



ACS beider Basel

Medienmitteilung, Montag, 10. Januar 2017

ACS kämpft weiter gegen Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen

Der Vorstand des ACS beider Basel hat an seiner letzten Sitzung einstimmig beschlossen, gegen die Einführung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen weiter zu kämpfen und den Fall «Sevogelstrasse» vor Bundesgericht zu ziehen.

In keiner anderen Stadt der Schweiz gibt es mehr verkehrsberuhigte Zonen, wie in Basel, respektive weniger Strassen, um den motorisierten Verkehr abzuwickeln. Darum wehrt sich der ACS dagegen, weitere Hauptverkehrsachsen mit Tempo 30 verkehrsberuhigen zu wollen.

Genau dies will aber das Basler Bau- und Verkehrsdepartement mit der Sevogelstrasse machen, einer Durchgangsstrasse, die einerseits zu den «Kritischen Verkehrswegen und Ausnahmetransportrouten des Kantons Basel-Stadt» gehört, andererseits die einzige taugliche Strassenverbindung zwischen dem Gebiet St. Alban-Anlage und Breite sowie der St. Jakobs- und Münchensteinerstrasse ist.

Als Begründung für diese Massnahme werden von den Behörden Sicherheits- sowie Lärmschutzaspekte ins Feld geführt.

Die als Folge der Einführung von Tempo 30 berechnete Lärmreduktion von 1-2 dB(A) ist nicht nur kaum wahrnehmbar, sondern sie wird nach Überzeugung des ACS auch gar nie erreicht werden können. Dies weil gutachterlich bestätigt ist, dass in der breiten und übersichtlichen Sevogelstrasse Tempo 30 ohne zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen, wie Fahrbahneinengungen oder versetztem Parkieren, gar nicht umsetzbar ist. Diese «Verkehrsberuhigungsmassnahmen» werden allerdings unweigerlich zu zusätzlichen Brems- und Anfahrmanövern führen, welche die erwarteten Verbesserungen zunichtemachen werden. Zudem könnte mit einem «Flüsterbelag» ein Mehrfaches an Lärmreduktion erzielt werden.

Sicherheitsdefizite gibt es in der Sevogelstrasse lediglich an der Kreuzung Engelgasse. Dies hat allerdings damit zu tun, dass an diesem Knoten willkürlich Rechtsvortritt eingeführt wurde, was für verkehrsorientierte Strassen nicht nur atypisch ist, wie im Gutachten festgehalten ist, sondern dort auch nicht erwartet werde. Dieser Mangel würde auch durch Einführung von Tempo 30 in der Sevogelstrasse nicht behoben werden können. Mit etwas Farbe und der Wiedereinführung eines Stopp-Signals in der Engelgasse wäre dies allerdings problemlos möglich.

Der ACS ist der festen Überzeugung, dass im Interesse der Sicherheit und der möglichst effizienten Bewältigung des Verkehrs die heute geltende Strassennetzhierarchie aufrechterhalten werden muss. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu schreibt in ihrem Sicherheitsdossier Nr. 13 «Personenwagen-Lenkende und -Mitfahrende» auf Seite 194 dazu: «Von zentraler Bedeutung ist, dass das übergeordnete Strassennetz innerorts eine hohe Leistungsfähigkeit aufweist. Dadurch soll vermieden werden, dass sich Schleichverkehr auf die siedlungsorientierten Strassen verlagert.»



ACS beider Basel

Medienmitteilung, Montag, 10. Januar 2017

Auf Grund all' dieser Überlegungen lehnt der ACS beider Basel die Einführung von durchgehend Tempo 30 in sämtlichen drei Abschnitten der Sevogelstrasse ab. Er kann sich allerdings damit einverstanden erklären, dass im Teilstück der Sevogelstrasse zwischen Hardstrasse und Engulgasse, wo sich das Sevogelschulhaus befindet, während der Schulzeiten temporär Tempo 30 gilt, so wie dies seit Mitte Oktober 2016 im mittleren Teil der Strassburgerallee geregelt ist.

Mit dem Verzicht auf die permanente Einführung von durchgehend Tempo 30 in der Sevogelstrasse kann gewährleistet werden, dass

- die geltende, für eine flüssige und nachhaltige Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs elementare Strassennetzhierarchie, aufrechterhalten werden kann und die Sevogelstrasse weiterhin ihre Durchleitungsfunktion erfüllt;
- die kanalisierende Wirkung der Sevogelstrasse bestehen bleibt und dadurch die gutachtlicher prognostizierte, unerwünschte Verkehrsverlagerung in die angrenzenden Quartierstrassen vermieden werden kann;
- eine örtlich und zeitlich auf das Schutzbedürfnis der Schulkinder zugeschnittene, und auch entsprechend akzeptierte, Temporeduktion realisiert werden kann.

Weil die Vorinstanzen die geltend gemachten Nachteile der verfügbaren Verkehrsanordnung bisher in völlig unzureichendem Masse gewürdigt und damit den Grundsatz der Verhältnismässigkeit verletzt haben, hat der Vorstand des ACS beider Basel an seiner letzten Sitzung einstimmig beschlossen, die Beschwerde ans Bundesgericht weiterzuziehen.

Kontakt:

Urs Schweizer
Präsident ACS beider Basel
Mobile: 079 222 66 39
e-mail: urs.schweizer@urs-schweizer.ch

Christian Greif
Geschäftsführer ACS beider Basel
Mobile: 079 252 22 63
e-mail: christian.greif@acsbs.ch