

Interfraktionelle Interpellation GFL, GB/JA!, SP/JUSO, AL/PdA (Michael Ruefer, GFL/Katharina Gallizzi,GB/Nora Joos,JA!/Laura Binz,SP/David Böhner, AL/Matteo Micieli, PdA), Simone Machado (GaP): Einführung Tempo 30 Zonen: Welchen Spielraum hat die Stadt Bern im Strassenverkehr?

Der Gemeinderat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Wie lautet die Einschätzung des Gemeinderats zu den möglichen Folgen der angenommenen Motion und des Antrags innerhalb des Umweltschutzgesetzes?
2. Wie funktioniert die heutige Genehmigungspraxis für Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen für:
 - Quartierstrassen
 - Abschnitte im Basisnetz
 - verkehrsorientierte Strassen im Gemeindenetz
 - verkehrsorientierte Strassen im Kantonsnetz?
3. Bei wie vielen Neueinführungen von Tempo 30 Zonen auf Stadtgebiet war in den letzten Jahren Lärmschutz der entscheidende Grund für die Genehmigung?
4. Was wird sich mit Annahme der Motion und des Antrags an der heutigen Praxis ändern?
5. Haben bereits Gespräche zwischen Gemeinden bzw. der Stadt Bern und dem Kanton als Bewilligungsbehörde von Tempo 30-Zonen stattgefunden? Wenn ja, zu welcher Erkenntnis ist man gekommen?
6. Was sind «verkehrsorientierte Strassen» und auf welchen Strassen in der Stadt Bern findet die Definition Anwendung? Wie ist der Begriff der «verkehrsorientierten Strassen» rechtlich geregelt?
7. Sieht der Gemeinderat rechtliche oder politische Möglichkeiten, gegen den Entscheid von National- und Ständerat vorzugehen?
8. Welche Möglichkeiten sieht der Städteverband bzw. der Gemeindeverband, um sich gegen den Eingriff in die Gemeindeautonomie zur Wehr zu setzen?

Begründung:

Anfang März 2024 hat eine Motion für Schlagzeilen gesorgt, die die eidgenössischen Räte überwiesen haben: Gemeinden soll es untersagt werden, auf sogenannten «verkehrsorientierten» Strassen Tempo 30 einzuführen. Die praktischen Auswirkungen des Entscheids sind schwer abzuschätzen, wenn man der medialen Berichterstattung und den Aussagen des zuständigen Bundesrats Glauben schenkt. Ein weiterer Entscheid hat am 11.3.2024 für Aufsehen gesorgt: Der Nationalrat hat im Zusammenhang mit der Revision des Umweltschutzgesetzes einen Antrag angenommen, wonach Lärmschutz nicht mehr als Grund für die Schaffung von Tempo 30-Zonen taugen soll.

Bern, 28. März 2024

Erstunterzeichnende: Michael Ruefer, Katharina Gallizzi, Nora Joos, Laura Binz, David Böhner, Matteo Micieli, Simone Machado

Mitunterzeichnende: Michael Sutter, Raffael Joggi, Muriel Graf, Mirjam Arn, Anna Leissing, Esther Meier, Lea Bill, Franziska Geiser, Seraphine Iseli, Chandru Somasundaram, Lena Allenspach, Judith Schenk, Barbara Nyffeler, Dominic Nellen, Fuat Köçer, Emanuel Amrein, Bernadette Häfliger, Sofia Fisch, Paula Zysset, Tanja Miljanovic, Mirjam Roder

Antwort des Gemeinderates

Der Gemeinderat hat wenig Verständnis dafür, dass die eidgenössischen Räte Tempo 50 auf allen Hauptstrassen im Strassenverkehrsgesetz verankern wollen und dass das Umweltschutzgesetz in Bezug auf den Lärmschutz revidiert werden soll. Aus Sicht des Gemeinderats werden damit die Gemeindeautonomie untergraben und die Verkehrssicherheit gefährdet. Eine gesetzliche Verankerung von Tempo 50 auf allen verkehrsorientierten Strassen ohne Ausnahme würde bewährte Lösungen und erzielte Verbesserungen gefährden.

Städte und Gemeinden kennen die lokalen Gegebenheiten auf ihrem Gemeindegebiet und die Bedürfnisse ihrer Bevölkerung am besten. Fakt ist, dass die Vorteile von Tempo 30 in den städtischen Quartieren sehr geschätzt werden. Das Temporegime auf einer Strasse muss zudem immer der konkreten Situation entsprechen. Dies hängt nicht allein davon ab, ob eine Strasse «verkehrsorientiert» oder «nicht verkehrsorientiert» ist, sondern ebenso von anderen Faktoren, wie z.B. Verkehrssicherheit, Lärm, Wohn- und Aufenthaltsqualität. Es braucht daher eine gewisse Flexibilität zur Gestaltung der Höchstgeschwindigkeit – auch auf verkehrsorientierten Strassen. Diese Flexibilität ist mit der heutigen Gesetzgebung vorhanden. Die Motion verlangt demgegenüber eine starre Regelung, welche der Realität nicht gerecht wird und die einen Eingriff in die Gemeindeautonomie darstellt.

Zu Frage 1:

Inwiefern die Entscheide auf Bundesebene tatsächlich Folgen haben werden, ist momentan nicht absehbar. Eine entsprechende Einschätzung kann erst erfolgen, wenn bekannt ist, wie die Motion umgesetzt werden soll. Im besten Fall wird dies für die Gemeinden weniger folgeschwer sein, als zu Beginn zu befürchten war. Anlässlich der Behandlung der Motion im Parlament hat der Vorsteher des UVEK, Bundesrat Albert Rösti, verlauten lassen, dass er mit den aktuellen gesetzlichen Grundlagen die Hierarchie des Strassennetzes bereits als gewährleistet betrachtet und es fraglich sei, welche Massnahmen noch zusätzlich in Angriff genommen werden könnten.

Zu Frage 2:

In der Stadt Bern geht man bei Verkehrsberuhigungen schrittweise vor und entscheidet situativ, auf welchen Abschnitten eine Temporeduktion eingeführt werden soll. Dabei werden unter anderem Kriterien wie Verkehrssicherheit (insbesondere für Kinder), Lärmbelastung sowie die Möglichkeit zur Verbesserung der Koexistenz der verschiedenen Fortbewegungsarten berücksichtigt. Mit diesem Vorgehen hat die Stadt Bern gute Erfahrungen gemacht und gute Resultate erzielt. Die heutige Genehmigungspraxis für Begegnungszonen (BGZ) und Tempo 30-Zonen sieht folgendermassen aus:

- Auf Quartierstrassen werden kleine BGZ auf Initiative der Bevölkerung durch die städtische Verkehrsplanung geprüft und realisiert.¹ Grosse BGZ, welche durch die Zusammenlegung mehrerer kleiner BGZ entstehen, werden in Absprache mit der betroffenen Quartierkommission direkt durch die Verkehrsplanung geplant und umgesetzt. Dasselbe gilt für Tempo 30-Zonen. In beiden Fällen wird dem Kanton Bern zusätzlich das obligatorische Formular «Selbstdeklaration für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit» zugestellt. Die Verkehrsmassnahme wird per anfechtbarer Publikation gemäss dem Strassenverkehrsgesetz und der Signalisationsverordnung öffentlich publiziert.
- BGZ auf dem Basisnetz existieren in der Stadt Bern nicht. Die Genehmigungspraxis würde aber jener der Tempo 30-Zonen entsprechen: Sofern es sich nicht um Kantonsstrassen handelt, wird für die Einführung von Tempo 30-Zonen auf dem verkehrsorientierten Basisnetz gemäss der Signalisationsverordnung ein Gutachten erstellt (in der Regel durch ein beauftragtes externes

¹ standardisiertes Vorgehen gemäss Homepage Stadt Bern: www.bern.ch/themen/mobilitat-und-verkehr/gesamtverkehr/projekte-und-massnahmen/eine-begegnungszone-einrichten/Begegnungszone-realisieren?searchterm=Begegnungszone

- Dienstleistungsunternehmen). Das Gutachten wird anschliessend dem Kanton zur Genehmigung zugestellt, bevor die Publikation der neuen Tempo 30-Zone durch die Stadt erfolgen kann.
- Werden BGZ und Tempo 30-Zonen auf verkehrsorientierten Kantonsstrassen realisiert, ist der Kanton für die Planung und Umsetzung zuständig. Die Stadt kann diesbezüglich ihre Wünsche einbringen, hat jedoch keine Entscheidbefugnis.

Zu Frage 3:

Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können gemäss Artikel 118 der Signalisationsverordnung (SSV)² herabgesetzt werden, wenn:

- a) eine Gefahr nur schwer/nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;
- b) bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;
- c) auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;
- d) dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann.

Zudem hat der Bund den Behörden mit den Anpassungen der SSV sowie der Verordnung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) über Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen per 1. Januar 2023 mehr Ermessensspielraum eingeräumt: Neu können Tempo-30-Zonen auch zur Erhöhung der Lebensqualität eingeführt werden.³

In der Stadt Bern wurden in den letzten Jahren 14 Gutachten erstellt; bei sechs war der Lärmschutz der entscheidende Grund für die Genehmigung von Tempo 30-Zonen oder Tempo 30-Strecken. In den allermeisten Fällen handelte es sich jedoch um eine Kombination von Lärmschutz und Verkehrssicherheitsdefiziten.

Zu Frage 4 und 5:

Wie bereits erwähnt, kann zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden, was sich mit der Annahme der Motion und des Antrags an der heutigen Praxis ändern wird. Die Annahme der Motion bedeutet nicht, dass deren Umsetzung ab sofort erfolgt. Vielmehr hat der Bundesrat zwei Jahre Zeit, dem Parlament eine Umsetzungsvorlage zu unterbreiten oder aber aufzuzeigen, warum er die Vorlage nicht umsetzen will bzw. kann. Eine Umsetzungsvorlage hätte wohl eine Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes zur Folge, welche im Parlament beraten und diskutiert werden müsste. Es wird also eine längere Zeit in Anspruch nehmen, bis detaillierte Fakten vorliegen. Aus diesem Grund haben auch noch keine Gespräche mit den Bewilligungsbehörden stattgefunden.

Zu Frage 6:

In der Stadt Bern entsprechen verkehrsorientierte Strassenabschnitte im Wesentlichen dem Basisnetz. Dazu gehören Strassen wie z.B. die Tiefenastrasse, die Papiermühlestrasse, die Achse Kirchenfeld-/Thunstrasse-Ostring, die Achse Freiburg-/Schloss-/Schwarzenburgstrasse, die Achse Nordring-Stand-/Winkelriedstrasse oder die Achse Murten-/Bremgartenstrasse.

Welche Strassenabschnitte im städtischen Raum als verkehrsorientiert im Sinne der neuen Bundesregelung gelten sollen, ist rechtlich noch nicht abschliessend geklärt. Die entsprechende Rechtsprechung ist abzuwarten. Gemäss dem STEK 2016 besteht das Basisnetz aus den Hauptachsen, wel-

² www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1979/1961_1961_1961/de

³ www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2002/23/de bzw. www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-90055.html

che gebündelt die Zu- und Wegfahrten vom Kantonsstrassen- und vom übergeordneten Autobahnnetz zur Innenstadt gewährleisten. Die Gestaltung des Basisnetzes erfolgt entsprechend der Nutzungsdichte und den lokalen Gegebenheiten.

Bei der Unterscheidung zwischen verkehrsorientierten und nicht verkehrsorientierten Strassenabschnitten orientiert sich die Verkehrsplanung mangels Rechtsprechung unter anderem an der Arbeitshilfe «Tempo 30-Zone und Begegnungszone» des Tiefbauamts des Kantons Bern. Im Einzelfall wird jedoch anhand der zukünftigen Verkehrsfunktion entschieden, ob ein Strassenabschnitt als verkehrsorientiert eingestuft wird oder nicht. Insbesondere bei Quartierverbindungsstrassen mit Durchgangsverkehr ist nicht immer eindeutig, ob es sich um verkehrsorientierte Strassenabschnitte handelt. Faktoren wie der durchschnittliche Tagesverkehr, eventuelle ÖV-Linien sowie die Anzahl Schwertransporte können Hinweise auf den verkehrsorientierten Charakter eines Strassenabschnitts geben.

Zu Frage 7 und 8:

Der Gemeinderat wird aufmerksam beobachten, wie der Bundesrat die Umsetzungsvorlage ausarbeitet. Nötigenfalls wird er darüber befinden, was das geeignetste Mittel ist, um die Interessen der städtischen Bevölkerung zu verteidigen. Via den Schweizerischen Städteverband (SSV) hat er bereits Stellung bezogen und wird auch weiterhin sowohl beim SSV wie auch beim Schweizerischen Gemeindeverband für die Beibehaltung der aktuellen Handhabung und gegen die Beschränkung der Gemeindeautonomie lobbyieren. Zudem kann die Stadt Bern ihre Kontakte ins Parlament nutzen oder sich im Rahmen von übergeordneten Projekt- und Austauschitzungen mit relevanten PartnerInnen für ihre Anliegen einsetzen.

Bern, 3. Juli 2024

Der Gemeinderat