

Dringliches Postulat Fraktion SVP (Roland Jakob, SVP): Tempo 30 auf Berns Hauptverkehrsachsen! Wo bleibt die Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer?

Aus den Medien durften wir erfahren, dass der Gemeinderat weitere Verkehrsbehinderungsmassnahmen plant und umsetzen will. Der Gemeinderat schlägt nun sechs Strassenabschnitte vor: den Loryplatz, die Monbijoustrasse (Schwarztor- bis Kapellenstrasse), die Brunnmattstrasse (Bereich Brunnenhof), die Bümplizstrasse (Schloss Bümpliz), die Bethlehemstrasse (Haltestelle Stöckacker) und die Riedbachstrasse (Einkaufszentrum Bethlehem).

Eine Reduktion auf Tempo 30 sollte, wenn überhaupt, für alle Verkehrsteilnehmer gelten. Es hat sich jedoch in der Vergangenheit gezeigt, dass der Gemeinderat die Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer nicht im Fokus hat. Besonders für KMU Betriebe, die mit ihren Fahrzeugen im Stadtverkehr unterwegs sind, ist die Tempo 30-Limit eine weitere von vielen ideologischen Schikanen, die der Gemeinderat in den letzten Jahren in der Stadt Bern umgesetzt hat. Aus diesem Grund bitte ich den Gemeinderat aufzuzeigen:

1. mit welchen Massnahmen er das Tempo 30-Limit beim Veloverkehr um- und durchsetzen will?
2. mit welchen Massnahmen er das Tempo 30-Limit bei den E-Bike Fahrern um- und durchsetzen will?
3. mit welchen Massnahmen er das Tempo 30-Limit beim öV um- und durchsetzen will?
4. wie er die längeren Fahrzeiten beim öV und somit einem weiteren Abbau des Service-public entgegen wirken will?
5. mit welchen zusätzlichen Mehrkosten gerechnet werden muss, damit das Tempo 30-Limit bei den in Punkt 1 bis 3 aufgeführten Verkehrsteilnehmern durchgesetzt wird?
6. mit welchen Massnahmen er die Querung solcher Tempo 30-Strassen für unsere schwächsten Verkehrsteilnehmer, die Fussgänger, sicher gestalten will?
7. mit welchen zusätzlichen Mehrkosten gerechnet werden muss, um die Sicherheit der Fussgänger in Tempo 30-Strassen zu gewährleisten?
8. mit welchen Schadstoffreduktionen bei Tempo 30-Limit in den oben genannten Strassenabschnitten zu rechnen ist?
9. welchen Nutzen sich KMU-Betriebe, die auf den Tempo 30-Strassen verkehren, erhoffen dürfen?
10. wo der Gemeinderat weitere Hauptverkehrsstrassen und Achsen zukünftig (bis 2016) in Tempo 30-Strassen umwandeln will.

Begründung Dringlichkeit

Es besteht unmittelbarer Handlungsbedarf, da der Gemeinderat bereits erste Strassen mit Tempo 30-Limit initiieren will! Viele Fragen geklärt sein müssen, damit eine objektive und sachliche Diskussion stattfinden kann.

Bern, 27. März 2014

Erstunterzeichnende: Roland Jakob

Mitunterzeichnende: Karin Hess-Meyer, Ueli Jaisli, Simon Glauser, Manfred Blaser, Nathalie D'Addezio, Erich Hess, Kurt Rüeeggsegger, Mario Imhof

Antwort des Gemeinderats

Dem Gemeinderat ist es 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 deshalb 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 und steht deshalb hinter dem Auftrag des Stadtrats, welcher am 18. August 2011 die Motion Fraktion SP/JUSO (Leyla Gül, SP): Mehr Verkehrssicherheit dank Tempo 30 vom 11. November 2010 als Richtlinie erheblich erklärt hat. Der Vorstoss verlangt, dass gewisse Hauptstrassenabschnitte - etwa in Quartierzentren - in Tempo 30-Zonen einbezogen werden müssen. In seinem Begründungsbericht vom 14. August 2013 hat der Gemeinderat deshalb vorgeschlagen, in den Stadtteilen 3 und 6 auf den Abschnitten Loryplatz (Platzbereich), Monbijoustrasse (Schwarztor- bis Kapellenstrasse), Brunnmattstrasse (Bereich Brunnhof), Bümplizstrasse (Schloss Bümpliz), Bethlehemstrasse (Haltestelle Stöckacker) und Riedbachstrasse (Einkaufszentrum Bethlehem) in den nächsten eineinhalb Jahren - falls keine Einsprachen erfolgen - Tempo 30 einzuführen. Für die Umsetzung hat er sodann am 26. März 2014 pro Stadtteil (3 und 6) je einen Projektierungs- und Realisierungskredit in der Höhe von Fr. 140 000.00 gesprochen.

Zu den einzelnen Fragen nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

Zu Frage 1, 2 und 3:

Die auf den Strassen vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten gelten selbstredend nicht nur für den Motorisierten Individualverkehr (MIV), sondern für alle Verkehrsteilnehmenden; davon ist selbstverständlich auch in den Tempo 30-Zonen auszugehen. Die Strassenverkehrsgesetzgebung verpflichtet zudem die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer dazu, ihre Fahrweise der jeweiligen Situation anzupassen und eine Gefährdung Dritter zu vermeiden. Die Tempo 30-Zonen werden deshalb mittels Signalisationen, Markierungen, Gestaltungselementen, baulichen Massnahmen und Anordnungen von Parkfeldern gezielt so ausgestaltet, dass das Tempo gedrosselt wird und die Verkehrsteilnehmenden die vorgegebene Tempo-Limite in aller Regel einhalten.

Zur Frage 4:

Bei den eingangs erwähnten Abschnitten handelt es sich um kurze, d.h. rund 100-200 Meter lange Strassenabschnitte im Umfeld bestehender Haltestellen des öV. Deshalb sind grundsätzlich keine problematischen Fahrzeitverlängerungen zu erwarten. Um u.a. auch dies im Detail prüfen und allfällige Auswirkungen klären zu können, wird im Rahmen des Bewilligungsverfahrens für jeden Abschnitt ein Tempo 30-Gutachten erstellt; diese Gutachten können jeweils eingesehen werden.

Zu Frage 5 und 7:

Eines der Hauptziele der Tempo 30-Zonen besteht darin, die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Dazu werden die betroffenen Strassenabschnitte, wie dargelegt, mit verschiedenen Massnahmen speziell ausgestaltet. Eine Zuteilung der Massnahmen auf einzelne Kategorien von Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern ist in der Regel nicht möglich und macht auch wenig Sinn; aus diesem Grund können die Kosten auch nicht exakt aufgegliedert und einzeln zugeordnet werden. Was sich jedoch sagen lässt, ist, dass für Planung und das erforderliche Gutachten pro Abschnitt erfahrungsgemäss mit Kosten zwischen Fr. 20 000.00 und Fr. 50 000.00 zu rechnen ist. Die Realisierungskosten variieren sehr stark.

Zu Frage 6:

Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass Tempo 30 in belebten Quartier- und Stadtzentren die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger um ein Vielfaches verbessert. Die Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenkenden erhöht sich, Reaktions- und Bremsweg betragen bei Tempo 30 rund 13 Meter, bei Tempo 50 liegen sie bei rund 26 Meter. Auch können dadurch die Folgen von allfälligen Unfällen massiv gesenkt werden. So weiss man beispielsweise, dass bei einer Aufprallgeschwindigkeit von 50 km/h von 10 angefahrenen Fussgängerinnen und Fussgängern nur drei überleben, während es bei 30 km/h immerhin deren neun sind.

Die Frage nach den geeigneten Massnahmen bei den Querungen des Fussverkehrs wird im Übrigen - wie üblich - im Rahmen der einzelnen Projektierungen von Fall zu Fall geklärt. Dabei ist gemäss Information des Bundesamts für Strassen (ASTRA) davon auszugehen, dass Zebrastreifen auf Hauptstrassenabschnitten mit Tempo 30 weiterhin zulässig sind und wo nötig und sinnvoll eingesetzt werden können.

Zu Frage 8:

Zur Grössenordnung einer allfälligen Schadstoffreduktion auf den in der Stadt Bern geplanten Strassenabschnitten können keine konkreten Aussagen gemacht werden. Eine wissenschaftlich begleitete Wirkungsanalyse von Tempo 30 im Zentrum von Köniz¹ hat jedoch unter anderem belegt, dass dort nach 5 Jahren Betrieb 30 Prozent weniger CO₂-Emissionen zu verzeichnen waren.

Zu Frage 9:

Erfahrungen zeigen, dass dank tieferen Geschwindigkeiten der Verkehr flüssiger wird (weniger „stop and go“), was sich positiv auf die Fahrzeit und auf die Verkehrssicherheit auswirkt. Die unter Frage 8 erwähnte Wirkungsanalyse aus Köniz hat in diesem Zusammenhang auch belegt, dass sich die durchschnittliche Reisezeit des motorisierten Verkehrs durch das Zentrum von Köniz mit der Einführung von Tempo 30 messbar verkürzt hat und sich die Unfallfolgen reduziert haben: Trotz fünffachem Fussgängeraufkommen gab es 33 Prozent weniger Unfälle (von 33 auf 22) und 40 Prozent weniger Verletzte (von 15 auf 9).

Zu Frage 10:

Wie eingangs erwähnt gibt der Begründungsbericht vom 14. August 2013 zur Richtlinienmotion Fraktion SP/JUSO ausführlich Auskunft über die geplanten Projekte und das weitere Vorgehen. Bis 2016 kann - sofern keine Projektverzögerungen (beispielsweise Einsprachen) eintreten - auch im Innenstadtperimeter und auf der Thunstrasse (Abschnitt Helvetiaplatz und Luisenstrasse) Tempo 30 eingeführt werden.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Für Planung und Gutachten von Tempo 30-Abschnitten auf Hauptstrasse ist 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.

¹ im Rahmen des Forschungsauftrags SVI 2002/001 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI) „Fussgängerstreifenlose Ortszentren“, November 2006

Antrag

1. Der Gemeinderat beantrag dem Stadtrat, das Dringliche Postulat erheblich zu erklären.
2. Die Stellungnahme gilt gleichzeitig als Prüfungsbericht.

Bern, 14. Mai 2014

Der Gemeinderat