

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrats des Kantons Basel-Landschaft

Nr. 2021-1291

vom 14. September 2021

Abweichende Höchstgeschwindigkeit 30 km/h auf Kantonsstrassen innerorts: Grundsätze für das Vorgehen

1. Ausgangslage

Mit Stand Ende August 2021 liegen von neun Gemeinden Anträge zur Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h generell auf 30 km/h für Abschnitte von Kantonsstrassen innerorts vor. Dabei stehen Verbesserungen der Lärmsituation sowie die Erreichung besonderer Schutzbedürfnisse des Fussverkehrs im Vordergrund. Für die betreffenden Abschnitte wurden bzw. werden die erforderlichen Prüfungen durchgeführt. Der Kanton ist dabei bestrebt, nicht nur Einzelfallbetrachtungen durchzuführen, sondern weitergehende Überlegungen über das gesamte Kantonsstrassennetz anzustellen und deren Ergebnisse im Entscheid zu berücksichtigen. Nach Anhörung der Verkehrsverbände, konzessionierten Transportunternehmungen (kTU) und dem Verband Basellandschaftlicher Gemeinden legt der Regierungsrat mit vorliegendem Regierungsratsbeschluss die Kriterien für die Prüfung einer Herabsetzung der generellen Höchstgeschwindigkeit fest und skizziert das weitere Vorgehen.

2. Rechtliche Grundlagen

Gemäss Art. 4a Abs. 1 lit. a Verkehrsregelverordnung (VRV) beträgt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen in Ortschaften 50 km/h. Gemäss Art. 32 Abs. 3 Strassenverkehrsgesetz (SVG) kann für bestimmte Strassenstrecken durch die zuständige Behörde von der allgemein festgesetzten Höchstgeschwindigkeit abgewichen werden. Auf Strassen innerorts sind tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 50 km/h in Abstufungen von je 10 km/h zulässig (Art. 108 Abs. 5 lit. d Signalisationsverordnung (SSV)).

Gemäss Art. 108 Abs. 2 SSV 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.

Die Beurteilung der abweichenden Höchstgeschwindigkeit hat aufgrund eines Gutachtens zu erfolgen (Art. 108 Abs. 4 SSV). Im Rahmen des Gutachtens muss abgeklärt werden, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen. Dabei gilt es auch zu prüfen, ob die Umsetzung der abweichenden Höchstgeschwindigkeit zeitlich beschränkt (z. B. nur nachts) umgesetzt werden soll.

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

Die Federführung zur Prüfung bzw. Erstellung des erforderlichen Gutachtens liegt, in Zusammenarbeit mit der SID, bei der BUD als Strassenbetreiberin. Kommt das Gutachten zum Schluss, dass die abweichende Höchstgeschwindigkeit nötig, zweck- und verhältnismässig ist, erfolgt die Verkehrsanordnung durch die SID. Diese wird durch die Publikation im Amtsblatt eröffnet und kann anschliessend durch Betroffene, die mit der Anordnung nicht einverstanden sind, mittels Beschwerde angefochten werden.

Anlass für eine Prüfung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit auf einem Kantonsstrassenabschnitt können Anträge von Gemeinden bieten, wie sie dem Kanton derzeit vorliegen. Daneben steht für den Kanton Basel-Landschaft der Auftrag der Lärmsanierung von Kantonsstrassen im Zentrum. Gemäss Art. 16 Umweltschutzgesetz (USG) müssen Anlagen, die den Umweltvorschriften nicht genügen, saniert werden. Konkretisiert wird dieser Auftrag in Art. 13 Lärmschutzverordnung (LSV), wonach die Behörde für ortsfeste Anlagen, die wesentlich zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte (IGW) beitragen, die notwendigen Sanierungen anordnet. Die Anlagen müssen so weit saniert werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (Art. 13 Abs. 2 lit. a LSV). Gestützt auf diese Bundesgesetzgebung besteht für den Strasseneigentümer oder die Strasseneigentümerin die Pflicht, zu prüfen, mit welchen Massnahmen die Lärmbelastung reduziert werden kann. Eine entsprechende Massnahme ist zu ergreifen, wenn sie sich als wirksam und verhältnismässig erweist. Dies gilt auch für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit. Somit ist eine abweichende Höchstgeschwindigkeit als Massnahme im Rahmen der Lärmsanierungsprojekte zu prüfen, wenn die Grenzwerte trotz der anderweitig vorgesehenen Massnahmen überschritten werden.

3. Umsetzung abweichende Höchstgeschwindigkeit 30 km/h auf Kantonsstrassen innerorts

3.1. Abweichende Höchstgeschwindigkeit 30 km/h zur Verbesserung Verkehrssicherheit, Erreichung besonderer Schutzbedürfnisse

Das Kantonsstrassennetz ist für die Verkehrsteilnehmenden grundsätzlich ausreichend sicher. Auch Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen oder weniger kognitiven Fähigkeiten (Kinder) können sich unter Wahrung der allgemein geforderten Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme sicher bzw. ohne übermässige Gefährdung im Strassenraum aufhalten und bewegen. Die Strassenanlagen sind für die Verkehrsteilnehmenden gut erkennbar, so dass diese das Verhalten rechtzeitig anpassen können. Zudem besteht die Möglichkeit mit Signalisationsmassnahmen und lokalen Verbesserungen der Infrastruktur die Sicherheit sowie das Fahrverhalten positiv zu beeinflussen.

Aus kantonaler Sicht kann zum heutigen Zeitpunkt insbesondere eine Situation identifiziert werden, bei welcher von Seiten der Gemeinde eine höhere Sicherheit für den Fussverkehr angestrebt wird und von Seiten des Kantons die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit basierend auf Art. 108 Abs. 2 lit. a bzw. b SSV erfolgen könnte. Dabei handelt es sich um Kantonsstrassen ohne Trottoir/Gehbereiche. Diese Abschnitte können in der Regel nicht durch punktuelle Massnahmen wie z. B. durch Ergänzung von Signalen verbessert werden, sondern es sind flächige Massnahmen erforderlich.

Wenn bauliche Massnahmen nicht möglich sind, kann die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit eine zweckmässige Massnahme sein.

Kantonsstrassenabschnitte innerorts ohne Trottoir/Gehbereiche, als «potenzielle Kandidatinnen» für eine abweichende Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h aufgrund besonderer Schutzbedürfnisse, sind vorwiegend in ländlichen Gemeinden vorhanden, wobei es sich in der Regel um Kantonsstrassen mit einer geringen Verkehrsbelastung und wenig Durchgangsverkehr handelt.

Ob das derzeitige Sicherheitsniveau auf den Kantonsstrassen ohne Trottoir/Gehbereich zusätzlich mit Tempo 30 erhöht werden soll, und welche Situationen/Örtlichkeiten davon betroffen sind, ist primär von der Gemeindebehörde zu beurteilen. Auf Kantonsstrassenabschnitten ohne Trottoir/Gehbereiche steht dabei in erster Linie eine Erhöhung und Verbesserung der Sicherheit für den Fussverkehr im Zentrum.

Die Prüfung einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Kantonsstrassenabschnitten ohne Trottoir/Gehbereiche erfolgt aus diesem Grund nur auf Antrag der Gemeinde, wenn diese eine Steigerung der Verkehrssicherheit anstrebt und auf dem Gemeindestrassennetz Tempo-30-Zonen umgesetzt sind/werden. Die Prüfung der Zweck- und Verhältnismässigkeit der abweichenden Höchstgeschwindigkeit sowie ob alternative Massnahmen möglich sind (z. B. die Erstellung eines Trottoirs) erfolgt durch den Kanton mittels Gutachten. Bei der Erstellung der Gutachten sind u. a. die Auswirkungen auf die Netzhierarchie, den Verkehrsfluss sowie auf den Öffentlichen Verkehr (ÖV) zu berücksichtigen.

3.2. Abweichende Höchstgeschwindigkeit 30 km/h zur Verminderung übermässiger Umweltbelastungen (Lärm)

Die kantonale Lärmschutzstrategie sieht als erste Massnahme zur Lärmreduktion emissionsseitig den Einbau eines lärmarmen Belags vor. Unter Berücksichtigung des Einbaus lärmarmen Beläge verbleiben gemäss einer vereinfachten Berechnung jedoch ca. 50 km der rund 205 km Kantonsstrassen innerorts mit Lärmgrenzwertüberschreitungen (darin berücksichtigt sind auch durch Erleichterungen sanierte Strassenabschnitte). Es ist zudem davon auszugehen, dass andere Entwicklungen (z. B. neue lärmarme Reifen oder Elektrofahrzeuge) kurz- und mittelfristig zu keinen so grossen und verbreiteten Verbesserungen führen, dass zusätzliche Lärmschutzmassnahmen überflüssig würden. Die grundsätzliche Voraussetzung zur Prüfung einer Herabsetzung der signalisierten Geschwindigkeit ist somit auf rund einem Viertel der Kantonsstrassenstrecken innerorts gegeben.

Mit dem heutigen Kenntnisstand geht der Kanton davon aus, dass eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf allen Kantonsstrassenabschnitten mit einer Lärmgrenzwertüberschreitung nicht verhältnismässig ist. Beeinträchtigungen des übergeordneten Kantonsstrassennetzes bzw. der Netzhierarchie sowie Reisezeitverlängerungen für den öffentlichen Verkehr (ÖV) und für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sind i. d. R. im Einzelfall einer Temporeduktion noch gering. Über mehrere Abschnitte können sich diese Auswirkungen jedoch kumulieren und regional zu unverhältnismässigen Beeinträchtigungen führen. Deshalb soll in einem ersten Schritt eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf Abschnitten prioritär untersucht werden, bei welchen Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV erfüllt ist und in der Summe die positivste Gesamtwirkung erreicht wird. Dabei stehen die beiden folgenden Fälle im Vordergrund:

- Abschnitte, bei denen sich eine wahrnehmbare Lärmreduktion ergibt und ein grosses Potential zur Verbesserung der Raumqualität besteht.
- Abschnitte mit einer sehr grossen Lärmmasse (Produkt der effektiven Lärmbelastung über dem IGW und der Anzahl betroffenen Personen) und entsprechendem Potential für eine grosse Lärmreduktion.

Ein hohes Potential für die Verbesserung der Raumqualität haben Abschnitte mit viel Publikumsverkehr und vielen Interaktionen zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden im Strassenraum. Durch die tieferen Geschwindigkeiten sind in diesen Abschnitten, neben den Verbesserungen der Lärmsituation grosse positive Effekte zu erwarten. Im Vordergrund stehen dabei lokale Verbesserungen der Verkehrssicherheit, eine bessere Verträglichkeit der Interaktionen mit der

Kantonsstrasse (Querungen Fussverkehr, Ein-/Abbiegen von Velo- und motorisiertem Verkehr, Parkiermanöver) und eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Damit verbunden ist für das anliegende Gewerbe auch ein positiver wirtschaftlicher Effekt zu erwarten, da mit einer verbesserten Raumqualität mit mehr Kundenverkehr zu rechnen ist. Für die Beurteilung der Raumqualität sind neben dem heutigen Zustand auch Aufwertungsmassnahmen von Seiten Gemeinde zu berücksichtigen, sofern konkrete Pläne vorhanden sind.

Abschnitte mit sehr grossen Lärmmassen ergeben sich bei grossen IGW-Überschreitungen sowie bei einer grossen Anzahl an betroffenen Personen.

Unter diesen Voraussetzungen ist davon auszugehen, dass auf ca. 20 km von insgesamt 205 km Kantonsstrassen innerorts eine detaillierte Prüfung der abweichenden Höchstgeschwindigkeit 30 km/h angezeigt ist. In beiden Fällen gilt es insbesondere basierend auf einer regionalen Betrachtung die Auswirkungen auf die Netzhierarchie, auf die Reisezeitverlängerung des ÖV und des MIV sowie generell die Funktion der Kantonsstrasse zu beachten. Diese Elemente sind in den Gutachten im Rahmen der Verhältnismässigkeitsprüfung dem Interesse an der Verminderung der Lärmbelastung gegenüberzustellen und abzuwägen. In diesem Zusammenhang wird auch darauf hingewiesen, dass es sich bei der abweichenden Höchstgeschwindigkeit auf der Kantonsstrasse um eine Streckensignalisation handelt. Für jeden Einzelfall wird geprüft, ob zur Vereinfachung der Signalisation und zur Verbesserung der Verständlichkeit eine Integration in eine bestehende Tempo-30-Zone zweckmässig ist. Bei einer Integration in eine Tempo-30-Zone einer Gemeinde werden die Vortrittsverhältnisse für die Kantonsstrasse nicht geändert; d. h. es wird nicht generell Rechtsvortritt eingeführt. Auch werden zur Gewährleistung des Verkehrsflusses i. d. R. keine baulichen Anpassungen umgesetzt, womit weiterhin durchgehende Fahrspuren zur Verfügung stehen (keine Horizontal- und Vertikalversätze). Fussgängerstreifen bleiben bestehen und sind weiterhin möglich. Es sind keine Anpassungen an der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur vorgesehen.

4. Voraussetzungen und Ablauf der Prüfung

Die Prüfung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit 30 km/h auf Kantonsstrassen innerorts kann einerseits aufgrund eines Antrags der Gemeinde ausgelöst werden oder andererseits im Rahmen eines Lärmsanierungsprojekts des Kantons erfolgen.

Für die Prüfung bei einem Antrag durch die Gemeinde müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- Auf den angrenzenden Gemeindestrassen besteht bereits eine Tempo-30-Zone oder ist eine solche verbindlich vorgesehen.
- Es besteht ein Gemeinderatsbeschluss mit Begründung für die abweichende Höchstgeschwindigkeit 30 km/h.
- Eine regionale Abstimmung (soweit möglich und nötig) ist erfolgt.

Bei der Erarbeitung eines Gutachtens ist in einem ersten Schritt zu prüfen, ob eine Massnahme auf dem betreffenden Abschnitt gemäss Art. 108 Abs. 2 lit. a bis d SSV nötig erscheint. Praxisgemäss ist bei der Prüfung der Lärmsituation eine mögliche Umsetzung eines lärmarmen Belags zu berücksichtigen. Diese Massnahme kommt in der Regel prioritär zur Vermeidung von Lärmgrenzwertüberschreitungen zur Anwendung.

Ist die Notwendigkeit der Prüfung zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit nachgewiesen, sind im Gutachten die Zweck- und Verhältnismässigkeit der Massnahme zu beurteilen. Das Gutachten basiert u. a. auf der «Weisung zur Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeit» (EJPD, 13.03.1990) sowie der «Beurteilungsmethode für Temporeduktionen als Lärmschutzmassnahme, Hilfe für Verhältnismässigkeitsprüfung» (BAFU, INFRAS, 26.06.2020). Dabei sind primär folgende Kriterien zu berücksichtigen:

- Umwelt / Lärm

- Verkehrssicherheit
- Raumqualität
- Netzhierarchie
- Verkehrsfluss
- Reisezeitveränderung MIV / ÖV
- ÖV (Betriebsqualität)

Bei der Beurteilung der Kriterien im Rahmen des Gutachtens ist neben der Einzelbetrachtung des betroffenen Abschnitts immer auch eine kantonale bzw. regionale Betrachtung durchzuführen, deren Ergebnisse bei der Beurteilung der Zweck- und Verhältnismässigkeit zu berücksichtigen sind.

Erste Grobabklärungen zeigen, dass sich bei der Netzhierarchie sowie beim ÖV im Einzelfall unerwünschte Auswirkungen ergeben können. Mit entsprechenden Massnahmen (z. B. Signalisation Zubringerdienst, Einbahnregimes etc. auf Gemeindestrassen) kann die Netzhierarchie, falls notwendig, in der Regel gestützt werden. Insbesondere beim ÖV können aber relativ hohe Kosten resultieren, wenn ein allfälliger Zeitverlust zusätzliche Kurse erfordert. Zeigen die Detailuntersuchungen massgebende Fahrzeitverlängerungen bzw. zeichnen sich Sprungfixkosten ab, werden Kompensationsmassnahmen im Rahmen der andauernden Massnahmenplanung zur Stabilisierung des ÖV geprüft. Die Kosten für zusätzliche Kurse und/oder Stabilisierungsmassnahmen sind bei der Beurteilung der Verhältnismässigkeit zu berücksichtigen.

5. Stand der Abklärungen und weiteres Vorgehen

5.1. Zu den Anträgen der Gemeinden

Momentan werden sieben Anträge von Gemeinden geprüft: Binningen, Bottmingen, Oberwil, Therwil, Birsfelden, Oltingen und Maisprach. Die Anträge der Stadt Liestal und der Gemeinde Münchenstein bedürfen noch weiterer Abklärungen und befinden sich noch nicht in der Detailprüfung.

5.2. Weiteres Vorgehen

	Wer	Termin
• Fertigstellung der Gutachten im Entwurf und Kenntnisnahme durch SID / BUD.	BUD	Mitte / Ende Sept. 2021
• Versand der Gutachten im Entwurf an die Gemeinden zur Anhörung.	BUD	Ende Sept. / Anf. Okt. 2021
• Rückmeldung der Gemeinden (Frist 30 Tage).		Anf. Nov. 2021
• Bereinigung/Fertigstellung der Gutachten.	BUD	Mitte Nov. 2021
• Verkehrsanordnung (Beschluss) durch die SID / BUD.	SID	Mitte / Ende Nov. 2021
• Medieninfo/-anlass zusammen mit Gemeinden zu den Verkehrsanordnungen (VA).	SID	Dez. 2021
• Publikation der Verkehrsanordnungen im Amtsblatt.	SID	Dez. 2021
• Vorher-Erhebungen Lärm und Verkehr (nach Rechtskraft VA bzw. ersten Erkenntnissen zu möglichen Einsprachen).	BUD	ab Anf. 2. Quartal 2022
• Umsetzung Tempo 30 nach Rechtskraft und Vorher-Erhebung Lärm und Verkehr.	BUD	ab 2. Quartal 2022

Gemäss den vorliegenden Anträgen und Absprachen soll Tempo 30 in Rücksprache mit den Gemeinden, d. h. nach einer Anhörung der Gutachten bei den betroffenen Gemeinden, beschlossen und publiziert werden. Dort, wo Strassenbauprojekte erarbeitet werden, ist Tempo 30 entsprechend zu berücksichtigen. Eine Ausnahme bilden die Gemeinden Binningen und Oltingen; sie haben noch keinen Antrag auf Einführung von Tempo 30, sondern nur einen Antrag auf Prüfung der Zweckmässigkeit von Tempo 30 gestellt. Dies als Grundlage, um auf kommunaler Ebene über das weitere Vorgehen entscheiden zu können.

Die Erarbeitung der Gutachten bei weiteren Anträgen von Gemeinden aufgrund Lärmgrenzwertüberschreitungen wird erst ausgelöst, wenn Erfahrungen bzgl. der Akzeptanz und schlussendlich rechtlichen Beurteilung der erwähnten (analogen) Gutachten und Verkehrsanordnungen vorliegen (gilt auch für die Stadt Liestal und die Gemeinde Münchenstein, wo derzeit noch weitere Abklärungen erforderlich sind).

Nach Vorliegen der ersten Erfahrungen bzgl. Umsetzung Tempo 30 auf Kantonsstrassen auf Grund von allfälligen Beschwerden gegen die Verkehrsanordnungen und deren Behandlung, dem Monitoring etc. wird dieser RRB bis ca. 2023 überprüft und wenn nötig, überarbeitet.

6. Finanzielle Auswirkungen

Voraussichtliche Mehr- oder Minderausgaben resp. Mehr- oder Mindereinnahmen (§ 4a Abs. 1 Bst. a Vo FHG):

Ja

Nein

Mit diesem RRB werden keine Massnahmen beschlossen und keine Tempo-30-Abschnitte auf Kantonsstrassen erlassen, weshalb dieser keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen hat. Erst wenn ein Gutachten zum Schluss kommt, dass Tempo 30 auf einem Kantonsstrassenabschnitt nötig, zweck- und verhältnismässig ist, werden die weiteren Schritte zur Umsetzung geplant. Je nach Abschnitt ist dafür eine einfache Signalisationsmassnahme oder ein umfangreicheres Projekt erforderlich. Im Rahmen eines Projekts werden die spezifischen Kosten genau ermittelt und die allfälligen erforderlichen Ausgabenbewilligungen auf dem regulären Weg eingeholt.

Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 4a Abs. 1 Bst. a Vo FHG):

Ja

Nein

Auswirkungen auf den Stellenplan (§ 4a Abs. 1 Bst. a Vo FHG):

Ja

Nein

Wirtschaftlichkeitsbetrachtung und Risiken (§ 35 Abs. 1 Bst. k, § 49–51 Vo FHG):

Die Wirtschaftlichkeit ist gegeben, Risiken sind keine nennenswerten vorhanden.

6.1. **Regulierungsfolgenabschätzung ([§ 4 KMU-Entlastungsgesetz](#) und [§ 58 Abs.1 Bst. e und e^{bis} Geschäftsordnung Landrat](#))**

Ausführungen über die finanziellen, volkswirtschaftlichen, gesellschaftlichen, ökologischen und wesentlichen regionalen Auswirkungen der Vorlage, über deren finanzielle und übrigen Auswirkungen auf die Gemeinden sowie Regulierungsfolgenabschätzung gemäss § 4 KMU-Entlastungsgesetz.

Erst wenn ein Gutachten zum Schluss kommt, dass Tempo 30 auf einem Kantonsstrassenabschnitt nötig, zweck- und verhältnismässig ist, werden die weiteren Schritte zur Umsetzung geplant.

6.2. Weitere Auswirkungen

Keine Bemerkungen.

6.3. Ergebnis des allfälligen Mitberichtsverfahrens der Direktionen / der Anhörung der Gemeinden und / oder Dritter

Der RRB Nr. 2021-622 vom 4. Mai 2021 «Abweichungen Höchstgeschwindigkeit 30 km/h auf Kantonsstrassen innerorts: Grundsätze und das Vorgehen» wurde den kTU, Verkehrsverbänden und dem Verband Basellandschaftlicher Gemeinden zur Anhörung zugestellt. Die eingegangenen Rückmeldungen wurden in der beiliegenden Auswertung zusammengestellt und ausgewertet.

6.4. Fazit

Auf vielen Abschnitten des Kantonsstrassennetzes besteht trotz des Einsatzes von lärmarmen Belägen das Problem der übermässigen Lärmbelastung, wofür die Anordnung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit die Lösung sein kann bzw. aufgrund der Umweltschutzgesetzgebung als Lösung geprüft werden muss. Auch besondere Schutzbedürfnisse (insbesondere bei Abschnitten ohne Trottoir/Gehbereiche) können die Anordnung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit auf bestimmten Kantonsstrassenabschnitten innerorts erfordern. Dies in beiden Fällen allerdings nur, wenn sich die Massnahme nach eingehender Prüfung mittels Gutachten als zweck- und verhältnismässig erweist. Aus kantonaler Sicht wird gegenwärtig davon ausgegangen, dass eine Herabsetzung auf allen Kantonsstrassenabschnitten mit übermässiger Lärmbelastung innerorts nicht verhältnismässig ist.

Eine Reduktion der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf Kantonsstrassen innerorts auf 30 km/h soll bei IGW-Überschreitungen dort geprüft werden, wo die grösste positive Gesamtwirkung erzielt wird. Dabei stehen einerseits Abschnitte mit wahrnehmbarer Lärmreduktion bei gleichzeitig hohem Potential der Raumqualität und andererseits Abschnitte mit den höchsten Lärmmassen bzw. Lärmreduktion im Vordergrund. Unter diesen Voraussetzungen ist davon auszugehen, dass auf ca. 20 km von insgesamt 205 km Kantonsstrassen innerorts eine detaillierte Prüfung der abweichenden Höchstgeschwindigkeit 30 km/h angezeigt ist. Die Funktion der Kantonsstrassen und auch die Strassennetzhierarchie bleiben somit auch mit der eventuellen Einführung der Höchstgeschwindigkeit 30 km/h auf bestimmten Kantonsstrassenabschnitten innerorts gewahrt. Dies auch deshalb, weil im Gegensatz zu den Gemeindestrassen auf den Kantonsstrassen die Vortrittsregelungen nicht zugunsten des Rechtsvortritts angepasst und keine baulichen Massnahmen umgesetzt werden müssen. Auch Fussgängerstreifen bleiben weiterhin möglich.

Kantonsstrassen innerorts ohne Trottoir/Gehbereiche, als «potenzielle Kandidatinnen» für eine abweichende Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h aufgrund besonderer Schutzbedürfnisse, sind vorwiegend in ländlichen Gemeinden vorhanden, wobei es sich in der Regel um Kantonsstrassen mit einer geringen Verkehrsbelastung und wenig Durchgangsverkehr handelt. Die Verkehrssicherheit auf solchen Strassen zu erhöhen, liegt primär im Beurteilungsspielraum der Gemeindebehörde (analog Einführung Tempo-30-Zone auf Gemeindestrassen).

Der Kanton wird entsprechende Anträge, wie im Strassenverkehrsrecht festgelegt und unter Punkt 4. vorgesehen, jeweils auf der Grundlage eines externen Gutachtens prüfen sowie darüber in Form einer anfechtbaren Verkehrsanordnung bzw. Verfügung entscheiden.

7. Kommunikation und Bulletintext

Angabe der Kommunikationsmassnahmen:

<input type="checkbox"/>	Medienkonferenz	<input checked="" type="checkbox"/>	Medienmitteilung	<input type="checkbox"/>	Kurzmitteilung Regierungsbulletin Dienstag (RB Di)	<input type="checkbox"/>	keine Kommunikation gemäss IDG (mit Begründung)
				<input type="checkbox"/>	Kurzmitteilung Regierungsbulletin Mittwoch (RB Mi)		

Angabe des Textes für das Regierungsbulletin/Begründung keine Kommunikation gemäss IDG:

36 /SID

Abweichende Höchstgeschwindigkeit 30 km/h auf Kantonsstrassen innerorts

Die Kommunikation erfolgt mittels einer Medienmitteilung.

8. Beschluss

- ://:
1. Der Regierungsrat beschliesst die folgenden Grundsätze für das Vorgehen bei der Beurteilung von Gesuchen betreffend Einführung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 auf Kantonsstrassen innerorts:
 - Die Höchstgeschwindigkeit 50 km/h generell auf Kantonsstrassen innerorts ist im Grundsatz beizubehalten.
 - Anträge auf Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zur Erhöhung des Sicherheitsniveaus auf Kantonsstrassenabschnitten ohne Trottoir/Gehbereiche oder zur Verbesserung der Lärmsituation in Verbindung mit einer wesentlichen Steigerung der Raumqualität müssen durch den Gemeinderat bei den zuständigen kantonalen Behörden beantragt und eingereicht werden; Anträge von Privaten, Verbänden etc. sind an den jeweiligen Gemeinderat zu richten.
 - Voraussetzung bei einem Antrag durch die Gemeinde für die Einführung der Höchstgeschwindigkeit 30 km/h auf Kantonsstrassen innerorts ist, dass auf dem umliegenden Gemeindestrassennetz Tempo-30-Zonen umgesetzt sind oder werden. Ergänzend werden Tempo-30-Abschnitte im Rahmen von ordentlichen Lärmsanierungsprojekten auf Kantonsstrassen geprüft, wenn keine anderen Massnahmen an der Quelle zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte zur Verfügung stehen.
 - Das Gutachten (nach Art. 108 Abs. 4 SSV) muss ergeben, dass die Einführung der Höchstgeschwindigkeit Tempo 30 km/h nötig, zweck- und verhältnismässig ist.
 2. Die für den RRB zuständige Sicherheitsdirektion wird mit der Kommunikation dieses RRB beauftragt (in Absprache mit der BUD).

Beilage:

- Auswertung Anhörung KTU, Verkehrsverbände und Verband Basellandschaftlicher Gemeinden

Verteiler mit Beilage:

- Landeskanzlei
- Alle Direktionen
- Tiefbauamt, tiefbauamt@bl.ch
- Polizei Basel-Landschaft, pol.leitung@bl.ch
- Polizei Basel-Landschaft, Verkehrspolizei, pol.vs@bl.ch
- Sicherheitsdirektion

Die Landschreiberin:

E. Has Diehlich