

**Motion Dieter Beyeler/Lydia Riesen (SD): Sicherheit statt Kreisumschiffung mit hohem Gefahrenpotenzial**

Mit den so genannten Kreisumschiffungen versucht der Gemeinderat seit längerer Zeit in den Tempo 30-Zonen der Stadt Bern fehlbare Lenker zur Raison zu bringen. Gemäss offiziellen Quellen existieren unterdessen 20 dieser Anlagen in der Stadt.

Im Gegensatz zu den bisher bekannten Kreiseln, die eine transparente Verkehrsregelung signalisieren und eine hohe Sicherheit bedeuten, schaffen die erwähnten Kreisumschiffungen unter sämtlichen betroffenen Verkehrsteilnehmern anstelle klarer Verhältnisse praktisch nur Verunsicherungen und stellen somit ein erhöhtes Gefahren- und Unfallrisiko dar.

Trotz eindringlichen Warnungen von Fachleuten und Verkehrsverbänden über das entsprechende Gefahrenpotential, stellt sich die Stadtregierung taub und ignoriert sämtliche Argumente der Verkehrsexperten und hält im Gegenteil an den völlig unnötigen Verkehrsschikanen mit dem entsprechend hohen Unfallrisiko fest.

Diese verkehrsplanerischen Schildbürgerstreiche sind somit nicht nur eine verkehrsführende Missgeburt, gefährlich und irreführend, sondern auch nutzlos.

Diese Nutzlosigkeit lässt sich die Stadtregierung zum berechtigten Ärger aller Mitbürger und Steuerzahler auch noch eine stolze Summe kosten: rund Fr. 300'000.- wurden bis anhin in diese irreführenden Signalisationen unnötig verbuttert, eine unnötige Verschwendung von Steuergeldern in ebenso unnötige Projekte.

Aus diesen Gründen wird der Gemeinderat beauftragt:

1. Zukünftig keine entsprechenden Projekte mehr zu realisieren.
2. Bestehende Kreisumschiffungen mit besonders hohem Gefahrenpotential umgehend wieder zu entfernen.
3. Zukünftig alternative und günstige Sicherheitsvorkehrungen zu berücksichtigen, z.B. Farbmarkierungen, wie andernorts üblich und ebenso wirksam.
4. Besonders gefährliche Aufschriftungsstandorte sind umgehend mit der Signalisation „kein Kreisvortritt“ oder „Rechtsvortritt“ zu entschärfen.
5. Das durch diese Massnahmen für die Stadt Bern dringend benötigte Sparvolumen zu generieren.

Bern, 17. August 2006

*Motion Dieter Beyeler/Lydia Riesen-Welz (SD)*

**Antwort des Gemeinderats**

Die Motion betrifft inhaltlich einen Bereich, der in der gemeinderätlichen Zuständigkeit liegt. Der Motion kommt deshalb der Charakter einer Richtlinie zu.

Zwischen 1993 und 1999 wurde in Bern nach und nach in fast allen Wohnquartieren die Zonensignalisation Tempo 30 eingeführt. Dabei wurde ein schrittweises Vorgehen gewählt: Zu-

erst einfache Massnahmen (z.B. Markierungen oder die versetzte Anordnung der Parkierung), dann - falls noch nötig - problembezogene bauliche Verbesserungen. Solche ergreift die Stadt vor allem, wenn die Geschwindigkeiten trotz einfachen Massnahmen immer noch zu hoch sind. Der Stadtrat hat dazu im Jahr 2003 einen Kredit von Fr. 1 387 000.00 bewilligt. Mit diesem Kredit werden Tempo 30 Massnahmen in Strassenzügen mit zu hohen Geschwindigkeiten und/oder bei Unfallstellen finanziert. Auch für die bauliche Verbesserung der Verkehrssicherheit kommen möglichst einfache und kostengünstige Massnahmen zum Einsatz. Dazu zählt unter anderem die so genannte Kreisaufschiftung oder Rondelle. Diese wird in Kreuzungen von Quartierstrassen realisiert. Bisher sind in den Quartieren 20 Kreisaufschiftungen für rund Fr. 300 000.00 erstellt worden. Die Unfallstatistik zeigt einen Rückgang der Unfallzahlen (vgl. dazu Punkte 1+2).

Zu den einzelnen Punkten nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

*Zu Punkt 1 + 2:*

Die Tempo-30-Zonen haben sich bewährt und stossen auf breite Akzeptanz. Wie die durchgeführten Erfolgskontrollen zeigen, konnten dadurch in den Quartieren die Immissionen und die Unfallzahlen reduziert werden.

Das Unfallgeschehen bei Kreisaufschiftungen wurde im Jahr 2004 von der Verkehrsplanung detailliert untersucht. Dabei hat sich gezeigt, dass die Unfallzahlen deutlich zurückgegangen sind. Über fünf Jahre vor bzw. nach Erstellung der Kreisaufschiftung sind bei vier Kreuzungen (Brunnadern-/ Ensingerstrasse, Brunnadern-/ Steinerstrasse, Steiner-/ Beatusstrasse, Steigerweg / Bantigerstrasse) die Unfallzahlen insgesamt von 6 auf 2 gesunken. Die Unfallursache „Missachten des Rechtsvortritts“ ging von 5 auf 1 zurück. Die Kreisaufschiftungen werden demnach von den Verkehrsteilnehmenden nicht missverstanden, sondern klar als solche erkannt. Es besteht also keine Gefährdung.

Aufgrund der positiven Ergebnisse bei der Unfallentwicklung und entsprechend dem Grundsatz „so wenig wie möglich und nur wenn nötig“ sollen deshalb Kreisaufschiftungen auch weiterhin realisiert und bestehende Aufschiftungen beibehalten werden.

*Zu Punkt 3:*

Alle Tempo-30-Zonen müssen vom Kanton genehmigt werden. Dieser verlangt, dass mit entsprechenden Massnahmen die Durchsetzung von Tempo 30 garantiert werden kann.

Bei der Massnahmenplanung in Tempo-30-Zonen werden zuerst die in Frage kommenden Alternativen, wie beispielsweise Markierungen, die versetzte Anordnung der Parkierung oder Kleinkreisel geprüft und wenn möglich realisiert. Die Verwaltung muss mittels nachträglicher Erfolgskontrolle den Nachweis erbringen, dass Tempo 30 eingehalten wird. Kann sie dies nicht, besteht die Gefahr, dass der Kanton seine Zustimmung widerruft. Um die hohen Geschwindigkeiten zu reduzieren, genügen Markierungen allein jedoch nicht. In diesem Fall werden bauliche Massnahmen realisiert. Dabei sind Rondellen kostengünstige Alternativen zu durchgehenden Schwellen oder Aufschiftungen ganzer Knotenbereiche (vgl. dazu auch Punkt 5). Aufschiftungen in quadratischer Form, so genannte Kissen, werden auf den Strassen ausserhalb der Verzweigungen erstellt.

*Zu Punkt 4:*

Sofern nicht ein „Kreisvortritt“ oder eine „Stoppstrasse“ signalisiert ist, gilt bei Kreuzungen in Tempo-30-Zonen generell Rechtsvortritt. Mit einer Rechtsvortrittsregelung allein wird bei hohen Geschwindigkeiten das Unfallrisiko nicht genügend reduziert. Werden die Geschwindigkeiten nicht eingehalten, besteht zudem die Gefahr, dass der Kanton die Bewilligung für Tempo 30 aufhebt.

Wie die oben erwähnte Untersuchung der Verkehrsplanung aus dem Jahr 2004 zeigt, können die Unfallzahlen mit Kreisaufschiftungen deutlich gesenkt werden. Es gibt deshalb keine „besonders gefährlichen Aufschiftungsstandorte“. Mit einer schachbrettartigen weissen Markierung sind die Kreisaufschiftungen gemäss den Vorgaben des UVEK genügend gekennzeichnet und gut von Kreiseln unterscheidbar. Eine Signalisation „kein Kreisvortritt“ ist nach Strassenverkehrsrecht nicht zulässig.

*Zu Punkt 5:*

Für eine über die gesamte Fahrbahn eingebaute Schwelle ist mit Kosten von Fr. 20 000.00 bis Fr. 30 000.00 zu rechnen. Bei vergleichbarer Wirksamkeit weist die Kreisaufschiftung mit durchschnittlich Fr. 15 000.00 ein wesentlich vorteilhafteres Kosten- / Nutzenverhältnis auf, da die baulich teure Anpassung der Strassenentwässerung entfällt. Das Sparvolumen wird dadurch bereits ausgeschöpft. Mit Kreisaufschiftungen werden zudem Unfallkosten vermieden, womit sich solche Massnahmen auch in dieser Hinsicht auszahlen.

**Antrag**

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Bern, 14. Februar 2007

Der Gemeinderat