
Vorstoss-Nr: 066-2012
Vorstossart: **Motion**
Eingereicht am: 19.03.2012
Eingereicht von: Hofmann (Bern, SP) (Sprecher/ -in)
Weitere Unterschriften: 14
Dringlichkeit:
Datum Beantwortung: 22.08.2012
RRB-Nr: 1220/2012
Direktion: BVE

Verbesserung der Sicherheit und Reduktion der Umweltbelastung auf dem Kantonsstrassennetz

Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Grossen Rat gestützt auf Artikel 108 SSV einen Bericht zu unterbreiten, in dem er diejenigen Strassenabschnitte auf dem Kantonsstrassennetz bezeichnet, für die eine tiefere Geschwindigkeitslimite als Tempo 50 sinnvoll ist.

Dabei sind namentlich folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Temporeduktion zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren, namentlich im Bereich eines Fussgängerstreifens
- Temporeduktion zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung
- Temporeduktion zur Verbesserung des Verkehrsablaufs
- Temporeduktion aus Sicht der Strassennutzung/Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raums

Der Bericht soll ebenfalls zeigen, wie der Partizipationsprozess zu organisieren wäre.

Begründung:

Die BVE ist seit Dezember 2011 dabei, die Fussgängerstreifen auf den Kantonsstrassen zu überprüfen. Im entsprechenden Newsletter¹ fehlt leider der Hinweis, dass eine Temporeduktion im Bereich von Fussgängerstreifen (vgl. Punkt 1 oben) nicht nur die Sicherheit der Strassenquerenden erhöht, sondern auch ihren Komfort. Wir verlangen deshalb, dass bei der laufenden systematischen Analyse sämtlicher Fussgängerstreifen auf Kantonsstrassen als weitere sicherheitsfördernde Massnahme eine Temporeduktion (Tempo 30) einzubeziehen ist.

Die Schulwegsicherheit steht in vielen Gemeinden als Dauerthema auf der Traktandenliste. Die Sicherung der Querungsstellen könnte mit einer Reduktion der Geschwindigkeit deutlich verbessert werden.

1

http://www.bve.be.ch/de/index/direktion/direktor/newsletter/ausgabe_01_2012/fussgaengerstreifen_sollen_sicherer_werden

Vielerorts bestehen auch Sicherheitsmängel des Veloverkehrs. Für separate Radwege oder Radstreifen besteht selten genügend Platz. Demgegenüber könnte mit einer Reduktion der Geschwindigkeit ein mindestens so grosser Effekt in Bezug auf die Verkehrssicherheit erzielt werden.

Auf verschiedenen Abschnitten des Kantonsstrassennetzes werden die Lärmgrenzwerte überschritten. Es ist daher aufzuzeigen, welche Abschnitte beispielsweise durch Tempo 30 oder Begegnungszonen aus der Sanierungspflicht entlassen werden könnten oder zumindest deutliche Verbesserungen erreicht werden könnten.

Bezüglich Luftbelastung sind ebenfalls entsprechende Berechnungen anzustellen, inwieweit sich die Reduktion der Geschwindigkeiten positiv auf die Immissionsgrenzwerte auswirkt.

Mit tieferen Geschwindigkeiten können – namentlich bei stark belasteten Strassen – auch eine kontinuierlichere Abwicklung des Verkehrs erreicht und beispielsweise Staus verringert werden oder es kann auf separate Abbiegespuren verzichtet werden.

In geschützten Ortskernen oder in Siedlungsgebieten, die enge Strassenräume aufweisen, kann mit einer tieferen Geschwindigkeit eine siedlungsverträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs erreicht werden.

Antwort des Regierungsrates

Der Regierungsrat geht mit dem Motionär einig, dass sich Tempo-30-Regimes in verschiedener Hinsicht positiv auswirken. Und zwar sowohl bezüglich der Sicherheit als auch punkto Umwelteinflüsse (Lärm und Luft), Verkehrsabläufe (Staus) oder Siedlungsverträglichkeit (Querungsmöglichkeiten, Aufenthaltsqualität). Der Regierungsrat befürwortet daher die Förderung von Tempo-30-Zonen im Kanton Bern. Entsprechend gewährleisten die vom kantonalen Tiefbauamt angewandten *Standards Kantonsstrassen*, dass Tempo-30-Regimes geprüft und partizipativ umgesetzt werden, wenn dies gemäss den rechtlichen Vorgaben möglich ist. Unter welchen Voraussetzungen Tempo-30-Regimes erlaubt sind, regelt das Bundesrecht abschliessend. Die bundesrechtlichen Vorgaben müssen deshalb bei allen Planungen zwingend berücksichtigt werden.

Mit der Motion soll der Regierungsrat beauftragt werden, in einem Bericht zu bezeichnen, wo auf dem Kantonsstrassennetz von Tempo 50 abgewichen werden kann. Dazu wird in der Begründung verlangt, bei der laufenden systematischen Analyse der Fussgängerstreifen auf Kantonsstrassen sei auch die Möglichkeit von Temporeduktionen einzubeziehen. Temporeduktionen bei Fussgängerstreifen würden darauf hinaus laufen, dass innerorts ganze Strecken mit Tempo 30 geregelt werden müssten, denn ein ständig änderndes Temporegime zwischen den häufig vorkommenden Fussgängerstreifen ist verkehrstechnisch undenkbar. Solche Konzepte lässt das Bundesrecht allerdings nicht zu. Heute muss in jedem einzelnen Fall die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit einem Kurzgutachten begründet und als anfechtbare Verfügung publiziert werden. Die Erfahrung zeigt, dass nur gut fundierte, breit abgestützte sowie baulich entsprechend gestaltete Temporeduktionen rechtlich durchsetzbar und erfolgreich umgesetzt werden können. Davon hängt zuletzt auch ab, wie gut Tempo-30-Regimes vor Ort eingehalten werden.

Weiter als das Anliegen des Motionärs ging vor einigen Jahren die eidgenössische Initiative "Strassen für alle", die innerorts generell Tempo 30 verlangt und Tempo 50 nur noch in Ausnahmefällen erlaubt hätte. Am 4. März 2001 wurde sie mit rund 80 Prozent Neinstimmen deutlich abgelehnt. Seitdem wurde die eidgenössische Strassenverkehrsgesetzgebung gelockert und heute sind Tempo 30-Vorschriften in klar definierten, innerörtlichen Strassenabschnitten erlaubt.

Weil das Bundesrecht keine Tempovorschriften im Sinne des Motionsziels zulässt, wäre es nicht zweckmässig, mit grossem Aufwand den beantragten Bericht zu verfassen. Der Regierungsrat lehnt daher die Motion ab. Nichtsdestoweniger wird das kantonale Tiefbauamt den gesetzlich erlaubten Spielraum auch weiterhin konsequent ausnützen und Tempo-30-Regimes standardmässig prüfen und partizipativ umsetzen, wenn die Voraussetzungen dafür gegeben sind.

Antrag: Ablehnung der Motion

An den Grossen Rat