

Motion Robert Meyer und Dieter Beyeler (SD): Verkehrsschilderfreie Zonen

Während auf andern Gebieten oft an die Selbstverantwortung des erwachsenen Bürgers appelliert wird, ist dieser Begriff im Strassenverkehr schon seit längerem zum Fremdwort geworden. Durch eine immer stärkere Überregulierung (Stichworte Schilderwald und ubiquitäre Installation von Ampeln) wird der Verkehrsteilnehmer auf Schritt und Tritt gelenkt. Diese Überregulierung führt zwar vordergründig zu mehr Verkehrssicherheit, stumpft aber die Aufmerksamkeit und Selbstverantwortung der Autofahrer ab. Der allgegenwärtige Schilderwald führt zu einer Reizüberflutung. Unaufmerksame Verkehrsteilnehmer verursachen trotz (oder ev. sogar wegen) dieser starken Regulierung Verkehrsunfälle. Zudem droht, dass eventuell Autofahrer die normalen Vortrittsregeln (Rechtsvortritt) „verlernen“, da diese simple und bewährte Regel wegen der genannten Überregulierung immer seltener zur Anwendung kommt. Wer aus dem Ausland in die Schweiz zurückkehrt, dem fällt sofort die höhere Dichte an Verkehrsschilder auf. Diese sind teilweise unnötig (es wird ein Tunnel angekündigt, den man ohnehin sieht) oder sogar verwirrllich (z.B. Kombination von Fahrverbot und Tempolimit für vom Fahrverbot Ausgenommene).

In den Niederlanden wurden deshalb Versuche mit verkehrsschilderfreien (und selbstverständlich auf ampelfreien) Verkehrszonen gestartet. Die Erfahrungen sind positiv; wo der Autofahrer wieder selbst mitdenken und schauen muss, klappt der Verkehr erstaunlich gut. Diese Erfahrung bestätigt sich, wenn bei einer Kreuzung die Ampeln kurzzeitig ausfallen. Nicht Massencrashes sind die Folge, sondern aufmerksames Fahren, das erstaunlich gut funktioniert.

Gute Erfahrungen hat auch die Gemeinde Köniz mit der sogenannten Toleranzzone gemacht. Statt eines starren Vortrittsregimes (Autofahrer oder Fussgänger) wird lediglich zur Verständigung (Blickkontrakt, Handzeichen) und zur Toleranz angemahnt, was zu einem optimalen Verkehrsfluss führt.

Der Gemeinderat wird beauftragt:

1. In der Stadt Bern als Versuchsprojekt eine oder mehrere verkehrsschilderfreie Zonen zu schaffen.
2. Nach der Versuchsphase Fazit über den Erfolg zu ziehen.

Bern, 21. August 2008

Motion Robert Meyer/Dieter Beyeler (SD), Edith Leibundgut, Ernst Stauffer, Henri-Charles Beuchat, Roland Jakob, Reto Nause, Manfred Blaser

Antwort des Gemeinderats

Verkehrsschilderfreie Zonen können ein Element von sogenannten „Shared Space“ Konzepten, d.h. von „gemeinsam genutztem Raum“ sein. Diese Konzepte für innerstädtische Geschäfts- und Hauptverkehrsstrassen setzen auf die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden bei weitgehendem Verzicht auf Verkehrsregelungen wie Lichtsignalanla-

gen, Markierungen und Signalisationen. Ziel ist es, im öffentlichen Raum ein „Gleichgewicht von Verkehr und Verweilen“ herzustellen.

„Shared Space“-Konzepte wurden seit 2004 in sieben europäischen Gemeinden umgesetzt, unter anderem auch in den Niederlanden und Deutschland. Dabei werden Verkehrsknoten und Geschäftsstrassen nach den Prinzipien von „Shared Space“ für jeden Ort den ortsspezifischen Anforderungen entsprechend umgestaltet. „Shared Space“ ist also keine einfach übertragbare Einheitslösung. So wurde zum Beispiel in Drachten (NL) ein innerstädtischer Knotenpunkt zu einem Platz mit Kreisverkehr umgestaltet, wobei Markierungen und Signalisationen für den Langsamverkehr sehr zurückhaltend eingesetzt wurden. In Haren (NL) wurde eine Geschäftsstrasse ohne Randsteine mit Niveauunterschieden zwischen Strasse und Trottoir gestaltet und der motorisierte Verkehr durch Gestaltungselemente wie Kandelaber oder Sitzbänke geführt. Zudem wurde das Koexistenzprinzip auch auf Strassen mit höheren Verkehrsbelastungen und begrenzt auf einzelne Abschnitte bzw. Platzbereiche angewendet.

Das Prinzip vom gemeinsam genutzten Raum kommt - wenn auch nicht unter dem Titel „Shared Space“ - schon seit längerer Zeit auch in der Schweiz zur Anwendung. Dies im Rahmen von Tempo 30-Zonen, Begegnungszonen und verkehrsberuhigten Zonen. In zahlreichen Quartieren der Stadt Bern sind Tempo 30-Zonen umgesetzt, und in Wohnquartieren wurden über 50 Begegnungszonen realisiert. Auch die Berner Altstadt ist weitgehend eine verkehrsberuhigte Zone. Auf Beschilderung in diesen Zonen wird so weit wie möglich verzichtet. Durch den Verzicht auf Ge- und Verbotsschilder und spezielle Vorfahrtsregeln (es gilt rechts vor links) werden die Verkehrsteilnehmenden gewissermassen bewusst „verunsichert“, was ein vorsichtigeres und für intensiv genutzte Verkehrsräume angepasstes Verkehrsverhalten mit einem gleichberechtigten Neben- und Miteinander unterstützen kann. Diese Zonen kommen auch ohne Lichtsignalanlagen aus.

In der Stadt und Region Bern finden sich auch Beispiele, wo das Konzept von „Shared Space“ auf Strassen mit höheren Verkehrsbelastungen und begrenzt auf einzelne Abschnitte bzw. Platzbereiche angewendet wird. So wurde in Köniz ein *fussgängerstreifen/oses* Ortszentrum (FLOZ, vom Motionär „Toleranzzone“ genannt) auf einer stark befahrenen Ortsdurchfahrt realisiert. Rechtlich handelt es sich dabei im Wesentlichen um eine Tempo 30-Zone auf einer Hauptverkehrsachse mit einer entsprechenden Gestaltung. Auf Signalisationen und Markierungen wurde nicht vollumfänglich verzichtet. Die Attraktivitätssteigerung für das Ortszentrum ist unbestritten, auch die Akzeptanz der Verkehrssituation in der Bevölkerung ist unterdessen gross. Ein „Shared Space“ auf einer verkehrsbelasteten Platzsituation ist in Bern mit dem Casinoplatz vertreten. Nach dessen Umgestaltung wurde zwar zuerst das Fehlen von Fussgängerstreifen bemängelt, und die Situation wurde von verschiedenen Verkehrsteilnehmenden als unübersichtlich und gefährlich eingeschätzt. Diese Kritik ist unterdessen verstummt, und die Fussgängerinnen und Fussgänger profitieren von den grösseren Querungsfreiheiten, die ohne Fussgängerstreifen bestehen.

Mit dem vermehrten Einsatz von Zonensignalisationen anstatt Einzelsignalisationen kann die Anzahl der Signale reduziert und die Signalisation vereinfacht werden. Für eine Zone gelten jeweils einheitliche Regeln, zum Beispiel Tempo 30, zeitlich beschränkte Parkierung mit Parkscheibenpflicht und Anwohnerprivilegierung (Anwohnerparkkarte) sowie Parkverbot ausserhalb markierter Parkfelder. Dank der Zonensignalisation muss die Signalisation der erlaubten Höchstgeschwindigkeit nicht nach jeder Kreuzung wiederholt werden. Zudem erübrigen sich die einzelnen Signaltafeln bei den einzelnen Parkfeldern und Parkverbotstafeln mit Anfang und Ende zwischen den Parkflächen. Die Reduktion oder der Verzicht auf Signale wird zum Teil auch kritisiert. So kommt es vor, dass für Verkehrsteilnehmende in einer Zone Unklar-

heiten bezüglich der Parkplatzbewirtschaftung bestehen, wenn die geltenden Vorschriften bei der Zoneneinfahrt nicht beachtet werden. In jedem Fall hat sich die Signalisation nach den geltenden übergeordneten gesetzlichen Bestimmungen des Bundes zu richten. Die Signalisationsverordnung schreibt vor, dass „Signale und Markierungen nicht unnötigerweise angeordnet und angebracht werden (dürfen), jedoch nicht fehlen (dürfen), wo sie unerlässlich sind. Sie sind, besonders auf demselben Strassenzug, einheitlich anzubringen.“

Lichtsignalanlagen kommen in der Stadt Bern ausschliesslich auf dem Basis- und Übergangnetz zur Anwendung. Sie bilden ein koordiniertes System, in dem Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs die Anlagen zu ihren Gunsten beeinflussen können und so weniger vom übrigen Verkehr behindert werden. Dies führt zu kürzeren Reisezeiten und somit zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs. Zudem ist für zu Fuss Gehende dank den Lichtsignalanlagen ein sicheres und geregeltes Überqueren von stark belasteten Strassen möglich. Dies ist insbesondere für Schulkinder unabdingbar.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass „Shared Space“ Konzepte in der Stadt Bern in der Form von Tempo 30-Zonen, Begegnungszonen und verkehrsberuhigten Zonen bereits zur Anwendung kommen. Dies vor allem auf Quartierstrassen und Plätzen, wo genügend Leistungsreserven vorhanden sind. Dabei wird nach Möglichkeit der Zonensignalisation gegenüber der Einzelsignalisation der Vorzug gegeben, womit die Anzahl der Signale reduziert werden kann (vgl. dazu auch Interpellation Robert Meyer/Dieter Beyeler (SD): Verkehrs-schilderwald muss ausgeholzt werden“ vom 20. November 2008). Bei diesen Zonen handelt es sich nicht um regelfreie sondern um schilderfreie Zonen. „Shared Space“ Konzepte eignen sich aber weniger für das Basisnetz. In einem Verkehrssystem, das bis an seine Leistungsgrenze belastet ist, sind „Shared Space“ Konzepte nur mit erheblichen Verkehrsstörungen, die sehr rasch alle Verkehrsarten (auch den öffentlichen) erfassen, umsetzbar.

Zudem kann festgehalten werden, dass die Anzahl der Unfälle mit Sachschaden in der Stadt Bern im Unterschied zur Entwicklung auf gesamtschweizerischer Ebene in den letzten Jahren rückläufig ist. Bei den Verletzten und Getöteten sinken die Zahlen sowohl auf nationaler wie auch auf städtischer Ebene, wobei die Werte der Stadt Bern einen überproportionalen Rückgang aufweisen.

Der Gemeinderat ist der Meinung, dass in der Stadt Bern keine verkehrsschilderfreie Zonen als „Versuchsprojekte“ nötig sind. Dies deshalb, weil der Erfahrungsschatz mit Begegnungszonen, Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigten Zonen bereits gross ist. Diese Erfahrungen werden laufend ausgewertet und sind positiv. Auf Grund der positiven Erfahrungen sollen denn auch weitere solche Zonen umgesetzt werden. Vor diesem Hintergrund lehnt der Gemeinderat die Motion ab. Er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegen zu nehmen. Diesfalls gilt die Antwort gleichzeitig als Prüfungsbericht.

Antrag

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen. Er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegen zu nehmen.
2. Die Antwort gilt in diesem Fall gleichzeitig als Prüfungsbericht.

Bern, 18. Februar 2009

Der Gemeinderat