



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.: vom
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Auswahl**

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:

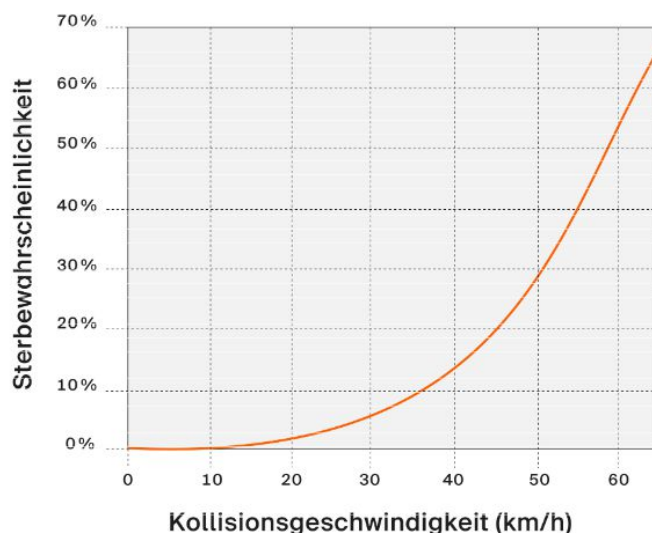
1. Der erste Ansatz besteht darin, zu erheben, an welchen Stellen die Strasse üblicherweise von Fussgängerinnen und Fussgängern gequert wird. Diese Stellen können, falls vorhanden, dem kommunalen Fusswegnetzplan entnommen werden. Gibt es keinen solchen Plan, sind die Stellen vom Regierungsrat anderweitig 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

Verteiler

- Grosser Rat