

Streit um Tempo 30 in Sevogelstrasse

Der ACS hat Rekurs gegen die Umgestaltung der Durchgangsstrasse eingereicht

Von Martin Regenass

Basel. Die Sevogelstrasse soll auf der ganzen Länge zwischen der St.-Alban-Anlage und der St.-Jakobs-Strasse in eine Tempo-30-Zone umgewandelt werden. Dies teilte das Bau- und Verkehrsdepartement Mitte April mit. Bis anhin galt auf diesem knapp 700 Meter langen Strassenstück, welches den Charakter einer Verbindungsstrasse einnimmt, Tempo 50.

Das Bau- und Verkehrsdepartement begründet die Einführung von Tempo 30 mit einer höheren Sicherheit von Schulkindern und weniger Unfällen zwischen Autos sowie der Reduktion der Lärmbelastung. «Nach einer eingehenden Prüfung haben wir festgestellt, dass sich die Sevogelstrasse als Tempo-30-Bereich eignet und sich die Verkehrssicherheit für Schulkinder, Fussgänger und Velofahrende erhöht.»

In den Jahren 2012 bis 2014 ereigneten sich in der Sevogelstrasse laut einer Unfallstatistik des Bundesamtes für Strassen sechs Unfälle. In drei davon waren Fussgänger involviert, zwei davon geschahen auf Kreuzungen. Sämtliche Unfälle gingen in die Kategorie mit leicht verletzten Personen ein.

Wichtige Durchfahrtsachse

Gegen diese geplante Tempo-30-Zone des Bau- und Verkehrsdepartements in der Sevogelstrasse hat nun der Automobilclub beider Basel (ACS) einen Rekurs eingereicht. Das Hauptproblem dieser Strasse, so ACS-Geschäftsführer Christian Greif, sei, dass es sich bei der Sevogelstrasse um eine Verkehrsachse zwischen Birsfelden in Richtung Gundeli und Leimental

handle. «Die Alternative dazu ist ein Umweg über den Aeschenplatz oder über die Autobahn via City-Ausfahrt und die Nauenstrasse. Das ist aber keine Option, weil die anderen beiden Routen notorisch verstopft sind und zudem durch den Mehrweg ein höherer Schadstoffausstoss und Treibstoffverbrauch resultiert», sagt Greif.

Falls in der gesamten Sevogelstrasse Tempo 30 eingeführt wird, würde die Strasse laut Greif eine für das Gesamtverkehrssystem existenzielle Funktion verlieren. Auf diese Weise würde der Verkehr laut Greif nicht mehr kanalisiert und gesammelt, sondern zerstreut. «Reduziert man die Geschwindigkeit auf der Sevogelstrasse, weichen die Autofahrer auf andere Quartierstrassen wie beispielsweise die Lange Gasse aus. Genau dieses Szenario gilt es aber zu verhindern. Und deshalb braucht es verkehrorientierte Strassen mit Tempo 50», sagt Greif.

Das Bau- und Verkehrsdepartement sieht das anders. So sind im November 2010 sämtliche Strassen überprüft und in eine neue Netzhierarchie überführt worden. Bei der Sevogelstrasse hatte dies zur Folge, dass der Teil zwischen St.-Alban-Anlage bis Hardstrasse von der Hauptverkehrsstrasse um zwei Stufen zur Quartiersammelstrasse abklassiert wurde. Den Abschnitt Hardstrasse bis St.-Jakobs-Strasse hat das Bau- und Verkehrsdepartement von einer Hauptverkehrsstrasse in eine Hauptsammelstrasse abgewertet. Greif: «Das ist aber noch immer eine klar verkehrorientierte Strasse, auf der Tempo 50 gelten sollte.»

Obschon der ACS den Rekurs eingereicht hat, will der Verband bei der

Sevogelstrasse einen Kompromiss eingehen. Im mittleren Abschnitt nämlich, in welchem das Sevogel-Schulhaus liegt, soll laut Greif während der Schulzeiten Tempo 30 signalisiert werden. «Wir erachten dies als sinnvoll, weil in dem Schulhaus Kinder ein und aus gehen», sagt Greif.

Schild alleine genügt nicht

Laut dem Verkehrsingenieur Rolf Steiner, Geschäftsführer von Verkehrsteiner in Bern, bringe es in der Regel nichts, an einer Durchgangsachse einfach Tempo 30 zu signalisieren, auf der bis anhin Tempo 50 hätte gefahren werden können. «Haben die Autofahrer das Gefühl, sie befinden sich auf einer Durchgangsachse, dann verhalten sie sich auch dementsprechend und halten die vorgeschriebene Geschwindigkeit nicht ein», sagt Steiner. Laut dem Verkehrsingenieur brauche es, um die Geschwindigkeit zu drosseln, eine visuelle Verengung der Strasse durch die Pflanzung von Bäumen, allenfalls Mehrzweckstreifen in der Mitte mit Lampenkandelabern oder Bäumen. «Erst dann spürt man die Wohnzimmeratmosphäre einer 30er-Zone und verhält sich entsprechend.»

Grössere bauliche Umgestaltungen in der Sevogelstrasse, um Tempo 30 umzusetzen, seien laut Stephan Löwengut, Projektleiter Tempo 30 beim Amt für Mobilität, kurzfristig aus Kostengründen nicht vorgesehen. Hingegen würden die Parkplätze für die Einführung von Tempo 30 abwechslungsweise auf der einen und anderen Seite aufgemalt. Durch dieses versetzte Parkieren soll eine verkehrsberuhigende Wirkung

entstehen. «Damit wird man weniger verleitet, schnell zu fahren», sagt Löwengut. Ein Nebeneffekt sei zudem, dass gegenüber heute zusätzliche Parkplätze geschaffen werden sollen. So sollen laut Löwengut im Abschnitt zwischen der St.-Alban-Anlage und der Enggelsee zusätzliche 14 Parkfelder entstehen.

Die Grundlage für die Umsetzung von Tempo 30 in der ganzen Sevogelstrasse, so Löwengut, gründe auf dem Beschluss des Grossen Rats bezüglich der Rahmenbewilligung zur Einführung von weiteren Tempo-30-Strassen sowie einer Forderung der Mehrheit der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission des Grossen Rats (Uvek).

Fehler aus Baudepartement

Dieser Darstellung, die das Bau- und Verkehrsdepartement auch in der Medienmitteilung vom April wiedergab, widerspricht der Vizepräsident der Uvek, Heiner Vischer (LDP). «Das stimmt so nicht. Da hat das Bau- und Verkehrsdepartement falsch kommuniziert», sagt Vischer. Es sei zwar immer angedacht gewesen, im Bereich von Schulhäusern Tempo 30 zu signalisieren. «Dass aber die Uvek dem Regierungsrat die gesamte Sevogelstrasse als Tempo-30-Zone vorschlug, ist schlichtweg falsch.»

Die Stadt Basel hat laut Erhebungen des «Städtevergleichs Mobilität» schweizweit den grössten Anteil verkehrsberuhigter Strassen. Demnach sind rund 63 Prozent des gesamten kantonalen Strassennetzes verkehrsberuhigte Zonen, in denen höchstens mit Tempo 30 oder mit Tempo 20 gefahren werden darf.