

2020.SR.000004

Motion Fraktion SVP (Hans Ulrich Gränicher/Alexander Feuz): Nachhaltige Geschwindigkeitsbegrenzung auf dem Übergangnetz durch Einführen von Tempo 40

Aktuell ist in der Stadt Bern ein Streit um Tempo 30 für verkehrsorientierte Stadtstrassen, wie zum Beispiel der Jungrau- und Marienstrasse, auf welchen heute Tempo 50 gilt, im Gang.

Dabei gäbe es eine stadtverträgliche Lösung, welche auch für alle Verkehrsteilnehmenden vorteilhaft wäre. Derartige Strassen könnten zu sicheren Verkehrswegen werden, wenn man auf diesen Strassen Tempo 40 verfügen würde.

Neu hat die Stadt für die Aarstrasse ab Dalmazibrücke bis Marzilistrasse Tempo 40 eingeführt. Interessant ist, dass nun ein viel ruhigeres Fahrverhalten beobachtet werden kann. Ähnliches wird auf vergleichbaren Strassen in Ostermündigen festgestellt. Sowohl der Bus von Bernmobil als auch der Auto- und Zweiradverkehr laufen konfliktfreier ab. Da auf diesen Strassen auch die Fussgängerübergänge markiert sind, ergeben sich klarere Verkehrsverhältnisse. Für Velofahrende hat Tempo 40 zudem den Vorteil, dass weniger Überholmanöver zu beobachten sind. Auch das Beibehalten von «Kein Vortritt» bei einmündenden Seitenstrassen reduziert das Risiko von Unfällen.

Der Gemeinderat wird deshalb eingeladen zu prüfen, welche Strassen grundsätzlich für Tempo 40 geeignet sind und dem Stadtrat ein entsprechendes Konzept vorzulegen.

Bern, 16. Januar 2020

Erstunterzeichnende: Hans Ulrich Gränicher, Alexander Feuz

Mitunterzeichnende: Thomas Glauser, Ueli Jaisli, Niklaus Mürner, Henri-Charles Beuchat

Antwort des Gemeinderates

Die vorliegende Motion betrifft Wahl und Ausgestaltung verkehrsplanerischer und strassenbautechnischer Massnahmen und damit inhaltlich einen Bereich, der in der gemeinderätlichen Zuständigkeit liegt. Es kommt ihr daher 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.

Tempo 40 wird in der Stadt Bern nur sehr zurückhaltend eingesetzt. Die nachfolgende Abbildung zeigt, dass insgesamt wenige Strassenabschnitte mit Tempo 40 signalisiert sind (in blauer Farbe). Tempo-40-Strecken finden sich insbesondere im Westen der Gemeinde (Niederbottigenweg, Buchfeldweg, Bottigenstrasse, Matzenriedstrasse, Stegenweg, Oberbottigenweg, Riedeggweg, Mannenriedstrasse), an der «Peripherie» (Schermenweg und Neubrückstrasse nördlich des Pollers), auf einzelnen «besonderen» Strecken wie der Unterführung Steigerhubelstrasse, der Kornhausbrücke und der Kirchenfeldbrücke, auf der «kleinen Westtangente»/Stadtbachstrasse und der Bundesgasse sowie auf der in der Motion erwähnten Aarstrasse/Sandrainstrasse.

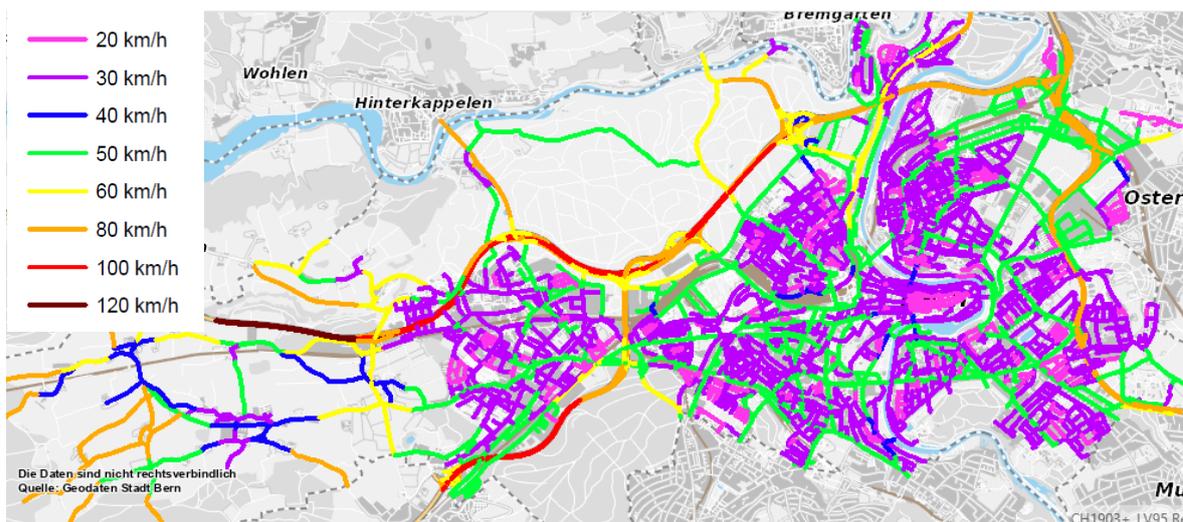


Abbildung 1: Übersicht Tempo-Regimes Stadt Bern

Ein eigentliches «Muster» lässt sich bei diesen Tempo-40-Signalisationen nicht erkennen. Die Einführung von Tempo 40 erfolgte stets situationspezifisch. So handelt es sich beispielsweise bei der Einführung von Tempo 40 auf der Aarstrasse um einen Kompromiss zwischen verschiedenen Interessengruppen.

Die Grundsätze bezüglich dem Geschwindigkeitsregime auf den Strassen in der Stadt Bern hat der Gemeinderat im STEK 2016 (S. 72) festgehalten:

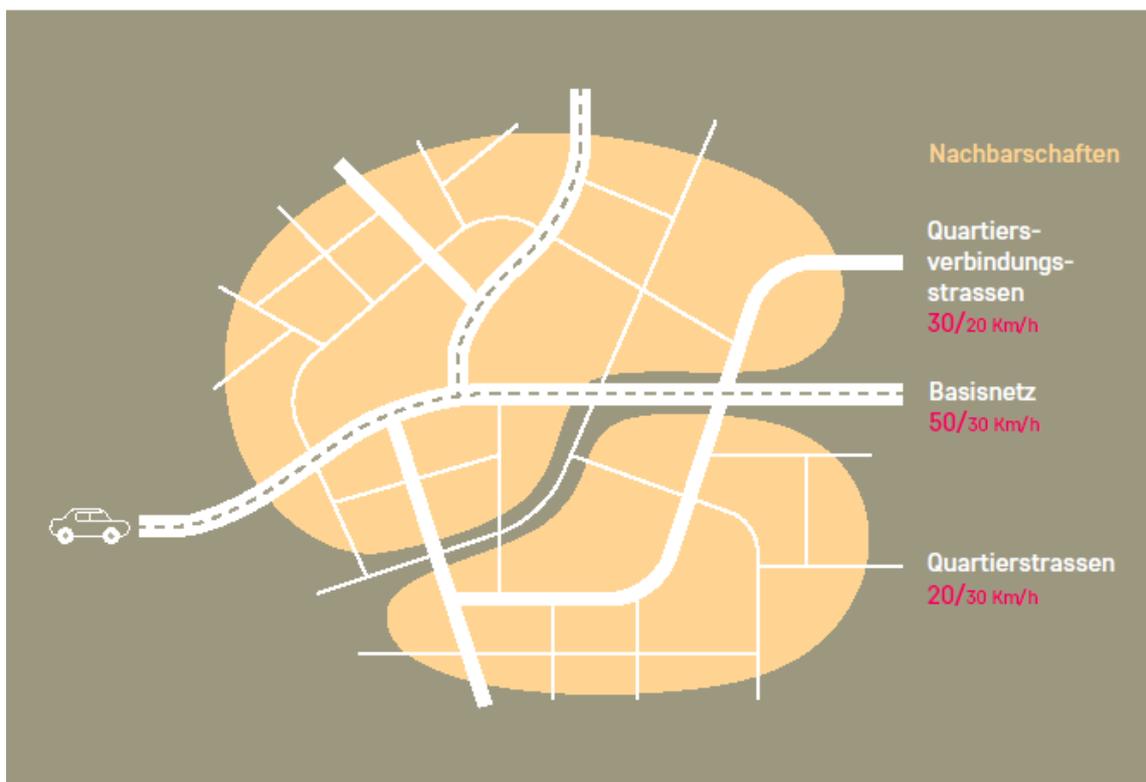


Abbildung 2: Grundsätze Geschwindigkeitsregime Stadt Bern, STEK 2016

Im Vertiefungsbericht Mobilität zum STEK 2016 wird präzisiert, dass das Geschwindigkeitsregime auf die Anforderungen des städtischen Umfelds abgestimmt werden soll:

- Auf dem Basisnetz gilt 50 km/h, bzw. 30 km/h beispielsweise in Stadtteilzentren, Quartierzentren, auf Strecken mit Publikumsnutzung und hohem Querungsbedarf, im Umfeld von Schulanlagen oder bei zu hohen Lärmemissionen.
- Auf dem Quartiernetz gilt auf Quartierverbindungsstrassen grundsätzlich 30 km/h mit Ausnahmen 20 km/h und auf Quartierstrassen grundsätzlich 20 km/h.

Das von den Motionären erwähnte «Übergangsnetz» wurde mit dem STEK 2016 aufgehoben und die im STEK 95 als «Übergangsnetz» bezeichneten Strecken als «Quartierverbindungsstrassen» dem «Quartiernetz» zugewiesen.

Die von den Motionären vorgebrachten Qualitäten, welche aus ihrer Sicht für Tempo 40 sprechen, gelten auch – und sogar noch verstärkt – für Tempo 30: Das tiefere Geschwindigkeitsniveau führt insbesondere zu einer Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, einem ruhigeren Fahrverhalten, weniger Überholmanövern von Velofahrenden, weniger Konflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsarten und tieferen Lärm- und Abgasemissionen. Wo zweckmässig kann auch bei Tempo 30 eine Strasse als vortrittsberechtigt bezeichnet werden und Fussgängerstreifen können ebenfalls gemäss Norm bei besonderen Schutzbedürfnissen (z.B. Schulwegsicherheit) markiert werden.

Aus Sicht des Gemeinderats kann es deshalb nur in Einzelfällen zweckmässig sein, ausnahmsweise Tempo 40 einzuführen, sicher aber nicht als Regel. Insbesondere aus Lärmschutzgründen reicht eine Geschwindigkeitsreduktion von Tempo 50 auf Tempo 40 oftmals nicht aus, um die gesetzlichen Grenzwerte zu erreichen. Mit einer Reduktion auf Tempo 30 können die Emmissionsgrenzwerte hingegen meistens ohne zusätzliche Investitionen (z.B. Schallwände oder Schallschutzfenster) erreicht werden.

In seinem Erweiterten Handlungsplan Klima (Mai 2019) hat der Gemeinderat zudem «Flächendeckende Temporeduktionen» als Massnahme definiert (Massnahmenblatt 14), mit der u.a. die Klimaziele der Stadt Bern erreicht werden sollen. So sieht diese Massnahme vor, auf den städtischen Strassen des Basisnetzes flächendeckend Tempo 30 einzuführen, da ein ruhiger und konstanter Verkehrsfluss zu weniger Treibstoffverbrauch führt. Entsprechend ist auch vorgesehen, verschiedene Strecken, auf denen heute Tempo 40 gilt, inskünftig mit Tempo 30 zu signalisieren (z.B. die Stadtbachstrasse).

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Bern, 3. Juni 2020

Der Gemeinderat