

## Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 219-2017  
 Vorstossart: Motion  
 Richtlinienmotion:   
 Geschäftsnummer: 2017.RRGR.571  
  
 Eingereicht am: 12.09.2017  
  
 Fraktionsvorstoss: Nein  
 Kommissionsvorstoss: Nein  
 Eingereicht von: Knutti (Weissenburg, SVP) (Sprecher/in)  
 Klopfenstein (Zweisimmen, FDP)  
 Gschwend-Pieren (Lyssach/Oberburg, SVP)  
 Speiser-Niess (Zweisimmen, SVP)  
 Berger (Aeschi, SVP)  
 Rügsegger (Riggisberg, SVP)  
 Freudiger (Langenthal, SVP)  
  
 Weitere Unterschriften: 0  
  
 Dringlichkeit verlangt: Ja  
 Dringlichkeit gewährt: Nein 23.11.2017  
  
 RRB-Nr.: 122/2018 vom 07. Februar 2018  
 Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion  
 Klassifizierung: Nicht klassifiziert  
 Antrag Regierungsrat: **Ablehnung**



### Keine sinnlosen und verkehrsbehindernden Tempo-30-Zonen auf Kantonsstrassen

Der Regierungsrat wird beauftragt,

1. auf stark befahrenen Kantonsstrassen (Durchgangsstrassen ohne Umfahrungsmöglichkeiten) keine Tempo-30-Zonen einzuführen
2. bei Sanierungen auf verkehrsbehindernde, kostentreibende Massnahmen zu verzichten

Begründung:

Momentan sind im Kanton Bern mehrere Projekte angedacht mit dem Ziel, auf stark befahrenen Kantonsstrassen Tempo-30-Zonen einzuführen. Aktuell soll die Dorfdurchfahrt in Schönried saniert werden, und die genannte Tempolimite soll umgesetzt werden. Im Weiteren soll in der Gemeinde Huttwil ebenfalls eine solche Limite realisiert werden, die zu Verkehrsbehinderungen führen wird. Tempo-30-Zonen haben sicherlich in verschiedenen Wohnquartieren ihre Berechtigung, auf stark befahrenen Durchgangsstrassen machen sie aber wenig Sinn und führen zu unnötigen Verkehrsbehinderungen.

Tempo-30-Zonen sind auch in keiner Art und Weise ein Gewinn für die Verkehrssicherheit. Gerade im Dorf Schönried wie auch in Huttwil besteht absolut keine Gefahr, und die Sicherheit ist gewährleistet. Tempo 30 ist aber auch schlecht für die Umwelt, bei Tempo 30 muss im niedrigeren und damit ungünstigerem Gang gefahren werden. Untersuchungen zeigen, dass mit Tempo 30 Lärm- und Schadstoffemissionen nicht verringert werden können und der Verbrauch sogar steigt. Die Autofahrer akzeptieren die heutigen Tempolimiten in Wohngebieten als vertretbar. Aus unserer Sicht muss aber jetzt eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 auf unseren Strassen verhindert werden.

Sehr oft werden heute auch bei Sanierungen kostentreibende Massnahmen wie beispielsweise Pflörtneranlagen realisiert, die nicht etwa zu mehr Sicherheit führen, sondern zu Behinderungen vor allem für den Schwerverkehr. Ebenfalls sollten auf stark befahrenen Durchgangsstrassen nicht vermehrt sogenannte «Kamelbuckel» realisiert werden, die auf unseren Strassen zu einer höheren Lärmbelastung führen.

Begründung der Dringlichkeit: Aufgrund der verschiedenen laufenden Projekte wird Dringlichkeit verlangt.

### **Antwort des Regierungsrates**

*Bei der vorliegenden Motion handelt es sich um eine Motion im abschliessenden Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates (Richtlinienmotion). Der Regierungsrat hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grades der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrages. Die Entscheidungsverantwortung bleibt beim Regierungsrat.*

Das Berner Kantonsstrassennetz ist sehr vielfältig und muss verschiedensten Ansprüchen genügen. Sowohl beim Strassenbau als auch beim Strassenbetrieb können sich völlig gegensätzliche Interessen gegenüber stehen, die angemessen zu berücksichtigen sind. Deshalb wird im Kanton Bern konsequent eng und partnerschaftlich zwischen dem Kanton, den Gemeindebehörden, Betroffenen und Beteiligten zusammengearbeitet. Die Erfahrungen zeigen, dass sich das partizipative Vorgehen sehr gut bewährt. Es werden im Kanton Bern nicht über die Köpfe der Betroffenen hinweg "sinnlose" Strassen- und Verkehrsprojekte realisiert.

Bei Verkehrslösungen mit einem Tempo-30-Regime sind nebst dem kantonalen Recht zwingend auch die Bestimmungen des eidgenössischen Strassenverkehrsrechts zu berücksichtigen.

Zu den einzelnen Ziffern:

1. Heute gibt es auf dem 2'100 km langen Kantonsstrassennetz 29 Tempo-30-Regimes (Tempo-30-Zonen oder Tempo-30-Strecken), die zusammengezählt 9.7 km lang sind. Dies macht 0,5 % des Netzes aus. Tempo 30-Regimes werden demnach auf Kantonsstrassen nicht breit eingeführt, sondern gezielt und restriktiv eingesetzt und kommen nur dann in Frage, wenn die beteiligten Partner vor Ort zustimmen. Zudem muss jedem Tempo-30-Regime ein befürwortendes Fachgutachten gemäss den Bundesvorgaben zu Grunde liegen.

Die gesetzlich vorgegebenen Kriterien, wann Tempo 30 in Frage kommen kann, sind – zu Recht – sehr streng. Sie unterscheiden allerdings nicht zwischen Strassen mit oder ohne Umfahrungsmöglichkeiten. Primär wichtig ist vielmehr der Sicherheitsgewinn, denn bei einer Aufprallgeschwindigkeit von 30 km/h ist die Wahrscheinlichkeit, dass ein angefahrener Fussgänger überlebt, sechsmal grösser als bei Tempo 50. Zudem reduzieren sich die Anzahl Unfälle bei Tempo-30-Regimes um gut die Hälfte im Vergleich zu Tempo 50. Diese Sicherheitsvorteile kommen allen Verkehrsteilnehmenden zugute.

Bei den beiden genannten Vorhaben in Schönried und Huttwil wurden die üblichen partizipativen Prozesse durchgeführt. Die Projekte überzeugen, weil mit Tempo 30

- die Verkehrssicherheit an beiden Orten markant erhöht wird. Die tiefere Geschwindigkeit wird die Zahl und Schwere von Verkehrsunfällen erheblich reduzieren und die Risiken auf den Schulwegen vermindern;
- schmalere Fahrbahnen genügen. Dadurch ist es einfacher, Parkplätze längs der Kantonsstrasse anzuordnen und Platz zu sparen, resp. für andere Nutzungen bereitzustellen;
- der Lärm gegenüber Tempo 50 um rund 3 dBA reduziert wird. Dies ist eine sehr massgebende Lärmreduktion. Um den gleichen Effekt bei Tempo 50 zu erzielen, müsste das Verkehrsaufkommen halbiert werden. Die gesetzliche Lärmschutzpflicht wird so einfach und kostengünstig erfüllt.

Wegen dieser überzeugenden Argumente erzielte das Schönrieder Projekt bei der öffentlichen Mitwirkung eine Zustimmung von 70 % zur Frage der Tempo-30-Limite. Der Wille einer klaren Mehrheit der Betroffenen würde demnach verletzt, wenn auf die Umsetzung dieses Projekts verzichtet würde.

2. Pfortneranlagen oder sogenannte "Kamelbuckel" (Bodenwellen) kommen bei Sanierungen nur dort in Frage, wo die signalisierte Höchstgeschwindigkeit regelmässig überschritten wird. Sie sollen die Aufmerksamkeit erhöhen, die gefahrenen Geschwindigkeiten reduzieren und dadurch die Verkehrssicherheit verbessern. Sie werden also nur gezielt eingesetzt, wenn dies nötig ist. Dabei werden sie so gebaut, dass sie mit allen Fahrzeugen mit angepasstem Fahrverhalten problemlos befahren werden können. Bodenwellen werden auf den Kantonsstrassen immer ausgerundet ausgeführt, sie lösen keinen Mehrlärm aus und werden kostengünstig gebaut, weil kein Landerwerb erforderlich ist. Diese Praxis entspricht den heutigen Normen und hat sich bewährt. Ein genereller Verzicht auf solche verkehrsberuhigende Massnahmen entspräche nicht dem heutigen Stand der Verkehrstechnik und wäre schweizweit einmalig.

Zusammenfassend stellt der Regierungsrat fest, dass Tempo-30-Regimes und weitere verkehrsberuhigende Massnahmen auf Kantonsstrassen heute im Sinne der Bundesvorgaben und der anerkannten Normen massvoll und nur in nachweislich begründeten Fällen umgesetzt werden. Von einer flächendeckenden Einführung von Tempo-30 kann bei einem Anteil von 0,5 % auf dem Kantonsstrassennetz keine Rede sein. Ein genereller Verzicht auf die bewährten und breit akzeptierten Massnahmen stände im Widerspruch zu den Sicherheitszielen, wäre undifferenziert und nicht situationsgerecht und würde im schlimmsten Fall Unfälle zur Folge haben, die sich hätten vermeiden lassen. Der Regierungsrat lehnt daher die Motion ab.

Verteiler

- Grosser Rat