



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 254-2022
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion: ☒
Geschäftsnummer: 2022.RRGR.394

Eingereicht am: 29.11.2022

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Knutti (Weissenburg, SVP) (Sprecher/in)
Speiser-Niess (Zweisimmen, SVP)
Gschwend-Pieren (Lyssach/Oberburg, SVP)
Blatti (Oberwil i. S., EDU)
Schär (Schönried, FDP)
Matti (Zweisimmen, Die Mitte)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 348/2023 vom 29. März 2023
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
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. auf Hauptverkehrsachsen generell Tempo 50 zu belassen

Begründung:

In den letzten Jahren sind im Kanton Bern auf stark befahrenen Kantonsstrassen sehr viele Tempo-30-Zonen realisiert worden. Der Kanton will jetzt in Schönried (Gemeinde Saanen) trotz einer Petition, die von 2003 Bürgerinnen und Bürgern unterschrieben wurde, erneut auf die Tempolimit 30 km/h zurückkommen. Wie auch in anderen Gemeinden wohl mit der Begründung, dass ohne Temporeduktion die Lärmschutzmassnahmen nicht eingehalten werden können. Dies ist ein nicht nachvollziehbares Argument, sondern lediglich ein Druckmittel, um von den Gemeinden positive Rückmeldungen zu erhalten. In Zürich haben die SVP und die FDP gegen flächendeckendes Tempo 30 eine Volksinitiative lanciert. Tempo-30-Zonen haben sicherlich in Wohnquartieren ihre Berechtigung, auf stark befahrenen Durchgangsstrassen, wie zum Beispiel in Rubigen, Huttwil usw., 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 anderen bereits realisierten Projekten besteht absolut keine Gefahr, und die Sicherheit ist gewährleistet. Tempo 30 ist aber auch

schlecht für die Umwelt, da bei Tempo 30 im niedrigeren und damit ungünstigeren Gang gefahren werden muss. Untersuchungen zeigen, dass mit Tempo 30 Lärm- und Schadstoffemissionen nicht verringert werden können und der Verbrauch sogar steigt. Die Autofahrer akzeptieren die heutigen Tempolimits in Wohngebieten als vertretbar. Aus unserer Sicht muss aber jetzt eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 auf unseren Strassen verhindert werden. Wir sind der Meinung, dass in Zukunft auf Hauptverkehrsachsen generell Tempo 50 gelten soll.

Antwort des Regierungsrates

Bei der vorliegenden Motion handelt es sich um eine Motion im abschliessenden Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates (Richtlinienmotion), da ihre Umsetzung in der Vollzugs-, Entscheidungs- und Aufgabenkompetenz des Regierungsrates liegt (Art. 90 Abs. 1 Bst. d, f und h KV). 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, und die Entscheidungsverantwortung bleibt beim Regierungsrat.

Im Rahmen der Beantwortung der vorliegenden Motion verweist der Regierungsrat grundsätzlich auf die Ausführungen zur Motion 219-2017 (RRB 122/2018), die vom Grossen Rat in der Frühlingssession 2018 abgelehnt wurde. Die damalige Antwort nimmt zur vorliegend erneut aufgeworfenen Thematik ausführlich Stellung und hat nach wie vor Gültigkeit.

Ein gut funktionierendes Kantonsstrassennetz, auf dem der Verkehr sicher und flüssig zirkulieren kann, ist dem Regierungsrat wichtig. Wo dies nicht der Fall ist, kann mittels verschiedenen Massnahmen eine Verbesserung der Situation herbeigeführt werden. Eine davon kann die Einführung von Tempo 30 innerorts sein. Wie die Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu aufzeigt, nimmt bei reduzierter Geschwindigkeit nicht nur die Anzahl, sondern auch die Schwere der Unfälle ab. Es resultiert ein Sicherheitsgewinn für alle Verkehrsteilnehmenden¹. Weiter reduziert Tempo 30 die Schadstoffbelastung, wenn es gelingt, den Verkehr flüssig zu halten.² Schliesslich nimmt der Strassenlärm durch weniger Brems- und Beschleunigungsvorgänge und schwächere Abrollgeräusche erheblich ab.³ Eine Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h kommt je nach Situation einer Verminderung des verursachten Lärms um zwei bis viereinhalb Dezibel gleich, was umgerechnet ungefähr einer Halbierung des Verkehrs entspricht.

Seit 2017 hat der streckenmässige Anteil von Tempo 30 auf dem 2100 km langen Kantonsstrassennetz um 0,8 Prozent auf 26,6 km zugenommen. Der Anteil der Tempo-30-Zonen und -Strecken am gesamten Kantonstrassennetz beträgt damit insgesamt 1,26 Prozent und ist in den letzten fünf Jahren nur geringfügig gewachsen. Tempo-30-Regimes werden auf Kantonsstrassen nicht breit eingeführt, sondern gezielt und restriktiv eingesetzt und kommen in der Regel nur dann in Frage, wenn die beteiligten Partner vor Ort, namentlich der Gemeinderat, zustimmen.

Zu der von den Motionären erwähnten und vom Schweizerischen Nutzfahrzeugverband (ASTAG) lancierte Petition hält der Regierungsrat zudem fest, dass die Petition zwar von 2003 Personen unterschrieben wurde. Aus dem rund 1000 Einwohnerinnen und Einwohner zählenden Dorf Schönried stammen jedoch lediglich 91 Unterschriften, die übrigen Unterschriften stammen aus weiten Teilen der Deutschschweiz und aus der Romandie.

Auf Berner Kantonsstrassen werden Tempo-30-Regimes nach den bundesrechtlichen Vorgaben (Art. 4a Verkehrsregelnverordnung) eingeführt. Diese sehen auf verkehrsorientierten Strassen, darunter fallen die meisten Kantonsstrassen, grundsätzlich Tempo 50 vor. Abweichungen sind

¹ Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) Mit Tempo 30 die Verkehrssicherheit erhöhen Fakten und Argumente (2020)

² Umweltbundesamt: Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstrassen (2016)

³ Bundesamt für Strassen: Grundlagen zur Beurteilung der Lärmwirkung von Tempo 30 (2017)

prinzipiell möglich, wobei die Voraussetzungen und Kriterien des Bundes für Geschwindigkeitsreduktionen zu beachten sind. Laut Artikel 108 der Signalisationsverordnung des Bundes können die Behörden oder das Bundesamt für Strassen für bestimmte Strassenstrecken Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten anordnen. Dazu ist auf verkehrsorientierten Strassen ein vorgängiges Verkehrsgutachten nötig, in dem abgeklärt wird, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Als Gründe für eine abweichende Höchstgeschwindigkeit gelten die Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, die Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder die Verbesserung des Verkehrsablaufs. Die Regelung, dass nur auf bestimmten Strassen eine Geschwindigkeitsbeschränkung angeordnet werden kann, macht zudem zwingend eine Einzelfallbetrachtung notwendig. Lautet das Fazit des Verkehrsgutachtens, dass die Voraussetzungen nach Artikel 108 der Signalisationsverordnung des Bundes nicht erfüllt sind, so wird auf die Einführung von Tempo 30 verzichtet.

Eine Annahme der Motion würde jegliche Handlungsspielräume ausschliessen, auf stark befahrenen Strassen, namentlich aus Sicherheitsgründen (z. B. Schulwege oder zum Schutz der Fussgängerinnen und Fussgänger in Tourismusorten) oder auch aus Lärmschutzgründen, abweichende Höchstgeschwindigkeiten zu verfügen.

Verteiler

– Grosser Rat