

Postulat: Konzept «Tempo 30 im Siedlungsgebiet» von Thun

Fraktionen SP, glp+EVP+EDU, GRÜNE/Junge Grüne und Mitunterzeichnende

Antrag

Der Gemeinderat wird gebeten die Ausarbeitung eines Konzeptes zur generellen Einführung von Tempo 30 im Siedlungsgebiet der Stadt Thun zu prüfen. Dies unter Berücksichtigung zweier Varianten:

- **Variante A** umfasst das gesamte Strassennetz der Stadt Thun innerhalb des Siedlungsgebiets
- **Variante B** umfasst das Strassennetz der Stadt Thun innerhalb des Siedlungsgebiets mit Ausnahme der Strassen der Strassenkategorie «Durchleiten». Dies gemäss dem BFU Modell 30/50 [5]. Diese Variante wurde mit der Interpellation I4/2009 angefragt.

Begründung

Ausgangslage und Problembeschreibung

Die Stadt Thun hat in den letzten Jahren u.a. zwei grössere Konzepte erarbeitet. Nebst dem Stadtentwicklungskonzept [1] enthält auch das Gesamtverkehrskonzept [2] wichtige Grundlagen und Erkenntnisse für die Entwicklung der Stadt Thun.

Das Gesamtverkehrskonzept der Stadt Thun 2035 [2] zeigt die IST-Situation auf und weist auf Handlungsfelder hin. Es werden konkrete Massnahmen formuliert. Dabei werden u.a. folgende Punkte thematisiert:

- Die Stadt Thun schneidet im Vergleich mit anderen Städten im Kanton Bern bei der Anzahl Verunfallten (Verletzte und Getötete) pro Einwohner schlecht ab ([2], Kapitel 2.9).
- In unmittelbarem Schulumfeld gibt es Strassen mit Tempo 50. Dieses Temporegime soll hinterfragt und die Möglichkeit von tieferen Geschwindigkeitsniveaus analysiert werden ([2], S. 51). Dazu wurde auch das Postulat P7/2020 eingereicht.
- Etliche Strassen werden als Schwachstellen im Strassennetz ausgewiesen. Dabei wird die mangelnde Verträglichkeit von Siedlung und Verkehr sowie die ungenügende Verkehrsberuhigung in Zentrumsbereichen angemerkt ([2], Abbildung 21, S. 41).

Weiter weist das Geoinformationssystem der Stadt Thun [8] etliche Bereiche mit einer Lärmvorbelastung aus, siehe Abbildung 1. Dazu wurde auch die Interpellation I28/2017 eingereicht.



Abbildung 1: Auszug aus dem Geoinformationssystem der Stadt Thun, Layer Lärmvorbelastung (rot gefärbt)

Gewisse Strassen erfüllen mit dem heutigen Betrieb die normativen Anforderungen nicht mehr. Als Beispiel dient die Schulstrasse. Die Norm zum geometrischen Normalprofil [6] fordert für den gemischten Verkehr von Lastwagen und Autos bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h eine Strassenbreite von mindestens 5.9 m (mit dem geforderten Sicherheitszuschlag 6.4 m). Der Mischverkehr von Lastwagen und Autos ist insbesondere durch die Einkaufszentren im Bereich des Strättligenplatzes gegeben¹.

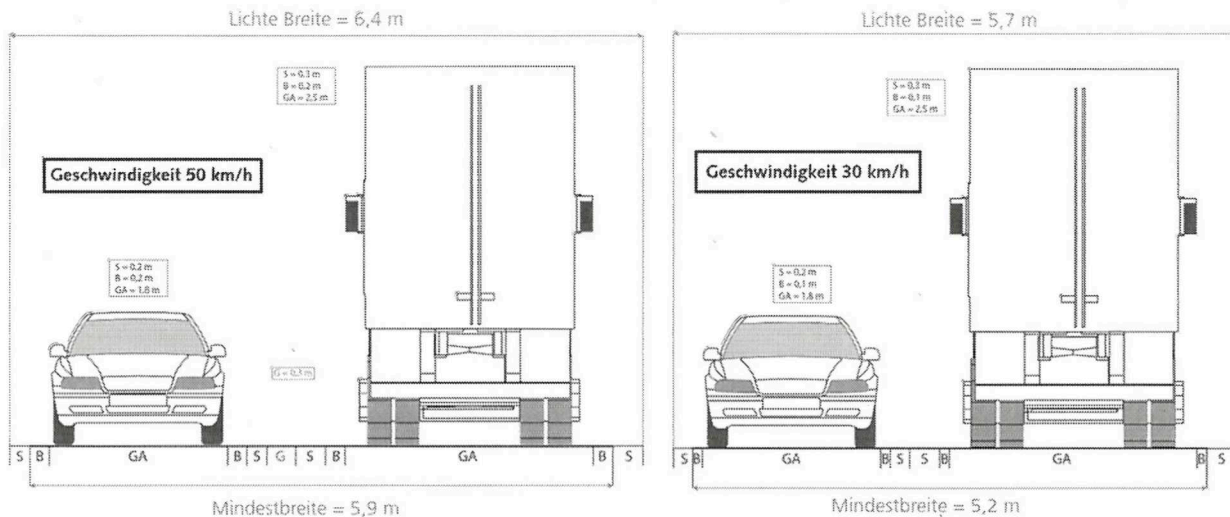


Abbildung 2: Platzbedarf im Begegnungsfall PW und LKW bei Geschwindigkeiten 50 km/h und 30 km/h gemäss der Norm (Quelle:[7], Kapitel 3).

Die verfügbare Strassenbreite der Schulstrasse erreicht meistens nicht die geforderte Mindestbreite; eine Ausnahme bildet der Bereich mit getrennten Fahrspuren beim Strättligenplatz. Daraus lässt sich schliessen, dass mit der vorhandenen Strassenbreite nur eine Geschwindigkeit von 30 km/h zulässig und bewilligungsfähig ist.

Stand der Wissenschaft

Mit einer Reduktion der erlaubten Geschwindigkeit auf 30 km/h wird die Verkehrssicherheit erhöht und die Lebensqualität durch tiefere Lärmemissionen verbessert.

Die Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU liefert in [4] Fakten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei Tempo 30: «„So ist die Sterbewahrscheinlichkeit für Fussgängerinnen und Fussgänger bei einer Kollision mit einem Fahrzeug, das 50 km/h schnell unterwegs ist, um das Sechsfache höher als bei 30 km/h.» Dies aufgrund des grösseren Anhaltewegs und der höheren Sterbewahrscheinlichkeit in Abhängigkeit der Kollisionsgeschwindigkeit, siehe Abbildung 3. Im Sicherheitsbarometer 2021 der BFU [10] wird ausgewiesen, dass insbesondere Seniorinnen und Senioren verhältnismässig oft schwer verletzt werden und Kinder auf Schweizer Strassen gefährdeter sind als anderswo (Vergleich Sterberate bei Verkehrsunfällen mit anderen Ländern). Um den Strassenverkehr sicherer zu machen, empfiehlt die BFU die konsequente Einführung von Tempo 30 innerorts. Denn damit liesse sich mindestens ein Drittel der schweren Unfälle verhindern.

¹ Bei Strassen ohne signalisiertes Verbot für Lastwagen und Gesellschaftswagen (Signale 2.07 und 2.08 der Signalisationsverordnung [9]) muss mindestens von einem Begegnungsfall PW-LKW ausgegangen werden.

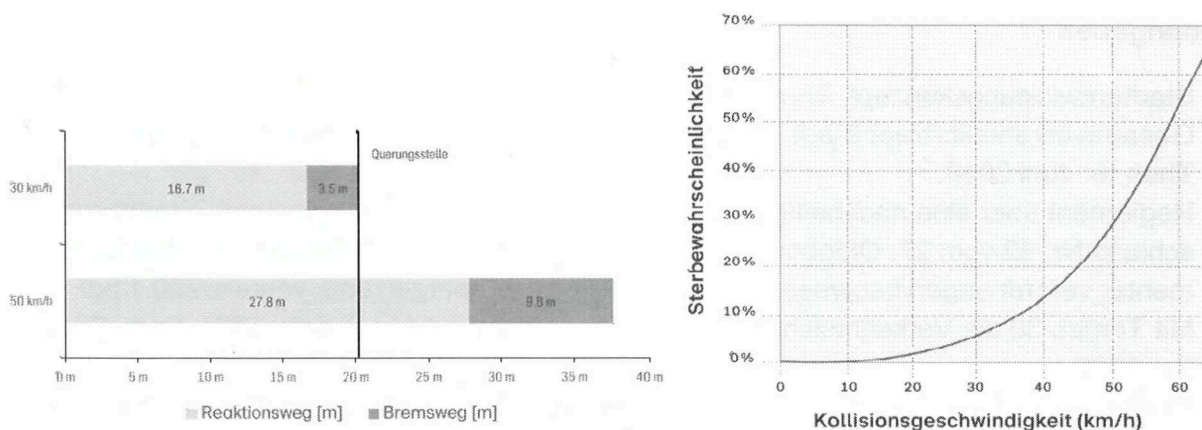


Abbildung 3: Auf der linken Seite wird der Anhalteweg bei den Ausgangsgeschwindigkeiten 30 km/h und 50 km/h und trockener Fahrbahn gezeigt. So ist ersichtlich, dass dort, wo ein Auto mit einer Ausgangsgeschwindigkeit 30 km/h nach einer Bremsung stillsteht, der Fahrer des Autos mit 50 km/h sich noch in der Reaktionsphase (noch keine Bremsung eingeleitet) befindet. Auf der rechten Seite ist die Sterbewahrscheinlichkeit von Fussgängern bei einer Kollision mit einem Motorfahrzeug dargestellt. So liegt die Wahrscheinlichkeit, bei einem Unfall mit einer Kollisionsgeschwindigkeit von 30 km/h zu sterben, bei rund 5%. Dahingegen stirbt im Schnitt jede dritte Person bei einer Kollision mit 50 km/h (Quelle: [4], Abbildungen 4 und 5).

Das Bundesamt für Umwelt weist als Massnahme zur Reduktion des Strassenlärms die Geschwindigkeitsreduktion aus [11]. So reduzieren sich die Lärmemissionen um rund drei Dezibel bei einer Herabsetzung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h. Dies bedeutet eine Halbierung des Strassenlärms.

Gesellschaftliche Sicht

In den letzten Jahren hat sich die gesellschaftliche Haltung zum Verkehr, dessen Auswirkungen und insbesondere zur Einführung von Tempo 30 gewandelt. Dies legitimiert die erneute Prüfung des Anliegens trotz der verschiedenen parlamentarischen Vorstösse der vergangenen Jahre (I21/2008, I4/2009, I28/2017 und P7/2020). Der Wandel zeigt sich exemplarisch an folgenden Städten:

- Münsingen hat grosse Bereiche des Strassennetzes bereits jetzt mit Tempo 30 signalisiert und wird in den kommenden Jahren Tempo 30 auch auf den Hauptstrassen und Durchgangsstrassen umsetzen. Dies wurde durch das Bundesgerichtsurteil² bestätigt.
- Zürich will bis 2030 weitgehend Tempo 30 einführen, dies zum Schutz der Bevölkerung vor übermässigem Strassenlärm [12].
- In allen spanischen Städten gilt seit Mai 2021 Tempo 30 für alle Strassen mit nur einer Fahrspur je Richtung. Damit sollen die Unfallzahlen und die Schwere von Unfällen gesenkt werden [13].
- In Paris gilt seit Ende August 2021 weitgehend Tempo 30, dies zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zur Reduzierung des Lärmes und als Beitrag zum Klimaschutz [14].

Innerhalb der Stadt Thun wurde das Anliegen zur Umsetzung von Tempo 30 bezogen auf die Schulstrasse von den beiden anliegenden Quartierleuten (Dürrenast und Neufeld) bei der Verkehrskommission im Frühling 2021 beantragt [15].

Thun, 12. Mai 2022

Dringlichkeit: Wird nicht verlangt.

M. B. oder

² BGE 136 II 539

Quellenangaben

- [1] Stadtentwicklungskonzept, Thun – STEK 2035, Dezember 2018
- [2] Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035, Analyse, Ziele, Netzkonzepte und Massnahmen, Thun, 8. Juni 2018,
- [3] Reglement über eine nachhaltige städtische Mobilität (Mobilitätsreglement), Stadtratsbeschluss Nr. 62 vom 27. Oktober 2016, 760.1, http://www.thun.ch/fileadmin/media/reglemente_verordnungen/bauwesen_oeffentliche_werke_energie_und_verkehr/760.1.pdf
- [4] Mit Tempo 30 die Verkehrssicherheit erhöhen, Fakten und Argumente, BFU, Bern, Dezember 2020
- [5] Modell 30/50, Fachdokumentation der Beratungsstelle für Unfallverhütung, MS.014-2019
- [6] Geometrisches Normalprofil, VSS-Norm SN 640 201 und VSS-40201
- [7] Begegnungsfälle und Fahrbahnbreiten, Faktenblatt 02/2017, Fussverkehr Schweiz, Februar 2017
- [8] ThunGIS, Geoinformationssystem der Stadt Thun, <https://thun.regiogis-beo.ch/#/>
- [9] Signalisationsverordnung SSV vom 5. September 1979 (Stand am 1. Januar 2021), SR 741.21
- [10] Sicherheitsbarometer 2021, Senioren und Kinder im Verkehr zu wenig sicher, BFU, 29. Juni 2021, <https://www.bfu.ch/de/die-bfu/medien/sicherheitsbarometer-2021>
- [11] Geschwindigkeitsreduktion als Massnahme gegen den Strassenlärm, BAFU, <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/laerm/fachinformationen/massnahmen-gegen-laerm/massnahmen-gegen-strassenlaerm/geschwindigkeitsreduktion.html>
- [12] Mehr Schutz vor Lärm durch weitgehende Einführung von Tempo 30, Medienmitteilung der Stadt Zürich, 14. Juli 2021, https://www.stadt-zuerich.ch/pd/de/index/das_departement/medien/medienmitteilung/2021/juli/210714a.html
- [13] Spanien: Tempo 30 in Städten, 11. Mai 2021, <https://www.adac.de/news/spanien-tempo-30/>
- [14] Paris drosselt die Geschwindigkeit, 30. August 2021, <https://www.derbund.ch/paris-drosselt-die-geschwindigkeit-579279775599>
- [15] Schulstrasse – sichere Verkehrswege, hohe Lebensqualität, Engagement in den Quartieren Dürrenast und Neufeld, www.schulstrasse-thun.ch