

Interfraktionelle Motion GFL/EVP, SP/JUSO, GB/JA! (Daniela Lutz-Beck, GFL/Patrizia Mordini, SP/Stéphanie Penher, GB): Stadtentwicklung ist Verkehrsentwicklung - Begegnungszonen-Pilotprojekt

Die Übernahme der Städte durch den Fuss- und Veloverkehr sowie durch den ÖV verlangen langfristig Anpassungen an die städtische Strasseninfrastruktur. Stadtentwicklungsprojekte müssen sich dem stellen. Die Zukunft in der Stadt und nicht mehr nur im Stadtzentrum gehört dem Langsamverkehr, sonst droht der Verkehrskollaps. Früher sprach man von der Beschleunigung des Verkehrs, um den Kollaps zu verhindern. Heute weiss man durch Computersimulationen und aus der Beobachtung des Verkehrs, dass nur eine Entschleunigung die Flüssigkeit des gesamten Verkehrs sicherstellen kann. Verkehrsberuhigung ist ein entscheidendes Mittel, um eine höhere Sicherheit im Verkehr sowie eine bessere Lebens- und Wohnqualität für die Anwohnenden zu erreichen. Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren sind bereits heute erklärter städtebaulicher Standard.

In der Begegnungszone (Tempo-20-Zone) haben die Fussgängerinnen und Fussgänger grundsätzlich auf der gesamten Verkehrsfläche Vortritt. Das Parkieren ist ausser an signalisierten oder markierten Stellen verboten. Die Velos dürfen nach den allgemeinen Vorschriften über das Parkieren abgestellt werden. Mit der Umkehrung der Vortrittsverhältnisse zwischen dem Fuss- und Fahrverkehr sowie der Temposenkung auf 20 km/h wird die Sicherheit erhöht und die Strasse erheblich attraktiver. Dies vor allem, weil damit die Wohn- und Geschäftsnutzung gegenüber der Verkehrsfunktion stärker gewichtet und die Zugänglichkeit zu den Wohnungen und Geschäften erleichtert werden. (Für die Realisierung einer Begegnungszone ist ein einfaches Gutachten erforderlich.) Zurzeit wechseln sich bereits auf kurzen Strecken mit Zonen Tempo 30 und Tempo 20 ab, wobei vielen Verkehrsteilnehmern die Vortrittsverhältnisse nicht immer klar sind. Nicht zuletzt der Schilderwald führt zu Unklarheiten.

Neben dem Bottom-up Prinzip, d.h. die Initiative kommt aus dem Quartier von den Bewohnerinnen und Bewohnern der Quartierstrassen, was wir immer noch sehr wichtig finden, möchte dieser Vorstoss also ein Pilotprojekt für eine Begegnungszone von Top-down anstossen. Dabei soll ein Quartier ausgewählt werden, wo bereits ein Netz aus Tempo-20-Strassen und -Strässchen besteht, welches ergänzt werden müsste.

Aus diesem Grund fordern wir den Gemeinderat auf:

1. Ein zeitlich beschränktes Pilotprojekt durchzuführen, in welchem ein geeignetes Wohnquartier mit bereits ausgebautem Begegnungszonennetz ausserhalb des Basisnetzes durchgehend zu einer Begegnungszone mit Tempo 20 gemacht wird. Dem Informationsbedürfnis der Quartierbewohner ist dabei Rechnung zu tragen.
2. Dieses Pilotprojekt durch das Bundesamt für Strassen ASTRA begleiten und auswerten zu lassen.
3. Zur Einhaltung der Tempolimiten im entsprechenden Quartier vermehrt Geschwindigkeitskontrollen (z.B. durch festinstallierte oder flexible Tempomessgeräte) durchzuführen.

Bern, 2. Februar 2012

Interfraktionelle Motion GFL/EVP, SP/JUSO, GB/JA! (Daniela Lutz-Beck, GFL/Patrizia Mordini, SP/Stéphanie Penher, GB): Stefan Jordi, Annette Lehmann, Tanja Walliser, Halua Pinto de Magalhães, Lea Kusano, Miriam Schwarz, Corinne Mathieu, Leyla Gül, Giovanna Battagliero, Rithy Chheng, Manuel C. Widmer, Matthias Stürmer, Susanne Elsener, Tania Espinoza, Beat Zobrist, Lea Bill, Rahel Ruch, Judith Gasser, Urs Frieden, Daniel Klauser

Antwort des Gemeinderates

Der Inhalt der vorliegenden Motion betrifft einen Bereich, der in der gemeinderätlichen Zuständigkeit liegt. Es kommt ihr der Charakter einer Richtlinie zu. Sollte die Motion erheblich erklärt werden, ist sie für den Gemeinderat nicht bindend. Er hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grads der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrags, und die Entscheidungsverantwortung bleibt bei ihm.

Dem Gemeinderat ist es ein grosses Anliegen, den Stadtverkehr auch in den Wohnquartieren verträglicher zu gestalten. Dabei spielt die zulässige Höchstgeschwindigkeit eine wesentliche Rolle und übernehmen die Begegnungszonen eine wichtige Funktion. Sie werden dort realisiert, wo die Anwohnerinnen und Anwohner einer Strasse von sich aus aktiv werden und die nötige Akzeptanz für eine Begegnungszone nachweisen. Bisher sind auf diese Weise 70 Begegnungszonen in Wohngebieten eingeführt worden und fünf weitere sind derzeit in Planung. In der Regel umfasst eine Begegnungszone ein oder zwei Strassenabschnitte.

Zu den Punkten 1 und 2:

Der Gemeinderat ist bereit, in einem geeigneten Wohnquartier eine grossflächige Begegnungszone zu installieren. Er vertritt die Auffassung, dass dies im Rahmen der geltenden Bestimmungen möglich ist. Eine solche Begegnungszone müsste daher nicht als zeitlich beschränktes Pilotprojekt eingeführt und auch nicht durch das Bundesamt für Strassen ASTRA begleitet werden. Wichtig ist dem Gemeinderat allerdings, dass das Vorhaben - wie immer bei Begegnungszonen - von der ansässigen Wohnbevölkerung mitgetragen wird. Die zuständigen Stellen werden daher in Zusammenarbeit mit den Quartierorganisationen ein geeignetes Quartier eruieren.

Zu Punkt 3

Bei Anhaltspunkten für überdurchschnittliche Geschwindigkeiten erfolgt eine Messung mit dem Inforadar. Nötigenfalls werden weitere Massnahmen ergriffen.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Die Kosten für die Installation einer grossflächigen Begegnungszone können im Rahmen des laufenden Investitionskredits für die Einführung von Begegnungszonen finanziert werden. Der interne Aufwand kann mit dem vorhandenen Personal geleistet werden.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion als Richtlinie erheblich zu erklären.

Bern, 30. Mai 2012

Der Gemeinderat