

Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz/Thomas Glauser/Janosch Weyermann): Hält sich der Gemeinderat von Bern im Rahmen der Verkehrsbeschränkungsmassnahmen an die geltende Rechtsordnung?

Gemäss Medienberichterstattung hält sich der Gemeinderat Bern nicht an die Rechtsordnung. So soll der Gemeinderat offenbar vor der Rechtskraft der Verkehrsbeschränkungsmassnahmen Marzili und Jungfrau-Strasse die entsprechenden Verkehrsbeschränkungsmassnahmen erlassen haben. Dagegen ist eine Aufsichtsanzeige eingereicht. Unabhängig davon wird im Rahmen des offenbar hängigen Beschwerdeverfahrens dies geprüft werden müssen.

In diesem Zusammenhang stellen sich die folgenden Fragen, um deren Beantwortung der Gemeinderat höflich ersucht wird.

1. Gemäss Medienangaben verfügte der Gemeinderat im Marzili, in der Jungfrau- und Marienstrasse Verkehrsbeschränkungsmassnahmen, ohne die Rechtskraft der Verfügungen abzuwarten? Wenn ja, wieso? Wenn nein, warum nicht?
2. Werden die Massnahmen zurückgenommen? Wenn ja, wann? Wenn nein, warum nicht? Was passiert mit den verhängten Bussen? Waren diese rechtmässig? Wenn Ja, wieso?
3. War die Verwaltung, der Rechtsdienst TVS und die Stadtkanzlei mit diesem Vorgehen einverstanden? Wenn ja, wieso? Wenn nein, warum nicht? Warum hat sich der Gemeinderat nicht an die Empfehlungen gehalten? Wer trägt die politische Verantwortung?
4. Gibt es auch andere Strassen, bei denen sich der Gemeinderat bei Verkehrsbeschränkungsmassnahmen nicht an die Rechtsordnung hielt? Wenn ja, wo? Welche? Warum?
5. Kann der Gemeinderat ausschliessen, dass sich solche Vorkommnisse wiederholen? Wenn ja, wieso? Wenn nein, warum nicht?
6. Was für Massnahmen leitet der Gemeinderat ein, um diese in Zukunft zu verhindern?
7. Wer trägt die Kosten für die Rücknahme der Massnahmen?

Bern, 17. Oktober 2019

Erstunterzeichnende: Alexander Feuz, Thomas Glauser, Janosch Weyermann

Mitunterzeichnende: -

Antwort des Gemeinderats

Zu Frage 1, 2, 3 und 7:

Die Jungfrau-/Marienstrasse, die Sulgeneck-/Marzili-/Aarstrasse sowie die Dalmazibrücke sind gemäss Stadtentwicklungskonzept (STEK 2016) Quartierverbindungsstrassen, für die Tempo 30 vorgesehen ist. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass auf diesen Strecken teilweise erhebliche Verkehrsrisiken bestehen und die Lärmimmissionen teilweise zu hoch sind. Bei der Jungfrau-/Marienstrasse geht es insbesondere um den stark angestiegenen Veloverkehr, welcher sich tagtäglich zwischen dem fliessenden Autoverkehr und den parkierten Autos durchzwängen muss. Bei der Sulgeneckstrasse steht die Sicherheit der Schulkinder im Vordergrund, die im unteren Teil die stark abfallende Strasse queren müssen. Dort ist die Anzahl der Schülerinnen und Schüler insbesondere aus der Unterstufe durch die aktuelle Erweiterung des Marzili-Schulhauses stark angestiegen – verbunden mit einem erhöhten Schutzbedarf. Im Sommer kommt auf der Marzilistrasse der hohe Publikumsaufmarsch vor dem Marzilibad hinzu. In all diesen Fällen bringt eine Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit eine signifikante Reduktion der Verkehrsrisiken. So ist allgemein anerkannt, dass bei einer Reduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 der Anhalteweg eines Fahrzeugs auf praktisch die

Hälfte reduziert und auch allfällige Unfallfolgen stark vermindert werden können (vgl. dazu etwa die Fachbroschüre der bfu zu Tempo-30-Zonen, 2017, S. 7 f. Download unter: https://www.bfu.ch/sites/assets/Shop/bfu_2.002.01_Tempo-30-Zonen.pdf). Der Gemeinderat erachtet es vor diesem Hintergrund als richtig und wichtig, die im STEK 2016 angestrebte Temporeduktion auf den besagten Strassenabschnitten möglichst rasch einzuführen.

Im Zusammenhang mit der Sanierung der Kirchenfeldbrücke im Jahr 2018 hat die dafür zuständige Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS) aufgrund des Umleitungs- und Bauverkehrs auf den betroffenen Strassenabschnitten bereits provisorisch Tempo 30 publiziert und eingeführt. Unmittelbar nach Ablauf der Bauarbeiten publizierte sie sodann für beide Strassenabschnitte die definitive Einführung von Tempo 30 und beschloss, die Tempo 30-Signale stehen zu lassen. Dies insbesondere, um ein kurzfristiges Hin und Her zwischen zwei Temporegimen zu verhindern und um den Schutz der reduzierten Geschwindigkeit aufrechtzuerhalten.

Gegen die im Januar 2019 publizierte definitive Einführung von Tempo 30 wurde je Beschwerde eingelegt; diese sind zurzeit beim Regierungsstatthalteramt hängig. In diesen Verfahren beantragte die Direktion TVS den Entzug der aufschiebenden Wirkung der Beschwerden mit dem Ziel, die Tempo 30-Signalisation weiterhin stehen lassen zu können. Diese Anträge wurden mit Zwischenentscheiden des Regierungsstatthalters gutgeheissen, was von den Beschwerdeführenden jedoch beim kantonalen Verwaltungsgericht angefochten wurde. Dieses hat die Zwischenentscheide des Regierungsstatthalters im Dezember 2019 aufgehoben und den (ursprünglichen) Beschwerden gegen die definitive Einführung von Tempo 30 die aufschiebende Wirkung gewährt. Nicht geäussert hat sich das Verwaltungsgericht hingegen zur Frage der Zulässigkeit der Einführung von Tempo 30 – in seinen Entscheiden ging es einzig um die (von ihm verneinte) Frage, ob das Regierungsstatthalteramt den Beschwerden zu Recht die aufschiebende Wirkung entzogen hatte. Nach eingehender juristischer Überprüfung kam der Gemeinderat im Dezember 2019 zum Schluss, die Entscheide des Verwaltungsgerichts zu akzeptieren und diese nicht beim Bundesgericht anzufechten. Die Tempo 30-Signale sind deshalb Ende 2019 auf Kosten der Stadt entfernt worden, und es gilt vorderhand wieder das frühere Temporegime. Dies ändert jedoch nichts am grundsätzlichen Willen des Gemeinderats, auf den interessierenden Strassenabschnitten aus den besagten Gründen möglichst rasch Tempo 30 einzuführen. Diese Verfahren sind, wie erwähnt, beim Regierungsstatthalteramt hängig.

Zu Frage 4, 5 und 6:

Wie der Gemeinderat in seiner Antwort auf die *Kleine Anfrage Oliver Berger/Christophe Weder (FDP): Welche Sofortmassnahmen hat der Gemeinderat in der Direktion TVS ergriffen?* bereits ausgeführt hat, setzt die dafür zuständige Direktion TVS eine Verkehrspolitik um, die von der Mehrheit der Stadtbevölkerung und des Stadtrats gewünscht und mitgetragen wird – und die auch von der Justiz bereits mehrfach bestätigt worden ist. Selbstverständlich sind die zuständigen Stellen dabei bestrebt und gehalten, die gesetzlichen Grundlagen jederzeit einzuhalten. Dies ist bei den 80 bis 120 Verkehrsbeschränkungsverfügungen, welche das operativ zuständige Tiefbauamt jährlich publiziert, in den allermeisten Fällen auch gewährleistet. Die Analyse der Fälle, die im Rahmen der erwähnten aufsichtsrechtlichen Anzeige vorgebracht worden sind, hat allerdings gezeigt, dass im Alltagsgeschäft tatsächlich einzelne operative Fehler passiert sind. Solche Fehler sind zwar ärgerlich, sie sind jedoch weder systematisch noch mit politischer Absicht erfolgt, sondern vorab aus Unachtsamkeit und aufgrund von Fehleinschätzungen auf operativer Ebene.

Das Tiefbauamt hat die Lehren aus den betroffenen Fällen bereits gezogen, die langjährigen Prozesse im Zusammenhang mit der Publikation und anschliessenden Umsetzung von Verkehrsmassnahmen analysiert und zusätzliche Sicherungsmassnahmen eingebaut, die eine einwandfreie Umsetzung der publizierten Massnahmen gewährleisten sollen. Dazu hat die Amtsleitung sofort zwei

neue interne Weisungen erlassen, die in den Projekten beachtet werden müssen; die involvierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind bereits entsprechend instruiert worden.

Bern, 15. Januar 2020

Der Gemeinderat