

Stadtratssitzung vom 22. September 2022

Postulat P 14/2022

Postulat betreffend Konzept «Tempo 30 im Siedlungsgebiet» von Thun

Fraktionen SP, glp/EVP/EDU und Grüne/JG vom 12. Mai 2022; Beantwortung

Wortlaut des Postulates

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 I 4/2009 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 Verkehrsunfällen (Verletzte und Getötete) pro Einwohner schlecht ab ([2], Kapitel 2.9).
- Im 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 P 7/2020 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 I 28/2017 eingereicht.

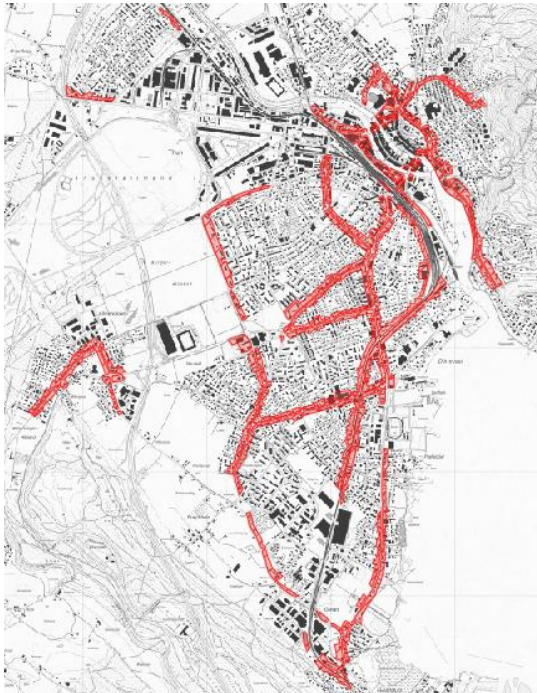


Abbildung 1: Auszug aus dem Geoinformationssystem der Stadt Thun, Layer Lärmvorbelastung (rot gefärbt)

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 Strättligplatzes gegeben¹.

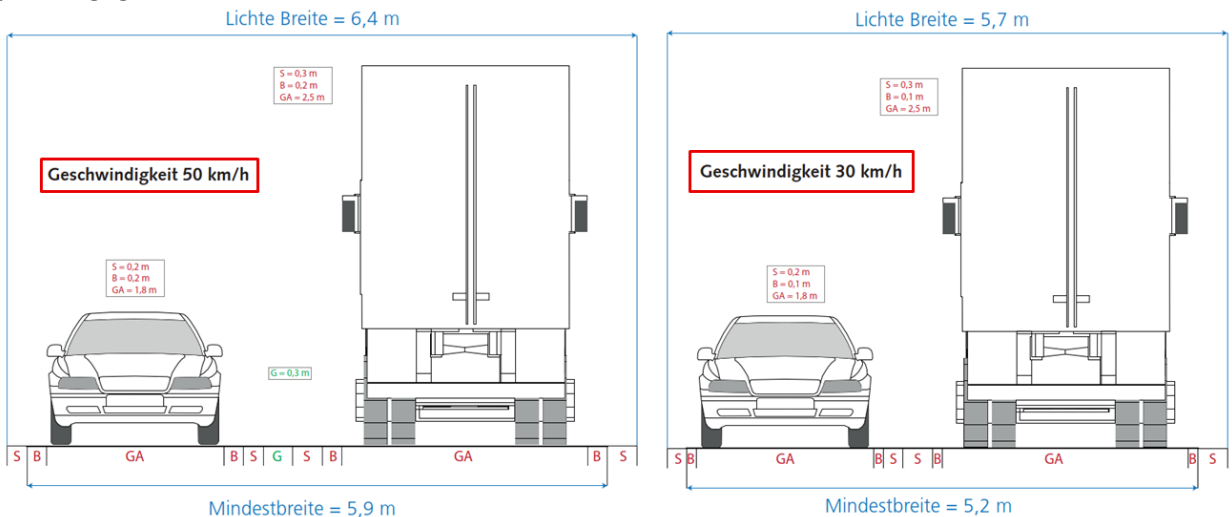


Abbildung 2: Platzbedarf im Begegnungsfall PW und LKW bei Geschwindigkeiten 50 km/h und 30 km/h gemäss der Norm (Quelle:[7], Kapitel 3).

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.

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.

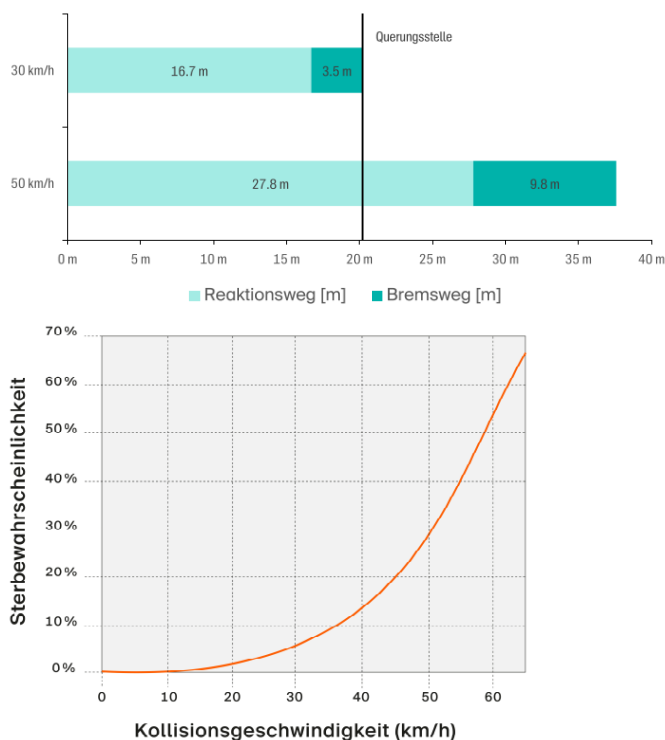


Abbildung 3: Auf der linken Seite wird der Anhalteweg bei den Ausgangsgeschwindigkeiten 30 km/h und 50 km/h und trockener Fahrbahn gezeigt. So ist ersichtlich, dass dort, wo ein Auto mit einer Ausgangsgeschwindigkeit 30 km/h nach einer Bremsung stillsteht, der Fahrer des Autos mit 50 km/h sich noch in 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 (I 21/2008, I 4/2009, I 28/2017 und P 7/2020). 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 Lärms 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].

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

² BGE 136 II 539

Stellungnahme des Gemeinderates

Das Gesamtverkehrskonzept 2035 der Stadt Thun bildet als übergeordnetes Planungs- und Steuerungsinstrument des Gemeinderates die wichtigsten Ziele der Verkehrspolitik der Stadt Thun für die kommenden Jahre ab. Das Thuner Verkehrssystem weist Stärken und Schwächen auf. Mit dem umfassenden Massnahmenkatalog (19 Massnahmenpakete und 20 Einzelmassnahmen) sollen insbesondere die Schwächen in den kommenden Jahren sukzessive eliminiert werden.

Im Gesamtverkehrskonzept wurden Beschreibungen zu den Strassennetzkategorien vorgenommen, bei welchen Zielvorstellungen, insbesondere auch zu den zukünftigen möglichen Verkehrsregimes vorgenommen wurden. Dabei wurde unterschieden zwischen Basisnetz mit den Funktionen «Hochleistungsstrasse» und «Durchleiten» und Quartiernetz mit den Funktionen «Verbinden» und «Feinerschliessen». Für alle vier Strassenfunktionen wurden Richtgeschwindigkeiten und Vorgaben für deren Umsetzung definiert. Dabei sind drei Geschwindigkeitsklassen im städtischen Strassennetz vorgesehen: Tempo 50, Tempo 30 und Tempo 20.

Seit 1994 hat die Stadt Thun auf dem städtischen Strassennetz quartierweise Tempo-30-Zonen, zuletzt 2019 in der Zone Obermatt – Hofackerstrasse, sowie Streckenabschnitte mit Geschwindigkeit 30 belegt. An publikumsintensiven Standorten wie beim Zentrum Oberland (2011) und in grossen Teilen der Innenstadt/Altstadt (2018) wurden Begegnungs- respektive Fussgängerzonen eingeführt. Die durch die Stadt Thun verlaufenden Kantonsstrassen sind nicht in der Hoheit des Gemeinderates.

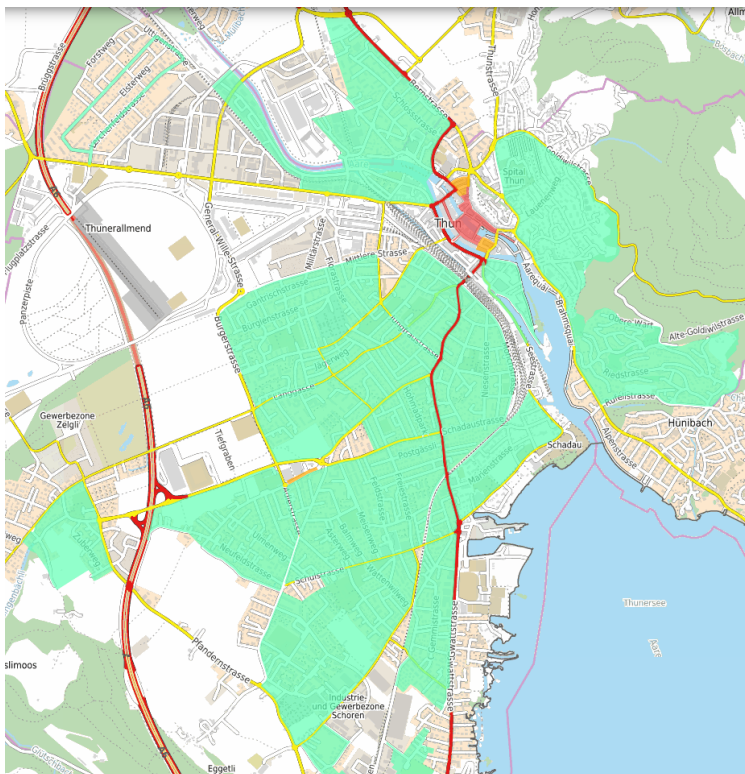


Abbildung 1: Tempo-30-Zonen (grün), Begegnungszonen (orange) und Fussgängerzonen (rot)

Das Strassennetz von Thun ist insbesondere in den grossen Thuner Wohnquartieren (Neufeld/Bostuden, Westquartier, Hohmad, Dürrenast, Länggasse, Lerchenfeld und Innenstadt) einer

vielfältigen verkehrlichen Nutzung ausgesetzt. Themen wie Erschliessungs- oder Verbindungsfunktion, Geschwindigkeitsregime, ÖV-Erschliessung, wichtige Velo- und Fussverkehrsverbindungen, Parkierung sowie Sicherheit und Immissionen betreffen alle. Zudem sind in den einzelnen Quartieren auch ortsspezifische Themen mit zu berücksichtigen.

Gemäss Gesamtverkehrskonzept sollen daher die Strassenzüge gesamtheitlich betrachtet werden, auch die Geschwindigkeitsthematik. Hierzu sind die Massnahmenpakete G3 «Betrieb und Gestaltung Wohnquartiere» und G4 «Betrieb und Gestaltung Innenstadt» bestimmt. Diese bilden die Grundlage zur Festlegung der zukünftigen Massnahmen ab. Auf Basis von zu entwickelnden gesamtheitlichen Betriebs- und Gestaltungskonzepten auf dem Thuner Strassennetz wird eine quartierverträgliche Strassenraumgestaltung mit einer zweckmässigen Verkehrsorganisation und entsprechendem Geschwindigkeitsregime angestrebt. Weitere Aspekte wie das Verkehrsnetz, die Vortrittsregelungen sowie der Strassenraum und die Platzgestaltung sollen auch thematisiert werden. Aus der Synthese werden Detailmassnahmen abgeleitet, priorisiert und die Finanzierung im Aufgaben- und Finanzplan sichergestellt, um dann in den Folgejahren die Umsetzung anzugehen.

Dem Gemeinderat ist wichtig, dass die Gesamtsicht sichergestellt wird. Dabei kann die Priorität nicht allein auf das Geschwindigkeitsregime abgestellt werden. Eine gesamtheitliche Betrachtung, wie sie in den Massnahmenpaketen G3 und G4 vorgesehen ist, muss weiterverfolgt werden. Wie erwähnt wird die Thematik Geschwindigkeitsregime Bestandteil der Massnahmenpakete G3 und G4 sein und in den Betriebs- und Gestaltungskonzepten diskutiert werden müssen. Die Fragestellungen des Postulates werden dabei explizit mit aufgenommen. Eine losgelöste Diskussion der Geschwindigkeitsthematik wird aufgrund der aktuellen Auslastung und Ressourcenplanung in der Verwaltung nicht möglich sein. Die Erarbeitung der Betriebs- und Gestaltungskonzepte sieht auch einen entsprechenden Einbezug der Anspruchsgruppen vor. Auch hier gilt es, sorgfältig mit den vorhandenen Ressourcen umzugehen. Ein partizipativer Prozess bindet immer viele Kapazitäten für alle; umso wichtiger sind strukturierte Vorgehensweisen und Prozessabläufe.

Nächste Schritte

Nachdem der Stadtrat am 7. Juli 2022 dem Kreditgeschäft «Thuner Innenstadt – Gestaltung Verkehrs- und Stadträume» einstimmig zugestimmt hat, werden die Arbeiten zum Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Innenstadt (Massnahme G4) zeitnah vorangetrieben. Die Arbeiten zum ersten Quartier-BGK für die Quartiere Neufeld-Dürrenast können voraussichtlich frühestens in der zweiten Jahreshälfte 2023 aufgenommen werden, vorausgesetzt, die notwendigen personellen Ressourcen stehen bereit.

Petition Schulstrasse

Am 7. Juni 2022 wurde die Petition «Verbesserung der Verkehrssicherheit und Erhöhung der Lebensqualität an der Schulstrasse – Tempo 30» eingereicht. In Bezug auf diese Petition anerkennt der Gemeinderat den Wunsch nach mehr Verkehrssicherheit, will aber am Grundsatz der Erarbeitung der quartierspezifischen Betriebs- und Gestaltungskonzepte mit einer gesamtheitlichen Betrachtung festhalten (Massnahmenpaket G3). Trotzdem soll die Situation an der Schulstrasse in Abkehr vom Gesamtverkehrskonzept losgelöst und nicht präjudizierend betrachtet werden. In Form eines Pilotprojektes sollen verschiedene Aspekte geprüft werden (u.a. mit einem Verkehrsversuch). Diese Erkenntnisse sollen die Grundlagen für die zukünftigen Quartier-Betriebs- und Gestaltungs-

konzepte liefern und bei der definitiven Ausgestaltung beigezogen werden. Stand heute könnten frühestens ab Sommer 2023 versuchsweise Verkehrsanordnungen lanciert werden.

Bereits zahlreiche Massnahmen umgesetzt

Die Stadt Thun hat in den letzten Jahren sukzessive Massnahmen umgesetzt. Bezüglich Unfallschwerpunkte hat die Stadt Thun ein erstes Massnahmenpaket 2019/2020 an fünf Kreuzungen realisiert. 2022 wurde der Unfallschwerpunkt am schwierigen Verkehrsknotenpunkt Maulbeerkreisel erfolgreich saniert. Mit Wirkungskontrollen werden diese Massnahmen begleitet. Aktuell laufen die Planungen für ein zweites Massnahmenpaket Sofortmassnahmen Unfallschwerpunkte bei fünf weiteren Kreuzungen an.

Im Schulumfeld wurden 2020 während der Schulsommerferien Signalisierungen und Markierungen für den Schulbeginn instandgestellt, ergänzt und vereinheitlicht. Von den 38 Thuner Schul- und Kindergartenstandorten befinden sich aktuell noch sieben Standorte an reinen Tempo-50-Strassen. Diese Standorte werden im Rahmen der Quartier-Betriebs- und Gestaltungskonzepte Gegenstand weiterer Untersuchungen sein und im Zusammenhang mit den Grundsätzen zum zukünftigen Geschwindigkeitsregime mitdiskutiert werden müssen.

In den Jahren 2010 bis 2017 hat die Stadt Thun für alle lärmvorbelasteten Strassenzüge Lärmsanierungsprojekte erstellen lassen und in den Folgejahren die Lärmsanierungsmassnahmen umgesetzt. Aktuell laufen die letzten Lärmfenstersanierungen in der Innenstadt. Bei umfangreichen Belagssanierungen werden lärmarme Beläge eingebaut, wie zum Beispiel 2019 auf der Allmendstrasse.

Da die Prüfung des Anliegens der Postulantinnen und Postulanten mit der vorliegenden Berichterstattung bereits erfolgt ist, kann das Postulat angenommen und gleichzeitig abgeschrieben werden.

Antrag

Annahme und gleichzeitige Abschreibung.

Thun, 31. August 2022

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber
Bruno Huwyler Müller