

Motion Fraktion SVP (Alexander Feuz/Hans Ulrich Gränicher): Ein leistungsfähiges Verkehrsnetz muss erhalten bleiben! Keine Einführung von Tempo 30 auf Hauptachsen!; Ablehnung

Selbst die alten Römer erkannten frühzeitig und richtigerweise die grosse Bedeutung wichtiger Verkehrsachsen (via Appia, Via Agrippa) für die gedeihliche Entwicklung der Wirtschaft und Gesellschaft. Auch die Stadt Bern erschloss sich via Untertor-, Nydegg-, Kirchenfeld-, Kornhaus- und Lorrainebrücke mit dem Umland und öffnete sich so dem Handel und dem gegenseitigen Austausch.

Die Stadt will allerdings nun ein Umdenken erzwingen und die Stadt abschotten. Sie will grossflächig Tempo 30 einführen und den motorisierten Gewerbe- und Privatverkehr nahezu ausgrenzen. Auch auf wichtigen Achsen wie der West-Ost Achse (Monbijoubrücke) oder der Abfahrt vom Neufeldtunnel Richtung Lorraine oder Richtung Ostring soll neu Tempo 30 geprüft oder sogar eingeführt werden. Damit besteht die Gefahr, dass Bern abgeschottet wird und der motorisierte Verkehr auch für die Bewohner und Gewerbler fast völlig zum Erliegen kommt. Damit würde das ortsansässige Gewerbe massiv benachteiligt.

Auf Bundesebene ist eine parlamentarische Initiative hängig «Den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen», 17.462; Gregor Rutz, SVP, die vorsehen will, dass das SVG zu ergänzen sein, dass bei Hauptverkehrsachsen grundsätzlich Tempo 50 gelten soll und dieser Grundsatz nur aus Gründen der Sicherheit, insbesondere aber nicht durch Lärmschutzgründe umgangen werden kann.

Auch hinsichtlich der raschen E-Bikes (gelbe Kontrollschilder), die auf den Trottoirs die Fussgänger und langsamer fahrenden Velos gefährden, sind auf Bundesebene Vorstösse geplant. Selbst der VCS fordert wie auch schon die Motionäre Massnahmen, die die Gefahr der raschen E-bikes für die langsameren Verkehrspartner begrenzen. Dies wird auch für die Verkehrsplanung Konsequenzen haben. Es wäre fatal, wenn die baulichen Massnahmen kurz nach der Erstellung wieder aufgrund des geänderten Bundesrechts zurückgebaut werden müssen. Auch gilt es die Klärung betr. der raschen E-Bikes (gelbe Kontrollschilder) hinsichtlich Geschwindigkeitsbegrenzung und deren Fahren auf Fahrradstreifen auf Bundesebene abzuwarten.

Die Motionäre fordern den Gemeinderat zu folgenden Massnahmen auf:

1. Es seien in der Stadt Bern leistungsfähige Hauptachsen zu erhalten. Insbesondere seien die Verkehrskapazitäten für die Zu- und Wegfahrten zu den Autobahnen (z.B. Lorrainebrücke, Marienstrasse-Jungfraustrasse, Thunstrasse, Kirchenfeldstrasse und die West-Ost-Achsen (Eigerplatz-Monbijoubrücke-Ostring) zu erhalten.
2. Es seien Massnahmen zu unterlassen, die die Kapazität und Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsachsen einschränken
3. Es sei auf Hauptachsen auf die Einführung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen zu verzichten, und nur ausnahmsweise in begründeten Einzelfällen (Sicherheit) sei dies zu bewilligen.
4. Bis der Entscheid im Parlament über die erwähnten parlamentarische Initiative Rutz gefallen ist, dürfen auf Hauptachsen in Bern keine neuen Tempo-30-Zonen eingeführt werden.
5. Bis Klärung des Bundesrechts betr. raschen E-Bikes erfolgt, dürfen auf Hauptachsen in Bern keine neuen Tempo-30-Zonen eingeführt werden.

Bern, 29. November 2018

Erstunterzeichnende: Alexander Feuz, Hans Ulrich Gränicher

Mitunterzeichnende: Ueli Jaisli, Erich Hess, Roland Iseli, Rudolf Friedli

Antwort des Gemeinderats

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

Der Gemeinderat hat im Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 eine funktionale Strassenhierarchie festgelegt und insbesondere die Strassen des Basisnetzes konkret bezeichnet (STEK Hauptbericht, S. 60 und 61). Die in der Motion erwähnten Strecken gehören teilweise zum Basisnetz (Lorrainebrücke, Eigerplatz-Monbijoubücke-Ostring inkl. Kirchenfeldstrasse), teilweise handelt es sich um Quartierverbindungs- bzw. Quartierstrassen (Marien-/Jungfraustrasse, Thunstrasse). Gemäss STEK soll der motorisierte Individualverkehr (MIV) auf das Basisnetz gelenkt und stadtverträglich bewirtschaftet werden. Auf dem Basisnetz soll in der Regel Tempo 50 gelten; das Geschwindigkeitsregime soll jedoch auf die Anforderungen des städtischen Umfelds abgestimmt und ortsspezifisch auf Tempo 30 reduziert werden können (STEK, S. 65 und 72). Der Stadtrat hat sich dazu ebenfalls bereits geäussert und mit der Überweisung der Motion SP, GB/JA! (David Stampfli, SP/Cristina Anliker-Mansour, GB): *Tempo 30 auf der Achse Viktoriarain-Viktoriastrasse als Richtlinie* (SRB Nr. 2018-355) die Einführung von Tempo 30 auch auf dem Basisnetz gefordert.

Mit dem STEK 2016 besteht somit ein behördenverbindliches Konzept, welches festlegt, welche «Hauptverkehrsachsen» – gemäss STEK das Basisnetz – zur Kanalisierung des Motorfahrzeugverkehrs und dessen stadtverträglichen Abwicklung dienen soll. Situationsspezifische Massnahmen zur Reduktion der Lärmbelastung, zur Erhöhung der Sicherheit oder zur Reduktion der Trennwirkung der Strasse sind sowohl auf dem Basisnetz wie auch auf dem Quartiernetz möglich. Ein Verzicht auf die Nutzung einer sehr kostengünstigen Lärmschutzmassnahme an der Lärmquelle – die Reduktion der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h –, welche gleichzeitig die Verkehrssicherheit erhöht, ist aus Sicht des Gemeinderats daher weder sinnvoll noch zweckmässig. Daran ändert auch die vom Vorstoss erwähnte parlamentarische Initiative Rutz nichts: Einerseits will diese nur Temporeduktionen ausschliessen, die aus Lärmgründen erfolgen – aus anderen Gründen wären sie weiterhin möglich. Andererseits ist nach dem klaren Entscheid der vorberatenden Kommission des Ständerates von April 2019 davon auszugehen, dass die Initiative Rutz kaum in beiden Räten eine Mehrheit finden und somit auch keine Wirkung entfalten wird.

Zu Punkt 1 - 4:

Die Motionäre fordern, dass die Kapazität und Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsachsen nicht einzuschränken sei. Wie der Titel der Motion andeutet gehen die Motionäre davon aus, dass die Reduktion der maximal zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h zu einer Reduktion von Kapazität und/oder Leistungsfähigkeit führt. Diese Auffassung teilt der Gemeinderat nicht. So kommt etwa eine deutsche Studie¹ diesbezüglich zu folgendem Fazit: *«Eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hat in den meisten Fällen keinen nennenswerten Einfluss auf die Leistungsfähigkeit einer Hauptverkehrsstrasse für den Kfz-Verkehr. Andere Faktoren wie die Qualität der Lichtsignalprogramme, die Anzahl querender Fußgänger oder Bushalte, Parkvorgänge oder Halten in zweiter Reihe haben in der Regel einen größeren Einfluss. Die Funktion einer innerstädtischen Hauptverkehrsstrasse für den Kfz-Verkehr wird daher durch Tempo 30 nicht oder nicht nennenswert beeinträchtigt»*. Ähnlich hat sich die Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten² zur parlamentarischen Initiative Rutz geäussert: *«Die Leistungsfähigkeit einer*

¹ Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, Herausgeber: Umweltbundesamt Nov. 2016.

² Stellungnahme SVI vom 28. Januar zur parlamentarischen Initiative 17.462 von Herrn Gregor Rutz

Strasse wird primär durch die Knotenkapazität bestimmt. Bei gesteuerten Knoten ist die Leistungsfähigkeit unabhängig von den Fahrgeschwindigkeiten. Bei unregelmässigen Einmündungen nimmt die Leistungsfähigkeit mit abnehmenden Geschwindigkeiten der übergeordneten Ströme für die untergeordneten Ströme sogar zu. Auf der Strecke ist die Leistungsfähigkeit abhängig von den Anlageverhältnissen der Strassen, innerorts liegt die maximale Leistungsfähigkeit bei einer Geschwindigkeit von 30 bis 40 km/h. Bisher realisierte Beispiele zeigen deshalb, dass reduzierte Höchstgeschwindigkeiten die Kapazität nicht reduzieren, sondern tendenziell sogar erhöhen». Schliesslich hat eine Erfolgskontrolle nach der Einführung von Tempo 30 im Zentrum von Köniz ergeben, dass die Durchfahrtszeit von vorher 2,5 Minuten auf neu 2,0 Minuten reduziert werden konnte.³

Zu Punkt 5:

Es ist nicht absehbar, wann das Bundesrecht eine «Klärung betreffend der raschen E-Bikes (gelbe Kontrollschilder) hinsichtlich Geschwindigkeitsbegrenzung und deren Fahren auf Fahrradstreifen» bringen wird. Grundsätzlich ist die Rechtslage heute klar – wenn auch je nach Optik allenfalls nicht befriedigend. Ein Zusammenhang mit der Frage, ob in der Stadt Bern weitere Tempo-30-Zonen eingerichtet werden sollen, ist für den Gemeinderat nicht ersichtlich. Alle Velos dürfen heute ohne «Tacho» verkehren und sind gleichzeitig aber verpflichtet – wie alle Fahrzeuge – die Geschwindigkeit den Verhältnissen anzupassen. Dies gilt sowohl für bestehende wie auch für neue Tempo-30-Zonen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Bern, 15. Mai 2019

Der Gemeinderat

³ https://www.interface-pol.ch/app/uploads/2018/09/Be_Umgestaltung_Koeniz_Synthese.pdf