

Motion Fraktion SP/JUSO (Leyla Gül, SP): Mehr Verkehrssicherheit dank Tempo 30; Begründungsbericht

Am 18. August 2011 hat der Stadtrat die folgende Motion als Richtlinie erheblich erklärt:

Am 8. September 2010 hat das Bundesgericht entschieden, dass Tempo 30-Zonen auch auf Hauptstrassen grundsätzlich zulässig sind. Der Touring Club Schweiz (TCS) hatte Einsprache gegen eine entsprechende Verkehrsmassnahme in Münsingen erhoben. Im Rahmen der Sanierung der Ortsdurchfahrt Münsingen sollte die Bernstrasse teilweise in die Tempo 30-Zone miteinbezogen werden; Ziel war es, den Verkehrsfluss auf der Achse Bern-Münsingen-Thun zu verbessern. Gegen den entsprechenden Bauentscheid der kantonalen Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion erhob der TCS Einspruch.

Dieser Einspruch wurde vom Bundesgericht in letzter Instanz abgewiesen. Es kommt zum Schluss, dass Tempo 30-Zonen auch auf Hauptstrassenabschnitten zulässig sind: „Ausnahmsweise und bei besonderen örtlichen Gegebenheiten kann aber auch ein Hauptstrassenabschnitt in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden, namentliche in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet.“¹

Gemäss Gesetz ist einzig vorgeschrieben, dass der Verkehr auf als Durchgangsstrassen bezeichneten Hauptstrassen nicht vollständig untersagt werden darf. Signalisierte Verkehrsanordnungen, wie die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h sind indessen ausdrücklich vorbehalten, insbesondere dann, wenn es die Verkehrssicherheit erfordert, wenn damit der Verkehrsablauf verbessert oder übermässige Umweltbelastung vermindert werden kann. Entgegen der Ansicht des TCS werde mit dieser Auffassung auch der Volkswille nicht umgangen.²

Heute setzt sich immer mehr die Einsicht durch, dass Tempo 30 in Ortszentren und Quartieren allen Verkehrsteilnehmenden – auch den Autofahrerinnen und Autofahrern – nur Vorteile in Hinsicht auf die Sicherheit, den Verkehrsfluss und die Umweltbelastung bringt. Am deutlichsten zeigt dies das Beispiel Köniz, wo seit 2004 auf der Hauptachse eine 300 Meter lange Tempo 30-Zone besteht.

Der Gemeinderat wird beauftragt, ein Konzept zu erarbeiten, in welchem aufgezeigt wird, welche Hauptstrassenabschnitte in die Tempo 30-Zone einbezogen werden müssen, um die Verkehrssicherheit in der Stadt Bern zu erhöhen, den Verkehrsablauf zu verbessern und/oder die Umweltbelastung zu vermindern.

Bern, 11. November 2010

Motion Fraktion SP/JUSO (Leyla, SP), Beat Zobrist, Miriam Schwarz, Corinne Mathieu, Ursula Marti, Thomas Göttin, Rithy Chheng, Guglielmo Grossi, Ruedi Keller, Gisela Vollmer, Silvia Schoch-Meyer, Halua Pinto de Magalhães

¹ BGE 1C_17/2010, Strassenplan Sanierung Ortsdurchfahrt Münsingen, Tempo-30-Zone, 8. September 2010, S. 5.

² 2001 war die Volksinitiative des VCS verworfen worden, die innerorts Tempo 30 als Regel gefordert hatte.

Bericht des Gemeinderats

Ausgangslage

Wie der Gemeinderat bereits in seiner Antwort vom 20. April 2011 dargelegt hat, ist es ihm ein grosses Anliegen, den Strassenverkehr stadt- und umweltfreundlich und für alle Verkehrsteilnehmende sicher zu gestalten. Dabei spielt die zulässige Höchstgeschwindigkeit eine wesentliche Rolle. In den letzten Jahren ist ein relativ breiter Konsens für tiefere Geschwindigkeiten auf Strassen im Siedlungsgebiet feststellbar. Nach den Tempo 30-Zonen in Wohngebieten und den Begegnungszonen mit Tempo 20 stehen nun die Geschwindigkeiten auf den Hauptstrassen vermehrt im Fokus. Der Gemeinderat unterstützt diese Entwicklung.

Auf dem Basisnetz der Stadt Bern gilt in der Regel Tempo 50. Auf einzelnen Basisnetzstrecken gelten jedoch schon seit längerer Zeit tiefere Geschwindigkeiten, so zum Beispiel auf der Bundesgasse. Mit dem im Vorstoss erwähnten Bundesgerichtentscheid zur Ortsdurchfahrt Münsingen ist nun gerichtlich bestätigt, dass Hauptstrassen in Ortszentren auch in angrenzende Tempo 30-Zonen einbezogen werden können. Damit bestätigt das Bundesgericht die Rechtmässigkeit eines Verkehrsregimes, das sich in der Praxis bereits gut bewährt hat, so zum Beispiel im Zentrum von Köniz.

Trotz dieser gerichtlichen Klärung gelten für die Einführung von Tempo 30 weiterhin alle rechtlichen Bestimmungen des übergeordneten Strassenverkehrsgesetzes, d.h. es gilt „Tempo 50 generell“ und für die Einführung von Tempo 30 müssen besondere Anforderungen erfüllt sein. Schon bei der Planung von Tempo 30 muss deshalb plausibel dargelegt werden können, dass mit den vorgesehenen Massnahmen (Bau, Signalisation, Markierung) von der Einhaltung des sogenannten „V85“ ausgegangen werden kann, d.h. davon, dass mindestens 85 Prozent der Fahrzeuge eine Geschwindigkeit von maximal 38 Stundenkilometern einhalten werden. Zudem muss der Kanton der Einführung von Tempo 30 zustimmen und es sind im Nachgang Erfolgskontrollen durchzuführen. Wird dabei festgestellt, dass das „V85“ nicht erfüllt ist, müssen Nachbesserungsmassnahmen umgesetzt werden.

Gälte nach übergeordnetem Strassenverkehrsgesetz „Tempo 30 generell“, würden diese Mehraufwendungen bzgl. Planung, Verfahren und Kosten sowie längere Umsetzungszeiten wegfallen.

Situation Stadt Bern

Auf dem Gebiet der Stadt Bern gibt es zahlreiche Hauptstrassen, die ein- oder beidseitig an Tempo 30-Zonen angrenzen. Der Gemeinderat hat die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS) deshalb beauftragt zu prüfen, bei welchen Quartier- und Stadtteilzentren die Geschwindigkeit auf dem Basisnetz reduziert und benachbarte Tempo 30-Zonen über das Basisstrassennetz hinweg miteinander verbunden werden können. Für die Überprüfung wurde von der Verkehrsplanung ein privates Büro beigezogen.

Im Rahmen der Überprüfung wurden diejenigen Strecken des städtischen Strassennetzes bestimmt, die aufgrund ihres Umfelds für die Einführung von Tempo 30 in Frage kommen könnten. Diese wurden einer Grobbeurteilung nach folgenden Kriterien unterzogen:

- Kriterien zur örtlichen Situation (Zentrumsfunktion, Aufenthaltsqualität, visueller städtebaulicher Eindruck);
- Kriterien zur Verkehrsanlage (Querungsbedürfnisse, Zahl der Fahrstreifen pro Richtung, Mehrzweckstreifen Mittelbereich, Haltestelle des öffentlichen Verkehrs);
- Kriterien zum Betrieb (Verkehrssicherheit, Verkehrsablauf, Umweltbelastung).

In einem weiteren Schritt wurden die betroffenen Strassenabschnitte in drei verschiedene Typen aufgeteilt und priorisiert:

Typ 1: Abklärungen zur Einführung von Tempo 30 laufen bereits

- Breitenrainplatz
- Moserstrasse zwischen Viktoriaplatz und Breitenrainplatz

Typ 2: Die Voraussetzungen zur Einführung von Tempo 30 sind bereits weitgehend erfüllt (Umsetzung mit einfachen Signalisations- und Markierungsmassnahmen möglich)

- Innenstadt¹: Bundesgasse, Bundesplatz, Kochergasse, Hodlerstrasse, Schüttestrasse, Brunn-
gasshalde, Postgasshalde
- Brunnmattstrasse im Bereich Brunnhof
- Loryplatz
- Seftigenstrasse zwischen Weissensteinstrasse und Haltestelle Beaumont²
- Monbijoustrasse zwischen Schwarztorstrasse und Kapellenstrasse und im Bereich Haltestelle
Wander
- Thunstrasse zwischen Helvetiaplatz und Luisenstrasse
- Bachmätteli - Post Bümpliz (Dreieck Bern-, Bümpliz- und Brünnenstrasse)
- Bümplizstrasse im Bereich Schloss
- Bethlehemstrasse im Bereich Haltestelle Stöckacker
- Riedbachstrasse zwischen Fellerstrasse und Holenackerplatz im Bereich Einkaufszentrum Beth-
lehem
- Ansermetplatz¹

*Typ 3: Die Voraussetzungen zur Einführung von Tempo 30 sind heute nicht erfüllt (detaillierte Abklä-
rung zu Zweckmässigkeit von Tempo 30 erst bei neuer Strassensanierung bzw. -umgestaltung)*

- Bahnhofplatz – nördlicher Bubenbergrplatz
- Eigerplatz , Kreisel inkl. Ziegler- und Belpstrasse bis Philosophenweg
- Fischermätteli, Bereich Tramendstation²
- Standstrasse im Bereich Haltestelle Breitfeld
- Winkelriedstrasse im Bereich Haltestelle Morgartenstrasse
- Nordring im Bereich Haltestelle Lorraine

¹ Eigentümer aktuell Kanton, ² Eigentümer künftig Kanton

Die von der Stadt Bern kürzlich durchgeführte Überprüfung der Schulwegsicherheit hat hinsichtlich der hier interessierenden Fragestellung für die Einführung von Tempo 30 auf Hauptstrassen keine zusätz-
lichen Erkenntnisse gebracht.

Weiteres Vorgehen

Typ 1: Der Breitenrainplatz und die Moserstrasse liegen im Perimeter des Projekts „Gleissanierung Breitenrain“, welches die gesamte Strecke vom Kursaal/Viktoriaplatz bis zum Guisanplatz beschlägt. Die Planung und Umsetzung erfolgt in enger Abstimmung mit dem Tram Region Bern. Zurzeit laufen die Genehmigungsverfahren für die verschiedenen Abschnitte des Bauprojekts, die Gutachten zur Einführung von Tempo 30 liegen für beide Abschnitte bereits vor. Die Volksabstimmung zum Realisie-
rungskredit ist für 2015 vorgesehen; die Umsetzung von Tempo 30 soll gleichzeitig mit der Umsetzung der erwähnten Bauvorhaben erfolgen.

Typ 2: Bei diesen Abschnitten kann aufgrund der bisherigen Abklärungen davon ausgegangen wer-
den, dass die Einführung von Tempo 30 ohne aufwändige bauliche Massnahmen bewilligungsfähig ist. Diese Annahme muss jedoch in der weiteren Planung und in den für die Einführung von Tempo 30 erforderlichen Verkehrsgutachten noch bestätigt werden.

Bei folgenden Abschnitten ist aus heutiger Optik für die Detailplanung und Umsetzung jeweils von einem Zeitbedarf von rund *eineinhalb Jahren* auszugehen (Voraussetzung: keine Einsprachen):

- Loryplatz
- Monbijoustrasse (zwischen Schwarztorstrasse und Kapellenstrasse und im Bereich Haltestelle Wander)
- Bümplizstrasse (Bereich Schloss)
- Bethlehemstrasse (Bereich Haltestelle Stöckacker)
- Riedbachstrasse (zwischen Fellerstrasse und Holenackerplatz)
- Brunnmattstrasse (Bereich Brunnhof)

Bei den folgenden Abschnitten ist aufgrund der komplexeren Ausgangslage für die Detailplanung und Umsetzung jeweils von einem Zeitbedarf von rund *zweieinhalb Jahren* auszugehen (ohne Einsprachen):

- Innenstadtperimeter
- Thunstrasse (zwischen Helvetiaplatz und Luisenstrasse)

Die folgenden beiden Abschnitte betreffen *Kantonsstrassen*; die Einführung von Tempo 30 liegt deshalb in der Verantwortung des Kantons:

- Ansermetplatz
- Seftigenstrasse (zwischen Weissensteinstrasse und Haltestelle Beaumont)

Für den Ansermetplatz liegt bereits ein Projekt vor, das spätestens bis zur Eröffnung der neuen Schule Brünen (2016) umgesetzt werden soll. Für den erwähnten Abschnitt auf der Seftigenstrasse beabsichtigt der Kanton eine Studie zur Verbesserung der Sicherheit für den Veloverkehr durchzuführen. Die Einführung von Tempo 30 würde diese Zielsetzung unterstützen. Genauere Angaben zu den Planungs- und Umsetzungsterminen des Kantons liegen noch nicht vor.

Typ 3: Im Rahmen der Revision des räumlichen Stadtentwicklungskonzepts (neu STEK 2015) wird auch ein neues Verkehrskonzept für die Stadt Bern erarbeitet. Darin sollen die Eckwerte zum angestrebten Betrieb u.a. auch die angestrebten Geschwindigkeiten auf dem gesamten städtischen Basisnetz neu definiert werden. Die Erkenntnisse aus dem vorliegenden Bericht werden dort einfließen. Die Zweckmässigkeit und Umsetzbarkeit von Tempo 30 bei den Strecken des Typs 3 werden deshalb im Rahmen des neuen STEK 2015 aus einer Gesamtsicht vertieft beurteilt.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Für Planung und Gutachten sind pro Strecke erfahrungsgemäss mit Kosten zwischen Fr. 20 000.00 und Fr. 50 000.00 zu rechnen. Die Realisierungskosten variieren von Fall zu Fall von einigen Tausend bis mehreren Hunderttausend Franken. Der erforderliche interne Aufwand kann mit dem vorhandenen Personal bzw. mit den in der Planung eingesetzten finanziellen Mitteln geleistet werden.

Bern, 14. August 2013

Der Gemeinderat