

Motion Fraktion SP/JUSO (Leyla Gül): Mehr Verkehrssicherheit dank Tempo 30

Am 8. September 2010 hat das Bundesgericht entschieden, dass Tempo-30-Zonen auch auf Hauptstrassen grundsätzlich zulässig sind. Der Touring Club Schweiz (TCS) hatte Einsprache gegen eine entsprechende Verkehrsmassnahme in Münsingen erhoben. Im Rahmen der Sanierung der Ortsdurchfahrt Münsingen sollte die Bernstrasse teilweise in die Tempo-30-Zone miteinbezogen werden; Ziel war es, den Verkehrsfluss auf der Achse Bern-Münsingen-Thun zu verbessern. Gegen den entsprechenden Bauentscheid der kantonalen Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion erhob der TCS Einspruch.

Dieser Einspruch wurde vom Bundesgericht in letzter Instanz abgewiesen. Es kommt zum Schluss, dass Tempo-30-Zonen auch auf Hauptstrassenabschnitten zulässig sind: „Ausnahmsweise und bei besonderen örtlichen Gegebenheiten kann aber auch ein Hauptstrassenabschnitt in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden, namentlich in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet.“¹ Gemäss Gesetz ist einzig vorgeschrieben, dass der Verkehr auf als Durchgangsstrassen bezeichneten Hauptstrassen nicht vollständig untersagt werden darf. Signalisierte Verkehrsanordnungen wie die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h sind indessen ausdrücklich vorbehalten, insbesondere dann, wenn es die Verkehrssicherheit erfordert, wenn damit der Verkehrsablauf verbessert oder übermässige Umweltbelastung vermindert werden kann. Entgegen der Ansicht des TCS werde mit dieser Auffassung auch der Volkswille nicht umgangen.²

Heute setzt sich immer mehr die Einsicht durch, dass Tempo 30 in Ortszentren und Quartieren allen Verkehrsteilnehmenden – auch den Autofahrerinnen und Autofahrern – nur Vorteile im Hinblick auf die Sicherheit, den Verkehrsfluss und die Umweltbelastung bringt. Am deutlichsten zeigt dies das Beispiel Köniz, wo seit 2004 auf der Hauptverkehrsachse eine 300 Meter lange Tempo-30-Zone besteht.

Der Gemeinderat wird beauftragt, ein Konzept zu erarbeiten, in welchem aufgezeigt wird, welche Hauptstrassenabschnitte in die Tempo-30-Zone einbezogen werden müssen, um die Verkehrssicherheit in der Stadt Bern zu erhöhen, den Verkehrsablauf zu verbessern und/oder die Umweltbelastung zu vermindern.

Bern, 11. November 2010

Motion Fraktion SP/JUSO (Leyla Gül, SP), Beat Zobrist, Miriam Schwarz, Corinne Mathieu, Ursula Marti, Thomas Göttin, Rithy Chheng, Guglielmo Grossi, Ruedi Keller, Gisela Vollmer, Silvia Schoch-Meyer, Halua Pinto de Magalhães

¹ BGE 1C_17/2010, Strassenplan Sanierung Ortsdurchfahrt Münsingen, Tempo-30-Zone, 8. September 2010, S. 5

² 2001 war die Volksinitiative des VCS verworfen worden, die innerorts Tempo 30 als Regel gefordert hatte.

Antwort des Gemeinderats

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

Dem Gemeinderat ist es ein grosses Anliegen, den Strassenverkehr stadt- und umweltfreundlich und für alle Verkehrsteilnehmenden sicher zu gestalten. Dabei spielt die zulässige Höchstgeschwindigkeit, die meist nur vom motorisierten Verkehr erreicht wird, eine wesentliche Rolle.

Auf dem Basisnetz der Stadt Bern gilt in der Regel Tempo 50, auf einzelnen Strecken gelten bereits heute tiefere Geschwindigkeiten (z.B. Bundesgasse). Mit dem Bundesgerichtentscheid zur Ortsdurchfahrt Münsingen ist nun gerichtlich bestätigt, dass Hauptstrassen in Ortszentren auch in grössere Tempo 30-Zonen einbezogen werden können. Damit bestätigt das Bundesgericht die Rechtmässigkeit von Verkehrssituationen, die sich in der Praxis gut bewährt haben, so zum Beispiel im Zentrum von Köniz.

Auf dem Gebiet der Stadt Bern gibt es zahlreiche Hauptstrassen, die ein- oder beidseitig an Tempo 30-Zonen angrenzen. Der Gemeinderat erachtet es sinnvoll zu prüfen, bei welchen Quartier- und Stadtteilzentren die Geschwindigkeit auf dem Basisnetz reduziert und Tempo 30-Zonen über das Basisstrassennetz hinweg miteinander verbunden werden könnten.

Da Tempo 30-Zonen auf Hauptstrassen aber eine Ausnahme darstellen, sind eine Gesamtbeurteilung und auf ein Konzept gestützte Entscheide erforderlich. Die Erarbeitung von Verkehrskonzepten liegt in der Kompetenz des Gemeinderats. Auch die bei Bedarf zur Umsetzung erforderlichen Verkehrsanordnungen liegen in der Kompetenz des Gemeinderats.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Die Kosten für die Erarbeitung eines Konzepts können zum jetzigen Zeitpunkt nicht genau beziffert werden. Ein allenfalls erforderlicher Planungskredit für das Konzept wird in der Kompetenz des Gemeinderats liegen. Der erforderliche interne Aufwand kann mit dem vorhandenen Personal geleistet werden.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion als Richtlinie erheblich zu erklären.

Bern, 27. April 2011

Der Gemeinderat