werden, wobei der Einwohnerrat die Möglichkeit haben sollte, wenn nötig im Rahmen des Budgets wieder Stellung nehmen zu können.

4.3 Umsetzung und Begleitmassnahmen

Wie in der Überschrift festgehalten, handelt es sich bei dieser Vorlage um ein Konzept. Für eine erfolgreiche Einführung der Tempo 30-Zone sind jedoch folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Öffentlichkeitsarbeit und Mitwirkung der Bevölkerung

Die Gestaltung des Strassenraumes und die signalisierte Geschwindigkeit sind für das Verkehrsverhalten innerorts entscheidend. Diese Faktoren wirken umso stärker, je besser die Bevölkerung den Nutzen von Tempo 30-Zonen kennt und bereit ist, sich entsprechend zu verhalten. Erfahrungen zeigen, dass eine öffentliche Debatte, begleitende

Sensibilisierungskampagnen sowie sichtbare Geschwindigkeitskontrollen für den Erfolg von Temporeduktionen innerorts bedeutsam sind. Für die individuelle Ausgestaltung in den einzelnen Quartieren (Bepflanzung, Pflästerungen usw.) ist, wie in der Vorlage vorgesehen, die Mitwirkung der Bevölkerung sehr sinnvoll.

- Realisierung und Nachkontrollen

Ein Jahr nach Einführung ist eine Überprüfung resp. Nachkontrolle notwendig, um herauszufinden, ob die angeordneten Massnahmen richtig sind. Allenfalls sind dann Änderungen resp. Nachbesserungen nötig. Aus Kostengründen sollten deshalb in der Einführungsphase nur die nötigsten Signalisierungen und baulichen Massnahmen vorgesehen werden. Wichtig ist, dass die Zoneneingänge markant signalisiert werden.

- Massnahmen

Die Kommission ist sich auch einig darüber, dass nur die baulichen und signaltechnischen Massnahmen vorzusehen sind, welche Gewähr bieten, dass die neue Regelung auch funktioniert. Bei der Auswahl der Massnahmen ist auch zu berücksichtigen, dass Unterhaltsarbeiten so tief als möglich gehalten werden können. Es sollen auch keine unmöglichen Schikanen (wie z. B. übergrosse Schwellen) eingebaut werden. Die unterschiedlichen Bedürfnisse der einzelnen Quartiere gilt es zu berücksichtigen.

Ausdrücklich halten wir noch fest, dass Tempo 30 nur in den Wohnquartieren vorgesehen ist.

Alle Zufahrtsstrassen von und nach Liestal werden durch die Tempo 30-Regelung nicht beeinträchtigt.

4.4 Die vorgeschlagenen 9 Teilgebiete in der Reihenfolge der Prioritätenliste:

Heidenloch Zone 3

Die Einführung der Tempo 30-Zone in diesem Gebiet ist in der BPK unbestritten. Die Forderung liegt auch schon lange Zeit aus dem Quartier selbst auf dem Tisch. Ein kleines Problem ergibt sich noch bei der Busroute, weil der öffentliche Verkehr grundsätzlich nicht durch Tempo 30-Zonen geführt werden sollte. Da aber nur eine kleine Strecke davon betroffen ist, sollen keine Friktionen entstehen.

Langhag Zone 8

Mit 5 zu 2 Stimmen unterstützt die Kommission den stadträtlichen Antrag. Die Minderheit ist gegen die Einführung von Tempo 30 auf der Gitterlistrasse. Die Umgestaltung der breiten Strasse sei mit einem erheblichen Aufwand verbunden und der Erfolg dieser Massnahmen wird angezweifelt. Eine Kommissionsmehrheit weist jedoch darauf hin, dass gerade im Bereich der Schulanlage und des Altersheimes eine Temporeduktion angebracht wäre.

Deshalb weist die Kommission darauf hin, dass im Gebiet Gitterli-, Frenken- und Benzburstrasse eine besonders sorgfältige Planung nötig ist.

Der Antrag auf Verlängerung der Tempo 30-Zone bis zum Hofgut Glind wurde abgelehnt (wäre systemfremd, weil es ausserhalb des Wohngebietes liegt).

Schwieri Zone 7, Oskar Bider Zone 9 und Rosen Zone 4

Die Vorschläge des Stadtrates werden einstimmig gutgeheissen.

Sichtern Zone 6

Grosse Diskussionen entstanden über den Vorschlag des Stadtrates, die Sichternstrasse und den oberen Teil der Tiergartenstrasse auch in die Tempo 30-Zone einzubeziehen. Die Kommission kam zum Schluss, dass hier ein grösserer Problembereich vorhanden ist. Darum beantragt sie folgende Änderung:

„Die Sichternstrasse (ab Widmannstrasse abwärts) sowie die Tiergartenstrasse (ab Waldrand Sichtern bis Kurve Fuchsweg) werden in der Zone Tempo 50 belassen.“

Kessel Zone 1

Die Vorschläge des Stadtrates werden einstimmig gutgeheissen.

Schauenburg Zone 5

In dieser Zone kann die BPK nicht allen Anträgen des Stadtrates Folge leisten. Auf der vorderen Goldbrunnenstrasse sowie auf einem Teil der Schauenburgerstrasse liegt die Busroute. Hier wären die Beeinträchtigungen des öffentlichen Verkehrs massiv. Zudem kann auf der breiten, stark abfallenden Schauenburgerstrasse bis zur Unterführung Tempo 30 kaum eingehalten werden. Die Kommission schlägt deshalb vor, sich bezüglich der Tempo 30-Zone auf die Gebiete hintere Goldbrunnenstrasse, obere Schauenburgerstrasse, Brüelmatten, Ostenbergstrasse und Bientalstrasse zu beschränken.

Burghalde Zone 2

Grundsätzlich kann sich die Kommission dem Vorschlag des Stadtrates anschliessen, auch dieses Gebiet als Tempo 30-Zone auszuscheiden. Da jedoch kaum bauliche Massnahmen notwendig sind, ist die BPK der Meinung, dass man für die Realisierung in diesem Quartier mit der Hälfte der im Konzept vorgesehenen Kosten auskommen sollte.

5. Anträge

5.1 Der Einwohnerrat stimmt dem Konzept „Tempo 30“ zu.

5.2 Der Einwohnerrat genehmigt einen Verpflichtungskredit von CHF 350'000.--, verteilt über die Jahre 2005 bis 2009.

Zusatzanträge der BPK:

5.3 Teilgebiet Sichtern: Die Sichternstrasse (ab Widmannstrasse abwärts) wird in der Zone Tempo 50 belassen.

5.4 Die Tiergartenstrasse (ab Waldrand Sichtern bis Kurve Fuchsweg) wird in der Zone Tempo 50 belassen.

5.5 Teilgebiet Schauenburg: Das Teilstück Goldbrunnenstrasse (Wiedenhubstrasse bis Bientalstrasse) und das Teilstück Schauenburgerstrasse (Rheinstrasse bis Bientalstrasse) verbleiben in der Zone Tempo 50.

Hanspeter Meyer
Präsident BPK
27. September 2005