



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 059-2021
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion: ☒
Geschäftsnummer: 2021.RRGR.84

Eingereicht am: 18.03.2021

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: von Arx (Schliern b. Köniz, glp) (Sprecher/in)
Bichsel (Merligen, Die Mitte)
Zryd (Magglingen, SP)
Flück (Interlaken, FDP)
Streit-Stettler (Bern, EVP)
de Meuron (Thun, Grüne)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 694/2021 vom 09. Juni 2021
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Annahme**

Kantonsstrassen durch Dorfzentren fussgängerfreundlich gestalten

Der Regierungsrat wird wie folgt beauftragt:

1. Auf Kantonsstrassen innerorts, zumindest aber im Bereich von Dorfzentren, werden relevante Fussverkehrsquerungsstellen identifiziert und mit ebenerdigen baulichen Querungselementen (z. B. Fussgängerstreifen) versehen. Falls das nicht umsetzbar ist, wird Tempo 30 signalisiert und die Strasse entsprechend gestaltet.
2. Die für die Umsetzung von Ziffer 1 nötigen Massnahmen werden bei der nächsten Umgestaltung der Kantonsstrasse umgesetzt...
3. ... spätestens aber nach 15 Jahren

Begründung:

Im Kanton Bern gibt es Ortsdurchfahrten, auf denen innerorts, auch in Dorfzentren, Tempo 50 signalisiert ist, ohne dass (in nützlicher Distanz) bauliche Querungselemente, also zum Beispiel Fussgängerstreifen, vorhanden wären. Für Fussgängerinnen und Fussgänger ist das eine unhaltbare Situation. Für ältere Menschen und Kinder, aber nicht nur für sie, ist es schwierig und gefährlich, die Strasse unter diesen Bedingungen zu queren. In Dorfzentren ist dieser Zustand unhaltbar. Hier muss es möglich sein, sich sicher zu Fuss zu bewegen. Der Strassenraum und die Querungsmöglichkeiten sind entsprechend zu gestalten.

Hierfür kommen zwei Ansätze in Frage:

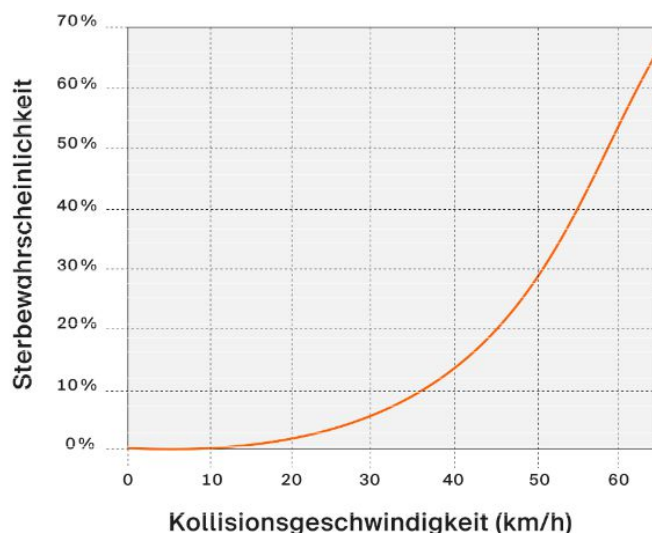
1. Der erste Ansatz besteht darin, zu erheben, an welchen Stellen die Strasse üblicherweise von Fussgängerinnen und Fussgängern gequert wird. Diese Stellen können, falls vorhanden, dem kommunalen Fusswegnetzplan entnommen werden. Gibt es keinen solchen Plan, sind die Stellen vom Regierungsrat anderweitig zu ermitteln. Die Querungsstellen sind mit baulichen Querungselementen zu versehen. Reine Markierungen genügen nicht. Auf für den Fussverkehr – und gerade wieder für ältere Menschen – umständliche Unterführungen und Überführungen ist zu verzichten.
2. Der zweite Ansatz besteht darin, Tempo 30 zu signalisieren. Um zu gewährleisten, dass diese Höchstgeschwindigkeit in ausreichendem Mass eingehalten wird, sind gegebenenfalls bauliche Massnahmen und eine geeignete Signalisation vorzunehmen.

Der zweite Ansatz kommt nicht nur, aber insbesondere dann zum Einsatz, wenn der erste Ansatz nicht umsetzbar ist. Dies ist dann der Fall, wenn sich keine üblichen Fussverkehrsquerungsstellen ermitteln lassen oder wenn sich an diesen Stellen kein bauliches Querungselement erstellen lässt, das die einschlägigen Sicherheitsanforderungen (gute Sichertverhältnisse, ausreichende Beleuchtung usw.) erfüllt.

Die vorliegende Motion lässt dem Regierungsrat einen gewissen Spielraum: Sie verlangt die Umsetzung obiger Massnahmen grundsätzlich auf Kantonsstrassen innerorts, vor allem aber in Dorfzentren. Mit diesem Spielraum kann der Regierungsrat den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten Rechnung tragen.

Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) plädiert mittlerweile für einen Paradigmenwechsel hin zu mehr Tempo 30 innerorts auch auf Hauptverkehrsachsen¹. Grund hierfür ist, dass höhere Geschwindigkeiten mit einem höheren Unfallrisiko und gravierenderen Unfallfolgen einhergehen. Das folgende Diagramm² zeigt eindrücklich, wie substanziell die Unterschiede zwischen einer Kollision bei Tempo 30 und einer Kollision bei Tempo 50 sind.

Abbildung 4: Wahrscheinlichkeit, als Fussgänger/-in bei einer Frontalkollision mit einem Motorfahrzeug zu sterben



Quelle: Hussain et al., 2019

Abgesehen davon, dass tiefere Geschwindigkeiten Unfallrisiko und Unfallschwere senken, wirken sie sich auch positiv auf die Lärmbelastung für die Anwohnerinnen und Anwohner aus. Je nach örtlichen Gegebenheiten ist die Senkung der signalisierten Geschwindigkeit zudem günstiger, als teure Lärmschutzwände oder -fenster zu installieren.

¹ <https://www.bfu.ch/de/die-bfu/politik/mit-tempo-30-die-verkehrssicherheit-erhoehen>

² https://www.bfu.ch/media/0t3oymju/2020-12-18_tempo_30_fakten_de_fin.pdf - S. 7

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.

Dem Regierungsrat ist die Sicherheit der zu Fuss Gehenden ein wichtiges Anliegen. Er hat bereits 2012 sämtliche Fussgängerstreifen auf Kantonsstrassen auf sicherheitsrelevante Merkmale überprüfen lassen. Seitdem werden die Fussgängerstreifen in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden einzeln oder in Umgestaltungsprojekten von Ortsdurchfahrten im Rahmen der verfügbaren finanziellen und personellen Ressourcen saniert, wobei die dafür erforderlichen Mittel im regulären Budget eingeplant sind. Damit konnte die Sicherheit zu Fuss Gehender vielerorts bereits deutlich verbessert werden; die Arbeiten dazu laufen weiter. Zu den Anliegen der Motionäre nimmt der Regierungsrat wie folgt Stellung:

1. Viele Gemeinden haben die wesentlichen Fusswegverbindungen in ihren Planungsinstrumenten hinterlegt. Dort wo diese Unterlagen noch nicht vorhanden sind, werden die Strassenquerungen für die zu Fuss Gehenden zusammen mit den Gemeindebehörden ermittelt. Die Hoheit über diese Fusswegplanungen liegt von Gesetzes wegen bei den Gemeinden, auch wenn Kantonsstrassen betroffen sind. Die erforderlichen Arbeiten zur Umgestaltung der Kantonsstrassen ist deshalb massgeblich von der Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden abhängig. Die Sicherheit der Zu Fuss Gehenden und der Radfahrenden ist bei den Projekten des Tiefbauamtes ein zentrales Thema. Ob die Querung z.B. auch einen Mittelbereich aufweist, hängt von folgenden Faktoren ab:

- Das Verkehrsaufkommen: Nach Norm ist eine Mittelinsel ab 3000 Fahrzeugen pro Tag zu prüfen.
- Die Strassenbreite und Anzahl Fahrspuren pro Richtung.
- Ist ein Landerwerb nötig, umsetzbar und verhältnismässig?
- Ist das Queren der Strasse auf dem gesamten Strassenabschnitt («flächiges Queren») ein Bedürfnis der zu Fuss Gehenden?
- Allfällige Einschränkungen gemäss Art. 16 Strassengesetz betreffend die als Versorgungsrouten definierten Durchgangsstrassen.

Aufgrund der Situation wird eine Bestvariante erarbeitet. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass die Bedürfnisse und Möglichkeiten stark variieren können und in dörflichen Ortszentren, Agglomerationen oder Städten jeweils anders ausgeprägt sind.

Um Tempo 30 einzuführen, müssen gemäss Art. 108 der Strassensignalisationsverordnung gewisse Bedingungen erfüllt sein und in einem Gutachten sorgfältig dargelegt werden. Sind diese Bedingungen erfüllt und wird Tempo 30 von den betroffenen Gemeinden mitgetragen, so wird heute bereits Tempo 30 auf definierten Abschnitten von Kantonsstrassen signalisiert. Tempo 30 wird auf Kantonsstrassen aber erfahrungsgemäss selten und zurückhaltend angewendet.

2. Ortsdurchfahrten werden in der Regel alle 20 bis 30 Jahre saniert, die Anliegen der zu Fuss Gehenden werden in den Projekten grundsätzlich berücksichtigt.
3. Der Regierungsrat geht davon aus, dass die Identifikation der relevanten Fussverkehrsquerungsstellen und deren Ausstattung mit adäquaten Querungselementen oder allenfalls die Einführung von Tempo 30 in der geforderten Frist von 15 Jahren abgeschlossen werden kann.

Die Forderungen der Motion sind bereits in Umsetzung. Der Sicherheit von Fussgängerstreifen und -querungen auf Kantonsstrassen wird heute bereits ein sehr grosser Stellenwert beigemessen. Sie ist fester Bestandteil der Planungsabläufe des Tiefbauamtes. Der Regierungsrat beantragt deshalb Annahme der Motion.

Verteiler

– Grosser Rat