



Ausschnitt Foto Beat Mattmann

Wechselwirkungen Tempo 30 und ÖV-Förderung

Was gilt es bei der Planung zu berücksichtigen?

Alain Groff, Leiter Amt für Mobilität
25.11.2014, SVI-Regionalgruppentreffen

Inhaltsübersicht

- Ausgangslage – warum Tempo 30?
- Auswirkungen von Tempo 30
- Wie stehen Tempo 30 und ÖV zueinander?
- Umgang mit Tempo 30 und ÖV in Basel
- Fazit



Ausgangslage – warum Tempo 30

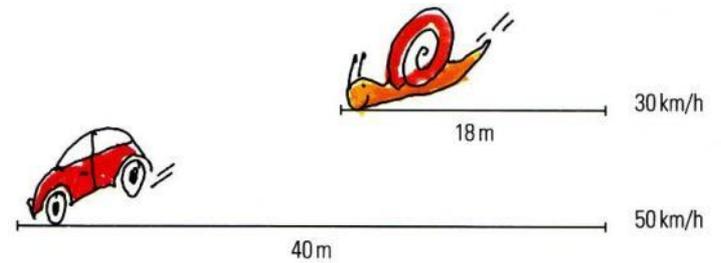


Foto Jac De Leon

Ausgangslage – warum Tempo 30

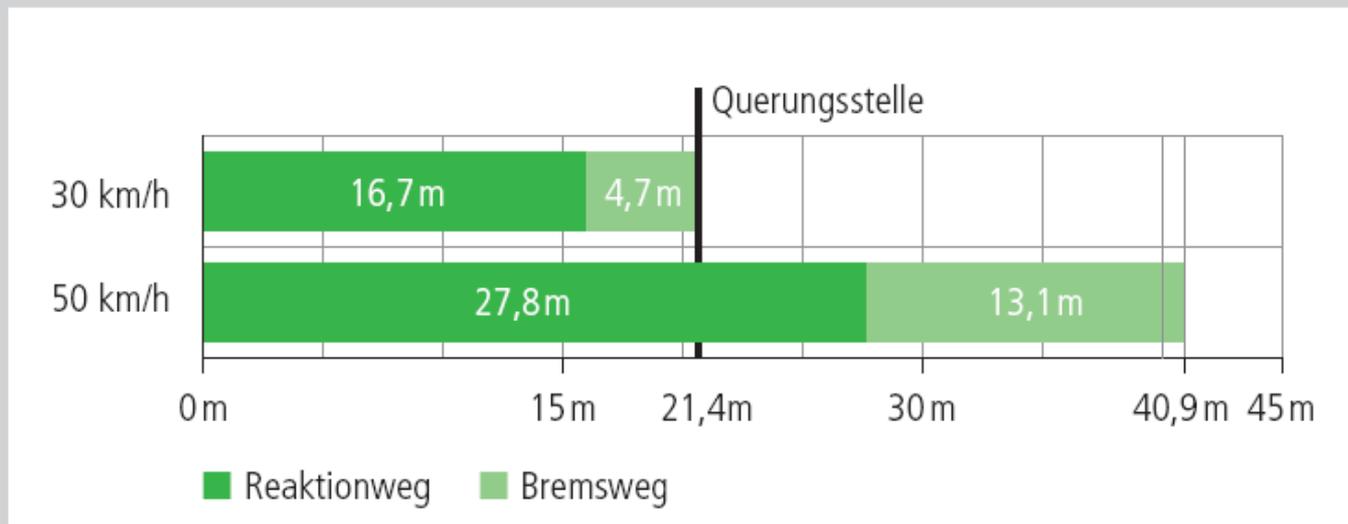
- Diverse Ansprüche der einzelnen Verkehrsteilnehmenden bezüglich Raum und Geschwindigkeit
- Anforderungen StadtbewohnerInnen an attraktives Wohnumfeld
- Anforderungen an Wirtschaftsstandort
- Beschränkte Platzverhältnisse in Städten





Auswirkungen

Anhalteweg bei 30 km/h und 50 km/h
bei trockener Fahrbahn



Quelle: bfu

© bfu 2007

Positive Auswirkungen – auch für den ÖV?

- Lärmreduktion
- Geringere Luftbelastung
- Verbesserung Verkehrssicherheit
- Verstetigung Verkehrsfluss
- Optimale Durchflusskapazität
- Geringerer Platzbedarf
- Höhere Aufenthaltsqualität
- Aufwertung Wohn-/Zentrumsgebiet
- Geringere gesellschaftliche Kosten



Positive Auswirkungen

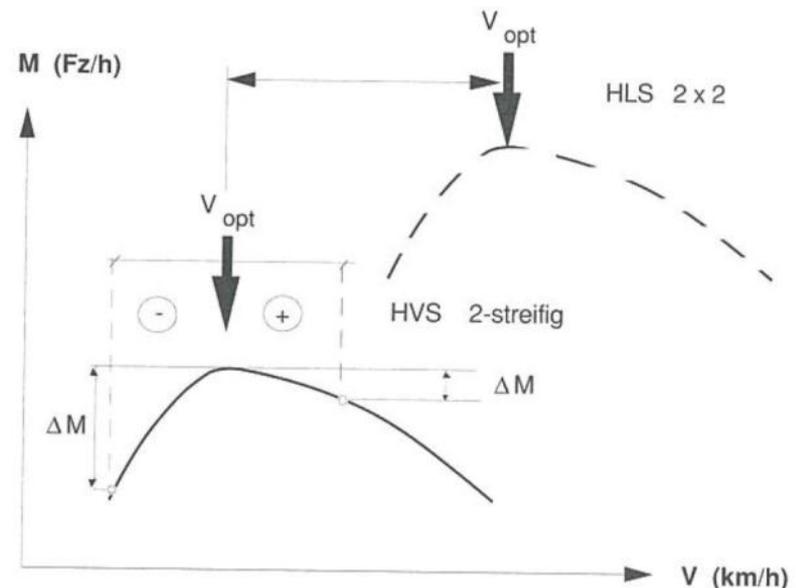
Beispiel Verkehrsfluss / Verstetigung

- Durch zonale Geschwindigkeitsbegrenzungen gleichmässigerer Verkehrsfluss
- Auch beim ÖV dank flüssiger Fahrt kaum Verzögerung

Beispiel Kapazität

(aus Vortragsreihe SVI, Metron/Häfliger)

- Optimale Geschwindigkeit für grösste Verkehrsmenge auf zweisepuriger Hauptverkehrsstrasse ca. 30-35km/h
- Meistens ist die Leistungsfähigkeit der Knoten massgebend: Grüne Wellen haben oft eine Koordinationsgeschwindigkeit von ca. 36km/h



Negative Auswirkungen – gerade auch für den ÖV

- Verdrängung / Verlagerung des Verkehrs
- Verlängerung Reisezeiten – Konkurrenzfähigkeit?
- Erhöhung Betriebskosten – Wirtschaftlichkeit?



Wie stehen Tempo 30 und ÖV zueinander?



Foto Michael Dolensek

Tempo 30 und ÖV

- Reisezeiten versus Zuverlässigkeit
 - Konstanterer Verkehrsfluss und höhere Kapazität (HVZ)
 - Aber: Mischverkehr bringt potenziell Behinderungen
 - Zuverlässigkeit ist Grundvoraussetzung für ÖV
 - Effektive Geschwindigkeit bei T30 und T50 - Spielraum
- ÖV-Kunden = auch Fussgänger
 - Sichere Zugänglichkeit der Haltestellen
 - Fussweg, Haltestellendichte, Fahrzeit
 - Ausgestaltung Haltestellen (Kap-HS, Fahrbahn-HS)
 - Dilemma: Geschwindigkeit (rasche Verbindung zwischen Potentialen) versus Zugänglichkeit (sichere, gute Erschliessung der Potentiale)



Tempo 30 und ÖV

- Wo ist Tempo 30 angebracht?
 - Vielerorts lokal vertretbar und zweckmässig, aber ÖV-freundliche Umsetzung
 - in Quartierzentren / im Haltestellenbereich situativ zu prüfen
 - eher dort verkraftbar wo Besetzung des Fahrzeugs gering
- Image vs. faktische Attraktivität
 - «Bushölle, Tramwand, ...», ÖV als Störfaktor im Quartier?
 - Kundennahe Erschliessung, quartier-/nutzungsverträglich
 - Hard facts – Konkurrenzfähigkeit mit MIV (Reisezeit, Reisezeit, Reisezeit)
 - Flankierende Massnahmen bei Tempo 30



Tempo 30 und ÖV

- Ausgestaltung von Tempo 30-Strassen mit ÖV:
 - Kein Rechtsvortritt (Unfallgefahr in Fz. bei Bremsmanövern)
 - Fahrbahnhaltestellen (Bus als Pulkführer)
 - Komfort und Breiten: Keine Rampen/Schwellen, keine Engstellen, keine Zick-Zack-Fahrt, Überholmanöver Veloverkehr vermeiden,
 - Befahrbarkeit sicherstellen, ggf. auch für Gelenkbusse
 - Umfeldnutzung bzw. attraktives Umfeld massgebend für Akzeptanz



Umgang mit Tempo 30 und ÖV in Basel



Ausgangslage

Ziele – Stadt-/Kantonssicht

- Erhöhung des Anteils der umweltgerechten Verkehrsmitteln im Sinne einer nachhaltigen und stadtgerechten Mobilität
- Reduktion von negativen Wirkungen des Verkehrs (Unfälle, Lärm, Luft)
- Beitrag an die Erfüllung des MIV-Reduktionsziels von 10 %



Situation in Basel

Situation der Basler Strassen und Platzverhältnisse

- Siedlungsorientierte Quartiersammelstrassen sind auch Tramachsen mit sehr guter Auslastung
- Platzverhältnisse in gewachsener Stadt sind sehr begrenzt, mehr Nutzungsansprüche als Platz vorhanden
- Auch an HVS und HSS finden Wohnen und Aufenthalt statt
- Koexistenz nötig: Wird durch Tempo 30 verbessert



Grundsätze zu Tempo 30 in Basel

- Siedlungsorientierte Strassen grundsätzlich in Tempo 30-Zonen integrieren; verkehrsorientierte Strassen grundsätzlich nicht einbeziehen
 - Ausnahmen (Verzicht auf Zone 30):
 - In reinem Gewerbe-/Industriegebiet
 - Ohne angrenzende Bebauung/Nutzung
 - Ausserhalb Siedlungsgebiet
 - Spezialfälle: Genauer zu prüfen
 - **ÖV-Achsen auf siedlungsorientierten Strassen**
 - Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen (Quartierzentren, Schulwege)
- ⇒ Einführung von Tempo 30 auf ÖV-Achsen darf keine massgebenden Fahrzeitverlängerungen mit sich bringen, und ist deshalb zwingend mit Kompensationsmassnahmen auf der betroffenen Linie verknüpft!

Vorgaben Tempo 30 – ÖV

Empfehlungen zu «Tempo 30 und ÖV» gemäss Tempo 30-Konzept:

Eignung ÖV-Achsen auf siedlungsorientierten Strassen prüfen

- differenziert für Bus/Tram
- unterschieden in Mischverkehr/Eigenrassee

⇒ **Bus im Mischverkehr:** «Tempo 30 umsetzen, Busachse vortrittsberechtigt»

⇒ **Bus auf Eigenrassee:** «Auf Tempo 30 verzichten»



Vorgaben Tempo 30 – ÖV

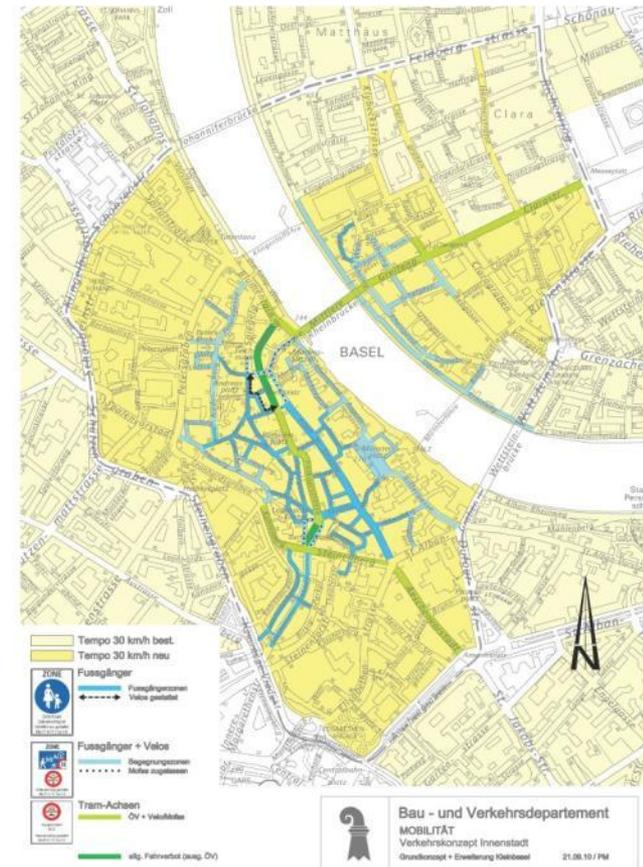
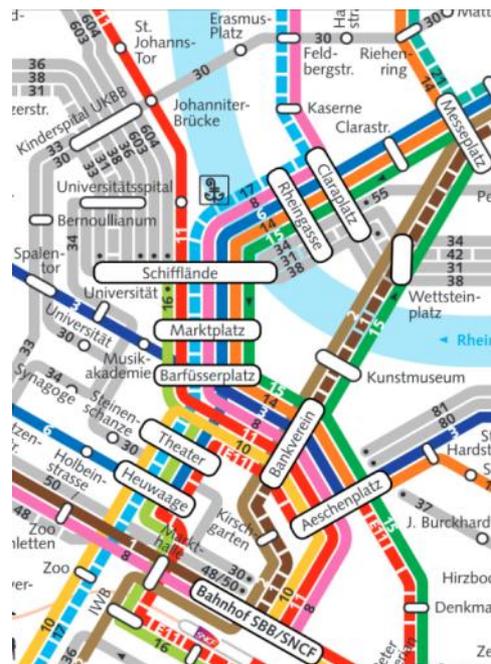
Empfehlungen zu «Tempo 30 und ÖV» gemäss Tempo 30-Konzept:

- ⇒ **Tram im Mischverkehr:** «Tempo 30 genauer prüfen und bei Erfüllung bestimmter Voraussetzungen umsetzen»
- ⇒ **Tram auf Eigentrasse:**
«Tempo 30 (exkl. Tram) mit Vorbehalt prüfen und nur unter Einhaltung strikter Voraussetzungen umsetzen»



Verkehrskonzept Innenstadt

- Fußgängerfreundliche und damit attraktive Innenstadt
- Flächendeckend Tempo-30-Zone inklusive ÖV-Achsen



Fazit



Fazit

Verträglichkeit Tempo 30 – ÖV gegeben

Auf Abschnitten, welche die Vorgaben gemäss Basler Konzept erfüllen:
«Mit hoher Nutzungsdichte, grossem Anforderungsdruck aller Verkehrsteilnehmenden, attraktivem Umfeld und von städtisch wichtiger Bedeutung für Aufenthalt/Wohnen»

Die Wirtschaftlichkeit und Konkurrenzfähigkeit des ÖV ist zu wahren.



Fazit

Was ist zu beachten

Fahrzeitverluste sind zu kompensieren

(z.B. zusätzliches Eigentrassee, optimierte LSA-Phasen, Aufhebung Haltestellen)

ÖV muss Tempo 30 fahren können

- Möglichst keine baulichen Massnahmen mit Behinderung ÖV
- Strassenbreite für gefahrloses Überholen eines Velos
- Möglichst keine Fussgängerstreifen
- Strasse mit ÖV vortrittsberechtigt



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

