

Auszug aus dem Protokoll

Sitzungsdatum	Traktandum	Beschlussnummer	Geschäftsnummer	Ordnungsnummer
22.09.2021	10	41	1929	00.06.04

Motion Esther Schwarz (SP) und Mitunterzeichnende betreffend "Tempo 30 auf der Bernstrasse innerorts Zollikofen", Erheblicherklärung

Ausgangslage

Am 26. Mai 2021 wurde folgende Motion eingereicht:

Erstunterzeichner/in: Esther Schwarz (SP)

Mitunterzeichnende: Philipp Steiner (SP), Ratheeshan Gunaratnam (SP), Michael Fust (SP), Monika Flückiger (SP), Andrea-Julien Bersier (SP), Dominique Zangger (SP), Petra Spichiger (SP), Kornelia Hässig Vinzens (SP), Sabine Breitenstein (GFL), Bruno Vanoni (GFL), Annamaria Badertscher (GFL), Simon Rubi (GLP), Andreas Buser (GLP), Mario Morger (GLP)

«Antrag:

Der Gemeinderat wird beauftragt, beim Kanton Bern eine signalisierte Geschwindigkeit von 30 km/h auf der Bernstrasse innerorts Zollikofen zu erwirken und die dafür notwendigen Schritte abzuklären und zu unternehmen.

Begründung:

Ausgangslage

Die Ergebnisse der aktuellsten Bevölkerungsbefragung 2020 zeigen wie seit mindestens 2012 unverändert das gleiche Bild: Die Verkehrsbelastung in Zollikofen wird von 80 % der Bevölkerung als problematisch beurteilt. Dies mit deutlichem Abstand zu den anderen erfragten Lebensbereichen. Die aktuelle Verkehrssituation MIV (inkl. Lärmbelastung) wird also als Problem der grössten Einschränkung der Lebensqualität und dem grössten Handlungsbedarf wahrgenommen und den Gemeindebehörden rückgemeldet. Es muss also allen Gemeindevertretern das grösste Anliegen sein, die Verkehrssituation möglichst zeitnah zu verbessern, dies insbesondere an der Bernstrasse, wo das Problem am grössten ist (1Verkehrsaufkommen über 16'000 Fahrzeuge, entspricht einer der meistbefahrenen Hauptstrassen im Kanton Bern).

Welche Massnahmen liegen vor?

Im Richtplan Verkehr von 2016 und den dazugehörigen Massnahmenblättern MIV wird das Problem Bernstrasse erkannt und genannt. Es wird dabei auf die Einführung des Verkehrsmanagements (VM) Bern Nord und die Entwicklung von Visionen für die Bernstrasse im Zeithorizont 5 – 15 Jahre (ab 2016) verwiesen. Das Ziel ist ganz klar genannt: "Aufwertung des öffentlichen Raums entlang der Bernstrasse, insbesondere im Abschnitt zwischen Untertzollikofen und Bahnhof Zollikofen". Das VM Bern Nord kann dieses Ziel nicht erfüllen, weshalb weitergehende Massnahmen notwendig sind.

¹ https://www.bve.be.ch/bve/de/index/strassen/strassen/downloads_publikationen/verkehrsdaten.html

Das Verkehrsmanagement Bern Nord ist sicherlich begrüssenswert und ein regional geplantes und verankertes Instrument zur Verbesserung der regionalen Situation des Verkehrs. Doch was betrifft und interessiert die Einwohnerinnen und Einwohner von Zollikofen? Das Verkehrsmanagement Bern Nord wird hauptsächlich eine Verflüssigung des Durchgangsverkehrs durch Zollikofen zur Folge haben. Dies ist für den öffentlichen Busverkehr sicherlich eine Erleichterung.

Jedoch wird die Belastung bezüglich Lärm und Sicherheit gleichbleiben oder sich sogar verschlechtern (höheres Tempo auch tagsüber bedeutet mehr Lärm und mehr gefährliche Situationen für Fussgehende und Velofahrende insbesondere in den Kreiseln).

Die Entwicklung von langfristigen Massnahmen für die Bernstrasse wird im Richtplan Verkehr mit dem Zeitraum von 5 – 15 Jahren (ab jetzt 0 – 10 Jahre), basierend auf den gewonnenen Verkehrszahlen, beabsichtigt. So lange kann die Bevölkerung von Zollikofen nicht mehr warten; sie wartet schon seit zu vielen Jahren auf eine Verbesserung.

Warum Tempo 30 auf der Bernstrasse?

Die Begründungen dieser Motion sind hauptsächlich angelehnt an die gesetzlichen Vorgaben der Signalisationsverordnung Artikel 108. Die Bernstrasse wird vortrittsberechtigt bleiben (übergeordnete Strasse) und wichtige Fussgängerstreifen (z. B. Schulwege, Läden, Altersheim) können bestehen bleiben.

Tempo 30 schützt vor Lärm

Bei Verflüssigung des Verkehrs und Beibehaltung von Tempo 50 wird die Lärmbelastung auf der Bernstrasse eher zunehmen. Das Problem des Lärms besteht auch nachts.

Bei Tempo 30 werden gegenüber Tempo 50 ca. 3 Dezibel weniger Lärm verursacht, das entspricht in der Lärmwahrnehmung etwa der Halbierung der Verkehrsmenge (VCS Magazin 1/21, BAFU). Das Bundesgericht stützt in der Rechtsprechung Tempo 30 als wirtschaftlich tragbare und wirksame Bekämpfung von Strassenlärm. Dadurch hat sich auch beim Tiefbauamt des Kantons Bern die Praxis bei der Einführung von Tempo 30 verändert.

Tempo 30 bringt keinen Zeitverlust

Innerorts macht eine Temporeduktion von 50 auf 30 km/h auf eine Strecke von 2 km ca. 1,5 Minuten aus. Dies ist dem (auswärtigen) MIV zugunsten der Bevölkerung von Zollikofen zuzumuten (Die Einwohner fahren wohl selten die ganze Strecke). In den Tageszeiten mit viel Verkehr kann (auch heute) ohnehin nur langsamer gefahren werden. Durchgangsverkehr kann die Autobahn nutzen.

Lärmbelastung schadet der Gesundheit

Es ist nachgewiesen, dass eine andauernde Lärmbelastung eine Gefährdung der Gesundheit verursacht und psychische und physische Krankheiten begünstigt und somit auch Kosten verursacht. Die Bernstrasse in Zollikofen ist zu einem grossen Teil mit Wohnungen gesäumt. Möglicherweise ist die gegenwärtige Lärmbelastung so gross, dass Belastungsgrenzwerte überschritten werden und Sanierungsmassnahmen nötig sind.

Die Sicherheit wird erhöht

Der Bremsweg mit reduziertem Tempo ist kürzer. Die Unfallhäufigkeit wird reduziert, die Sicherheit wird erhöht. Dies unterstützt die Ziele der Gemeinde im Bereich Schulwegsicherheit sowie allgemein von vulnerablen Verkehrsteilnehmenden an der Bernstrasse (Kinder/Schulweg und ältere Menschen/Bereich Altersheim). Durch das VM Bern Nord besteht auch die Gefahr, dass die Zufahrt auf die Knoten (Kreisel und Kreuzungen) schneller erfolgt und dadurch gefährlicher wird. Schon heute gibt es häufig gefährliche Situationen an den Kreiseln, die praktisch gerade durchfahren werden können und so immer wieder (Beinahe-)Unfälle mit Velofahrenden provozieren. In Richtung Bern gibt es keine Veloinfrastruktur, in Richtung Münchenbuchsee nur minimalste Velostreifen, welche den heutigen Empfehlungen und Normen nicht mehr entsprechen. Mit Tempo 30 können die Forderungen des Sachplan Veloverkehr eher erfüllt werden.

Belebung des Dorfkerns wird gefördert

Durch eine Reduktion des Tempos und damit einhergehenden Senkung der Lärmbelastung wird es attraktiver, sich im Dorfkern aufzuhalten. Dies kann den Interessen von Geschäften, Cafés, Restaurants entgegenkommen und zahlt sich auch wirtschaftlich aus. Ausserdem unterstützt dies die Bemü-

hungen der Gemeinde zur Belebung und Attraktivitätssteigerung des Dorfkerns (siehe Ziel, Richtplan Verkehr).

Mögliche Reduktion des Verkehrsaufkommens

Das VM Bern Nord soll dafür sorgen, dass die Strecken, welche von Bussen befahren werden staufrei sind. Der Stau soll auf die nicht von Bussen befahrenen Strecken oder auf Strassen mit Busspuren verschoben werden. Folglich soll der stockende Verkehr zu den Hauptverkehrszeiten auf der Bernstrasse etwas reduziert werden können. Indem auf der Bernstrasse durch Zollikofen der Stau abnehmen soll, wird der Schleichverkehr via Gemeindestrassen abnehmen können. Im Rahmen des VM Bern Nord ist ein wichtiges Ziel, den Verkehr auf der Autobahn flüssig zu halten. Aus diesen Gründen ist es jetzt die Chance, auch auf der Bernstrasse eine gewisse Beruhigung zu erreichen, ohne dass eine andere Strassenachse in Zollikofen mehr belastet wird. Die Knoten (Kreisel und Kreuzungen) sind leistungsfähigkeitsbestimmend. Das Verkehrsaufkommen wird durch Tempo 30 nicht erhöht.

Prominente, visionäre Beispiele von (Pionier-)Gemeinden, die das Gleiche machen, mit Erfolg Münsingen (BE) erhielt vom Bundesgericht grünes Licht für Tempo 30 auf einem Abschnitt der überlasteten Ortsdurchfahrt (Kantonsstrasse). Beispiel Lausanne: Die Stadt führt in der Nacht Tempo 30 ein zur Bekämpfung der Lärmbelastung. (VCS Magazin 1/21). Es gibt noch mehr solche Beispiele.

Fazit

Der Gemeinderat wird beauftragt, ein Konzept und einen Vorschlag zu erarbeiten, wie auf der Bernstrasse Tempo 30 eingeführt werden kann und die Umsetzung beim Kanton zu beantragen. Es ist abzuklären, ob dazu Voraussetzungen geschaffen werden müssen (z. B. Tempo 30 auf angrenzenden Quartierstrassen) und diese sind gegebenenfalls umzusetzen.

Tempo 30 auf der Bernstrasse ist jetzt notwendig, rasch umsetzbar, praktisch kostenlos und ein Gewinn für alle Bewohnerinnen und Bewohner von Zollikofen.

Zollikofen kann sich beim Problem Bernstrasse nicht auf den Kanton oder die Regionalplanung verlassen. Zollikofen ist für seine Bewohnerinnen und Bewohner selber verantwortlich und muss Massnahmen ergreifen um deren Wohn- und Lebensqualität, Gesundheit und Sicherheit zu schützen und zu verbessern. Die Bevölkerung von Zollikofen gibt seit Jahren in der Bevölkerungsbefragung ein unmissverständliches Votum zur Verkehrssituation MIV ab. Zollikofen muss jetzt handeln, es braucht Sofortmassnahmen. Eine rasche Einführung von Tempo 30 auf der Bernstrasse schafft keine neuen Probleme, tangiert keines der regionalen oder kommunalen Ziele und auch nicht die Planung und Umsetzung von anderen Visionen, sondern bringt eine sofortige Verbesserung in mehreren Bereichen.

Die Einführung von Tempo 30 auf der Bernstrasse ist praktisch kostenlos, nachgewiesen wirksam und effizient für Wohn- und Lebensqualität, Belebung des öffentlichen Raumes, Lärmbelastung, Gesundheit, Sicherheit, insbesondere auch von Kindern und alten Menschen.

Tempo 30 im Dorfkern hat bei der nachgewiesenen Frequenz und Belastung eine gute Aussicht vom Kanton bewilligt zu werden.»

Antwort

Formelles

Bei der vorliegenden Motion handelt es sich um eine sogenannte Richtlinienmotion im abschliessenden Zuständigkeitsbereich des Gemeinderates gemäss Art. 49 Absatz 2 der Gemeindeverfassung und Art. 35 Absatz 2 und 3 der Geschäftsordnung des Grossen Gemeinderats. Der Gemeinderat hat bei Richtlinienmotionen einen recht grossen Spielraum in der Umsetzung. Entscheid und Verantwortung bleiben beim Gemeinderat.

Die Abschreibung erfolgt nach der Behandlung des vorliegenden Berichtes gemäss Art. 35 Abs. 3 des Geschäftsreglements des Parlaments stillschweigend (ohne formellen Parlamentsbeschluss).

Verkehrsbelastung Bernstrasse

Vekehrserhebungen seit den 80er Jahren zeigen, dass das Verkehrsaufkommen auf der Bernstrasse sehr konstant ist und keine Zunahme stattfindet. An Werktagen befahren rund 18'000 Fahrzeuge die Bernstrasse und im Schnitt über eine ganze Woche (inkl. Wochenende) sind es rund 16'000 Fahr-

zeuge. Dies ist ein sehr hoher Wert und macht den Aufenthalt entlang der Strasse wenig attraktiv. Zudem ist die Situation für den Veloverkehr auf Grund der gegebenen Strassenbreite nicht zufriedenstellend. Dementsprechend fallen Umfrageergebnisse in diesem Bereich negativ aus. Der Gemeinderat ist sich dieser Problematik bewusst und hat im Rahmen der Ortsplanungsrevision wie von der Motionärin ausgeführt ein entsprechendes Massnahmenblatt ausgearbeitet.

Massnahmenblatt M-MIV-3 Richtplan Verkehr

Der Gemeinderat weist darauf hin, dass der Richtplan Verkehr behördenverbindlich ist. Das Massnahmenblatt sieht vor, Grundlagendaten zur Bernstrasse zu erheben, damit langfristige Massnahmen entwickelt werden können. Konkret ist die Durchführung einer Erhebung des Ziel-/Quellverkehrs und des Durchgangsverkehrs auf der Bernstrasse als auch auf weiteren zuführenden Achsen (Kirchlin-dachstrasse, Zürichstrasse Münchenbuchsee, Länggasse Richtung Ittigen) vorgesehen. Da im Rahmen des Verkehrsmanagement Bern-Nord ohnehin Daten erhoben werden, ist eine Koordination der Datenerhebung vorgesehen. Definitiv in Betrieb genommen wird das Verkehrsmanagement-System im Jahr 2022.

Der Gemeinderat hält an diesem Vorgehen fest, da dies das Resultat einer ausgewogenen und abgestimmten Gesamtplanung ist. So gilt es insbesondere, erste Erfahrungen mit dem neuen System zu gewinnen und die verlangten Grundlagen zu beschaffen.

Tempo 30

Im Rahmen der Ortsplanungsrevision wurde auch die Frage der Höchstgeschwindigkeit geklärt und festgelegt. In den Wohnquartieren sind flächendeckend Tempo 30-Zonen realisiert. Auf den Quartiersammelstrasse soll Tempo 40 gelten und auf den beiden Kantonsstrassen Tempo 50. Dies ist der politische Konsens der ausführlichen Arbeiten an den Richtplänen, welche seit Ende 2018 in Kraft sind. Im Rahmen der Mitwirkungsmöglichkeiten wurde vereinzelt Tempo 30 auf der Bernstrasse gefordert. Es gab aber auch mindestens so viele Gegenstimmen dazu. Grundlegend bestritten war aber das Temporegime 30/40/50 in keiner Phase der politischen Diskussion. Der Gemeinderat will daher am eingeschlagenen Kurs festhalten und keine dem Richtplan widersprechenden Massnahmen auslösen.

Zudem bezweifelt der Gemeinderat, dass die von der Motionärin genannten Ziel mit einer tieferen Höchstgeschwindigkeit erreicht werden können. Bei hohem Verkehrsaufkommen wird bereits heute Tempo 30 eingehalten. Auch mit dem Verkehrsmanagement wird es kaum so sein, dass in den Hauptverkehrszeiten 50 km/h gefahren werden kann. Dies ist auch nicht das Ziel. Mit der Dosierung soll eine Verstetigung des Verkehrs auf tiefem Geschwindigkeitsniveau erreicht werden.

Fazit

Der Gemeinderat will keine vorgezogene Einzelmassnahme losgelöst vom Gesamtkontext. Das grundsätzliche Temporegime 30/40/50 ist sehr gut akzeptiert und hat sich bewährt. Das Massnahmenblatt M-MIV-3 soll wie geplant umgesetzt werden, d. h. zuerst wird das Verkehrsmanagement eingeführt und die Grundlagendaten erhoben. Auf Grund der gewonnen Erkenntnisse daraus können allenfalls langfristige Szenarien in Zusammenarbeit mit dem Kanton Bern erarbeitet werden.

Antrag Gemeinderat

Die Motion Esther Schwarz (SP) und Mitunterzeichnende betreffend «Tempo 30 auf der Bernstrasse innerorts Zollikofen» wird nicht erheblich erklärt.

Beratung

GGR-Präsidentin Annette Tichy-Gränicher (GFL): Das Eintreten ist vorgegeben, die Antwort des Gemeinderats liegt vor. Esther Schwarz hat vorgängig bekanntgegeben, dass sie die Motion heute Abend in ein Postulat umwandeln wird. Ausserdem ändert sie den Antrag gemäss ihrem E-Mail vom 21. September 2021 wie folgt:

Antrag bisher:

Der Gemeinderat wird beauftragt, beim Kanton Bern eine signalisierte Geschwindigkeit von 30 km/h auf der Bernstrasse innerorts Zollikofen zu erwirken und die dafür notwendigen Schritte abzuklären und zu unternehmen.

Antrag neu:

Der Gemeinderat wird beauftragt, unter Einbezug erster Erfahrungen mit dem Verkehrsmanagement Bern-Nord, eine signalisierte Geschwindigkeit von 30 km/h auf der Bernstrasse innerorts Zollikofen zu prüfen und die dafür notwendigen Schritte beim Kanton abzuklären und vorher zu prüfen, ob eine Verkehrsmessung in Zollikofen vor der Einführung des Verkehrsmanagements Bern Nord zur Erhebung von Vergleichsdaten sinnvoll ist (Zum Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr, zur Verkehrssicherheit, zu Lärmemissionen).

Esther Schwarz (SP): Ich wandle die eingereichte Motion hiermit in ein Postulat um. Für die eingereichte Motion «Tempo 30 innerorts auf der Bernstrasse in Zollikofen» beantragt der Gemeinderat «nicht Erheblicherklärung». Der Gemeinderat begründet dies hauptsächlich mit dem Argument, es seien schon Massnahmen geplant, um das Verkehrsproblem in der Region Bernstrasse zu lösen. Nämlich, die Umsetzung des Massnahmenblatts MIV-03 des Richtplans Verkehr und die Einführung des Verkehrsmanagements Bern-Nord (VMBN). Das sind zwei sinnvolle und hilfreiche Ziele. Der Gemeinderat will aus den Grundlagendaten, die im Zusammenhang mit dem VMBN erhoben werden, langfristige Szenarien in Zusammenarbeit mit dem Kanton Bern erarbeiten. Ich bin froh, dass der Gemeinderat das Problem erkennt und handeln will – sehr gut.

Trotzdem ist es nötig, sinnvoll und dringend, vorliegendes Postulat nun an den Gemeinderat zu überweisen. Ich gehe auf die Gründe ein:

Die Bernstrasse war vor vielen Jahren ein Pionierprojekt. Als eine der ersten Kantonsstrassen innerorts wurde der Mittelstreifen gebaut unter anderem als Versuch, das Dorfleben und den Langsamverkehr mit dem Strassenverkehr verträglicher zu gestalten. Mit der Veränderung des Verkehrs in den letzten Jahren und Jahrzehnten hat sich gezeigt, dass dabei einige Faktoren den aktuellen Bedürfnissen nicht mehr entsprechen. Zum Beispiel können die Kreisel viel zu schnell durchfahren werden, für ein Schulkind ist die sichere Überquerung der Strasse so sehr schwierig. Es kommt täglich zu sehr gefährlichen Situationen auf der Bernstrasse, wie wir alle wissen. Meine letzte Fast-Kollision mit dem Velo im Kreuzkreisel ist gestern gewesen. Ich könnte noch einige so Beispiele erzählen. Aber, das kennt ihr selber. Und wirklich gemächlich, ehrlich gesagt, ist es nicht, sich an der Bernstrasse aufzuhalten. Es ist höchste Zeit, konkret zu schauen, wie die Bernstrasse wieder den Bedürfnissen von Zollikofen angepasst werden kann. Der Gemeinderat hat diesbezüglich in den letzten Jahren zu wenig unternommen, die Bernstrassensituation zu verbessern, obwohl sie für die Bevölkerung ein grosses Problem darstellt.

In seiner Antwort auf die eingereichte Motion geht der Gemeinderat leider nicht auf wichtige Einschränkungen der Lebensqualität in Zollikofen ein:

- Ist es ein gutes Zeichen, dass die Anzahl Fahrzeuge pro Tag mit durchschnittlich 16'000 nicht zunimmt, sondern konstant bleibt? Nein, denn die Anzahl ist viel zu hoch und kann gar nicht mehr zunehmen, denn, es ist ja immer Stau.
- Ist das Temporegime gut akzeptiert und bewährt, wie der Gemeinderat schreibt? Eine Begründung für diese Behauptung gibt er nicht. Also wissen wir es nicht. Was wir wissen ist, dass in der Bevölkerungsbefragung 2020 80 % der Bevölkerung sagen, die Verkehrsbelastung ist zu hoch, 48 % sagen, die Lärmbelastung ist zu hoch. Und dies seit Jahren.
- Ist die Gesundheit der Bevölkerung von Zollikofen genug geschützt? Nein, denn Lärm ist ein grosser Kostentreiber für die häufigsten Volkskrankheiten wie Schlafstörungen und Stresserkrankungen, Herz, Kreislauf, usw. Das wissen wir. Und, wir wollen ja keine unnötigen Kosten.

- Ist die Gesundheit der Bevölkerung von Zollikofen genug geschützt? Nein, denn die Sicherheit auf der Bernstrasse ist nicht gegeben. Ich persönlich will auf gar keinen Fall warten, bis etwas Schlimmeres passiert. Das will niemand, da bin ich sicher.

Der Gemeinderat will abwarten, bis das VMBN Daten liefert, die keine Vergleichsbasis haben und danach wissen wir nicht, wie lange es geht, bis Strategien entwickelt werden. Das ist keine Option mehr.

Für uns Parlamentarier ist es selbstverständlich, im Interesse der Einwohner von Zollikofen zu handeln. Tun wir das doch auch hier. Dieses Postulat an den Gemeinderat für erheblich zu erklären bringt keine Nachteile, sondern im Gegenteil, es ermöglicht dem Gemeinderat, auch schon vor der Einführung des VMBN die Situation zu analysieren und sinnvolle Abklärungen und Vorbereitungen zu treffen.

Beispielsweise, für die aktuelle Verkehrssituation Daten zu erheben, mit denen dann die Daten des VMBN verglichen werden können. Woher kommt der Verkehr, wohin geht er, wie schnell wird tatsächlich gefahren etc.? Dies würde einen Vorher-/Nachher-Vergleich ermöglichen, was eigentlich zwingend ist für das Ableiten von guten Massnahmen für alle Zolliköfler. Ich befürchte nämlich, dass die Durchfahrtsgeschwindigkeit im Dorf mit dem VMBN zunehmen wird und nicht, wie der Gemeinderat schreibt: «eine Verstetigung des Verkehrs auf tiefem Geschwindigkeitsniveau erreicht wird». Nein, wer vor dem Dorf gewartet hat, vor dem Lichtsignal, der fährt dann möglichst schnell mit dem 50er durchs Dorf. Das behaupte ich, aber weiss es natürlich auch nicht sicher. Deshalb ermutigen wir doch unseren Gemeinderat, die Situation genau zu prüfen. Der Gemeinderat könnte beispielsweise auch mit den Politikern und der Bevölkerung in Köniz reden. Es wäre sicher interessant, was die Vertreter aller Couleur (verschiedene Parteien, Gewerbe, Familien, alte Menschen, etc.) in Köniz zu Tempo 30 im Dorfkern und den Erfahrungen damit berichten. Ist es gemüthlicher geworden, sich im Dorf aufzuhalten? Ist die Sicherheit besser geworden? Was sagen die Geschäfte im Dorf nach der Einführung im Vergleich zu vorher? Wir haben Glück, dass wir von diesen Beispielen, die es schon gibt, profitieren können. Vielleicht bewahrheiten sich bestimmte Befürchtungen gar nicht. Und was das vorher erwähnte «Kässeli» betrifft, hätten wir Glück bei der Bernstrasse, weil es eine Kantonsstrasse ist und das wäre für unsere Budgetdebatte sicher eine gute Voraussetzung. Am Anfang habe ich gesagt, der Gemeinderat sage, er werde langfristige Szenarien, aufgrund der Messungen in Zusammenarbeit mit dem Kanton, erarbeiten. Das ist ein bisschen ungenau gewesen. Denn der Gemeinderat schreibt, er werde «allenfalls» Strategien erarbeiten. Ich bin überzeugt, dass wir uns in dem einig sind, dass nicht ein «allenfalls», sondern ein «ganz bestimmt» nötig ist, um langfristige Szenarien zu erarbeiten. Für unsere Bevölkerung, die das schon lange sagt und für unser Dorf. Zudem können wir mit diesem Postulat etwas beitragen. Geben wir unserem Gemeinderat unser Einverständnis und unsere Ermutigung, genau zu prüfen, was für Zollikofen in Zukunft die beste Lösung dieses ewigen und belastenden Problems ist. Niemand kann dabei etwas verlieren, dabei können alle Zolliköfler nur gewinnen.

Gemeindepräsident Daniel Bichsel (SVP): Die Präsidentin hat gesagt, der Gemeinderat hat die schriftliche Antwort vorgelegt: das ist richtig, aber nicht zu dem, was jetzt postuliert wird. Und so sieht man, wie obsolet und wie schwierig ein Verfahren ist, wenn man Motionen abändern kann bis zum Abstimmen. Ihr werdet dann später in dem Jahr wahrscheinlich nochmals Gelegenheit haben, diese Diskussion zu führen. Der Gemeinderat bemüht sich, eingereichte Vorstösse schriftlich und korrekt zu beantworten. Wenn man dann sogar noch die Antwort der Regierung in Abwandlung des Vorstosses weiterverwertet, so kann ja die Antwort des Gemeinderats gar nicht mehr stimmen. Deshalb muss ich etwas dazu sagen auf die Frage der Postulantin.

Ein paar allgemeine Bemerkungen: Die Bernstrasse und die Lage der Gemeinde Zollikofen ist allen bewusst, wir sind im Norden der Bundesstadt angesiedelt. Die Einfallsachse, die werden wir nie wegbringen. Die Postulantin fragt, ob das jetzt ein Erfolg sei, dass der Verkehr nicht mehr zugenommen hat. Ganz oft wird immer gesagt, der Verkehr habe zugenommen auf der Bernstrasse in den letzten 10 bis 15 Jahren. Wir können statistisch beweisen, dass es aber nicht so ist. Alleine gegenüber der subjektiven Wahrnehmungen ist es eben manchmal wichtig, dass man die Zahlen aufzeigen kann. Also, wir haben einmal die Lage Zollikofens, die wir nicht wegdiskutieren können und das wird immer in der Bevölkerungsbefragung ein negativer Punkt sein. Zweitens, warum können wir die Kreisel vielleicht nicht grösser machen, damit sie mit weniger hohem Tempo befahren werden? Ich erinnere daran, die Bernstrasse ist eine Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte. In der Strassenverordnung ist das so festgehalten. Das gibt somit auch Beschränkungen bezüglich Gestaltung, Grösse der Kreisel etc. Wir können also nicht irgendwelche Riesenskulpturen oder Fässer etc. auf die Kreisel stellen,

wie das z. B. in Langenthal der Fall ist. Kurz, wir haben einfach Beschränkungen dadurch, dass die Bernstrasse eine Versorgungsroute für Ausnahmetransporte ist.

Der Grundsatz der Ausführungen des Gemeinderats hat weiterhin Gültigkeit, dass wir in Zollikofen ein klares Temporegime haben mit Tempo 50 auf den Kantonsstrassen, 40 auf den Sammelstrassen und 30 in den Quartieren. Und auch dieser Teil der Antwort gilt unverändert. Dass der Richtplan Verkehr keine Massnahmen in diese Richtung vorgibt, darauf möchte ich nochmals hinweisen: der Richtplan Verkehr ist behördenverbindlich, der bindet den Gemeinderat diesbezüglich für sein Verhalten. Die Forderung des Postulats entspricht mehr oder weniger dem Richtblatt Verkehr, allerdings nicht mit dem Fernziel und das ist jetzt wichtig hier, das Fernziel besteht weiterhin von der Postulantin, glaube ich, Tempo 30 auf der Bernstrasse einzuführen. Dort besteht ein Gegensatz. Im Massnahmen-/Richtblatt sagen wir, wir wollen die nötigen Daten erheben und schauen, ob es nachher gestützt darauf irgendwelche Massnahmen zu treffen gibt. Aber, nicht mit dem Fokus von Tempo 30. Das Postulat verlangt weitere Datensammlungen. Das kann man grundsätzlich immer machen, ist einfach die Frage, was man mit einem allfälligen Datenfriedhof in Anführungs- und Schlusszeichen dann anstellen will. Ich möchte einfach sagen, was nicht stimmt, was die Postulantin ausgeführt hat: es würden keine Vergleichszahlen erhoben. Der Kanton kontrolliert den Zustand vor Einführung des Verkehrsmanagements Bern-Nord sehr genau. In dieser Phase wird der Nullzustand, also der Ist-Zustand erhoben. Wir haben parallel dazu ebenfalls Messungen gemacht, damit wir eben schlussendlich einen Vergleich haben. Also – diesen Vorwurf, dass keine Vergleichszahlen verfügbar sind, muss ich zurückweisen.

Weil wir den Antrag im Gemeinderat nicht behandeln konnten, kann ich euch auch keine weitere Empfehlung abgeben, was ihr damit anfangen sollt. Das ist euer Entscheid.

Simon Rubi (glp): Das stimmt, der Kanton erhebt ziemlich viele Daten. Weitere Datenerhebungen sind nicht unbedingt nötig, das sehe ich auch so. Mit der Einfallsachse nach Bern, das ist sicherlich richtig, es gibt andere Achsen, die selber in Bern sind, an der Monbijoubücke z. B., dort wird auch eine sehr starke Verkehrsabnahme prognostiziert und eingeplant. Wenn nicht Zollikofen schliesst, dann wird sicher Bern schliessen, und das wird dann indirekt Zollikofen möglicherweise auch zu seinem Glück verhelfen. Wenn das dann nichts hilft, dann hilft spätestens ein Achtstreifenausbau auf der Grauholzautobahn. Aber, das wäre eher in einem längeren Zeithorizont absehbar. Zurück zum konkreten Postulat.

Ich erkenne die Forderung nach Tempo 30 auch als Hilferuf nach Sofortmassnahmen. Tempo 30 ist jedoch kein Allerheilmittel. Das kann die Bernstrasse nicht vom einen Tag auf den anderen attraktiv machen. Da braucht's mehr. Da braucht es eine Umgestaltung und eine Verlagerung auf andere Verkehrsmittel. Ein 30er Schild ist lediglich eine Blechtafel. Solch eine Blechtafel weckt aber die menschlichen Urinstinkte und schon wird's emotional. Wieso, weiss eigentlich niemand. Deshalb, bleiben wir sachlich. Der Gemeinderat ist in seiner Antwort auf die Motion auch sachlich geblieben, deshalb sind die Argumente, wie Esther schon erwähnt hat, schnell aufgezählt. Es ist der Richtplan der Gemeinde, welcher behördenverbindlich ist, das Massnahmenblatt MIV 3 und eben die Aussicht auf das Verkehrsmanagement. Folgende Präzisierungen dazu: Das vom Gemeinderat zitierte Massnahmenblatt hat eine ganz klare Zielsetzung. «Aufwertung des öffentlichen Raums entlang der Bernstrasse, insbesondere im Abschnitt zwischen Untertzollikofen und Bahnhof Zollikofen.»

Wie diese Zielsetzung mit dem Verkehrsmanagement erreicht werden soll, ist mir schleierhaft, es ist illusorisch. Das bedeutet aber auch, wenn hier heute Abend nichts beschlossen wird, wird es sicher ein Thema bleiben.

Es stimmt, der kommunale Richtplan ist behördenverbindlich. Es gibt aber auch übergeordnete Pläne, die auch behördenverbindlich sind. Zum Beispiel regionale, kantonale oder eidgenössische Vorgaben, eine davon ist sicher der Sachplan Veloverkehr, der hat auf der Bernstrasse hier in Zollikofen eine Hauptveloverbindung aufgeführt. Zudem ist er ein Korridor zur Prüfung von Velovorrangrouten.

Zu den Velovorrangrouten gibt es eine Präzisierung, d. h., dort darf die Geschwindigkeit nicht über 30 km/h liegen oder die Breite der Radstreifen muss mindestens 2.2 m sein. Das ist aus der Arbeitshilfe heraus, nicht aus dem Gesetz, aber es ist eine Arbeitshilfe, die der Kanton so in Zukunft berücksichtigen sollte. Zum Veloverkehr: Für die Förderung der Hauptveloverbindung trägt das Verkehrsmanagement überhaupt nichts bei. Im Agglomerationsprogramm RGSK Bern-Mittelland ist festgehalten, dass es sich beim Kreuzkreisel um einen Unfallschwerpunkt handelt. Unfallschwerpunkt, das ist genau definiert, ab wann dies der Fall ist, innerhalb von drei Jahren. Auch dort ist klar, der muss behoben werden. Das ist im Agglomerationsprogramm so festgehalten. Mit dem Verkehrsmanagement

wird angeblich flüssiger, d. h. schneller und lärmiger gefahren, wir wissen es noch nicht genau. Auch zu dem trägt das Verkehrsmanagement eigentlich nichts dazu bei.

Andere Massnahmen hat Zollikofen leider nicht in das Agglomerationsprogramm reingebracht. Da war man wenig aktiv. Bereitgestellte Finanztöpfe abholen scheint nicht so die Sache von Zollikofen zu sein. Immerhin ist der Handlungsbedarf betreffend Verträglichkeit zwischen Hauptverkehrsstrasse und Siedlung erkannt worden. Dieser Handlungsbedarf ist im Agglomerationsprogramm festgehalten. Genau die Punkte Behebung, Unfallschwerpunkt und sichere Veloführung werden mit dem Verkehrsmanagement überhaupt nicht gefördert oder gelöst. Da sind andere Massnahmen gefordert. Eine Sofortmassnahme kann Tempo 30 sein. Aber es braucht auch weitergehende Massnahmen. Fazit: Die beiden Argumente des Gemeinderats sind aus unserer Sicht dürftig. Das Argument «wir warten auf das Verkehrsmanagement», da sind Erwartungen an das Verkehrsmanagement vorhanden, die es wahrscheinlich gar nicht erfüllen kann. Spätestens nach dessen Einführung wird der Druck auf den Gemeinderat steigen, beim Kanton, bei der Region einen gewissen Handlungsbedarf anzumelden oder eben den bekannten Handlungsbedarf beim Agglomerationsprogramm, dort ein bisschen vorwärts zu machen. Eine Forderung nach Tempo 30 kann zu Gesprächen führen, das kann Türen öffnen, wie die Verkehrslage in Zollikofen bewältigt werden kann, es ist eine Forderung nach einer Sofortmassnahme und das kann auch ein Auslöser sein von gewissen Gesprächen. Wir werden das Postulat unterstützen. Bisher hat man ja auf den Anschluss Grauholz gesetzt, also da hätte ein neuer Autobahnanschluss erstellt werden sollen, welcher Zollikofen entlastet hätte. Im neuen Agglomerationsprogramm ist dieser jedoch sistiert, darauf kann man nicht zählen. Nicht in kurzfristigem Horizont. Das heisst, man muss sich damit abfinden, dass der Verkehr auch langfristig durch Zollikofen fährt. Es geht im Grunde genommen nur darum, dass sich der Gemeinderat für seine Bevölkerung einsetzt, wie Esther Schwarz schon gesagt hat. Eine sichere und attraktive Bernstrasse ist sehr wichtig für eine Entwicklung von Zollikofen.

Niklaus Marthaler (SVP): Die Petitionärin und Mitunterzeichnenden haben es bereits in ihrem Antrag erwähnt: Aus der Bevölkerungsbefragung 2020 wie auch aus vorangegangenen Jahren ist die Verkehrs- und Lärmbelastung auf und entlang der Bernstrasse ein andauerndes Thema. Wegen des hohen Verkehrsaufkommens durch den motorisierten Verkehr dieser Strasse sind wir weitherum auch Ausenstehenden ein Begriff.

Die Bernstrasse als Schandfleck zu betiteln wäre wohl übertrieben, aber ein Bijoux ist sie auf keinen Fall. Was sie aber ist, sie ist in erster Linie eine Durchfahrtsstrasse und das wird sich in absehbarer Zeit oder wenn überhaupt, nicht ändern. Der durch diese Strasse führende Verkehr ist da und wird, auch wenn die Zahlen der täglichen Frequentierung stagnieren oder gar leicht rückläufig sind, uns und die nächste Generation begleiten. Die Frage ist wohl nur, wie wir mit dieser Ist-Situation umgehen, diese verbessern oder erträglicher machen. Unter anderem darum stehen wir kurz vor der Einführung des Verkehrsmanagement Bern-Nord, von welchem auch wir uns einiges erhoffen. Wie bereits in der Antwort des Gemeinderats zu entnehmen ist, werden mit dem Verkehrsmanagement Grundlagendaten erhoben, damit langfristige Massnahmen getroffen werden können. Die Vorgaben des Verkehrsmanagements, welches nächstes Jahr startet, sind aufgrund von Studien und Verkehrszählungen definiert. Mit eingerechnet ist auch die aktuelle Tempo 50-Limite auf der Bernstrasse. Wenn jetzt plötzlich Tempo 30 auf dieser Achse eingeführt wird, bringt das das ganze Verkehrsmanagement durcheinander. Wir müssen uns bewusst sein, dass die Problematik des Durchgangsverkehrs nicht nur uns Zolliköfler betrifft, sondern die ganze Region Bern-Nord.

Wie bereits erwähnt, werden sich die Durchfahrtszahlen in den nächsten Jahren kaum drastisch senken. Mit einer Temporeduktion wird sich aber ein Fahrzeug länger auf der Strecke befinden, was somit gefühlt noch mehr Verkehr mit sich ziehen wird. Ich denke nicht, dass sich ein Autofahrer vom Zeitverlust abhalten wird, die Bernstrasse nicht mehr zu benutzen. Wie auf einer Baustelle auf der Autobahn, wird er einfach länger auf dem Abschnitt unterwegs sein.

Im Postulat resp. vorgängiger Motion werden Beispiele von Gemeinden und Städten aufgelistet, welche Tempo 30 einführen wollen. So zum Beispiel auch Lausanne. Neben dem, dass auf zwei Strassen der Stadt die Temporeduktion nur nachts eingeführt wird, ist sie mit unserer Strasse kaum zu vergleichen, da diese anderen Ansprüchen und Nutzungen ausgesetzt ist. Im Weiteren ist die Problematik mit den Blaulichtorganisationen nicht gelöst, welche von der Tempolimite nicht befreit sind. Dazu bräuchte es eine Präzisierung im Verkehrsgesetz auf Bundesebene. Wenn wir also bedenken, wie oft die Bernstrasse aufgrund der Verkehrsachse von Feuerwehr, Polizei und Sanität benutzt werden, werden wir diesen Helfern mit einer Limitensenkung kaum Freude bereiten.

Und noch zur Frage der Sicherheit: Ich bezweifle, dass wir mit Tempo 30 weniger Unfälle und eine höhere Sicherheit erreichen. Im Gegenteil: Aktuell sind auf der Bernstrasse praktisch keine Unfälle zu verzeichnen oder sind mir zumindest nicht bekannt. Es mag daran liegen, dass auf der Strasse selten mit 50 km/h gefahren werden kann oder aber auch daran, dass die Strasse viel belebt ist und automatisch eine hohe Aufmerksamkeit erfordert. Bei Tempo 30 sehen wir jedoch mehr Konfliktpotenzial, welches vor allem von den schnellen E-Bikes ausgehen könnte. Diese Verkehrsteilnehmer, wie übrigens auch zugegebenermassen ich als «normaler» Velofahrer, kümmern sich nicht um Geschwindigkeitsbegrenzungen. Mit einer allfälligen Limitensenkung befürchten wir weniger Sicherheit und ein erhöhtes Unfallrisiko.

Tempo 30 auf der Bernstrasse innerorts wird die nächste Bevölkerungsumfrage kaum verbessern, da ist das Verkehrsaufkommen zu gross. Aber das Verkehrsmanagement Bern-Nord könnte die Umfrage positiv beeinflussen. Darum: Geben wir dem Verkehrsmanagement eine Chance und lassen das Konzept wie angedacht starten, um daraus Erkenntnisse und Schlüsse ziehen zu können. Die Fraktion der SVP wird anhand der erwähnten Argumente dem Postulat nicht zustimmen können.

Matthias Widmer (FDP): Aus Sicht der FDP-Fraktion muss das Thema der Bernstrasse ganzheitlich betrachtet werden. Die FDP-Fraktion folgt der Antwort des Gemeinderats im Rahmen der Motion und möchte die Erkenntnisse aus dem Projekt Verkehrsmanagement Region Bern-Nord abwarten und nicht vorgreifen. Aus diesem Grund hat die Fraktion beschlossen, die Motion nicht erheblich zu erklären und wird auch dem Postulat nicht Folge leisten.

Bruno Vanoni (GFL): Ich möchte nur noch anknüpfen an den verschiedenen Hoffnungen und Erwartungen, Befürchtungen, die jetzt alle formuliert haben, ob dafür oder dagegen. Es ist interessant, wir schauen eigentlich in die Zukunft und haben das Gefühl, das Verkehrsmanagement Bern-Nord, das macht die Bernstrasse sicherer, sagen die einen, andere sagen, das macht es weniger sicher. Und das ist jetzt genau der springende Punkt der Motionsumwandlung in ein Postulat, und mit geändertem Text. Es heisst, man will dem Gemeinderat den Prüfungsauftrag geben. Das heisst, gestützt auf erste Erfahrungen mit dem Verkehrsmanagement Bern-Nord. In dem Sinn ist es eigentlich eine super Ausgangslage für beide Seiten, die wir bis jetzt gehört haben. Wir können dem Gemeinderat einen Prüfungsauftrag mitgeben. Er hat dann die Möglichkeit, aufgrund der ersten Erfahrungen, die man gewinnt, wenn das System in Betrieb ist, diesen umzusetzen. Ich habe auch Befürchtungen, dass es nicht gut kommt für die Velofahrer, aber es gibt auch Hoffnungen von der anderen Seite her, dass es eben besser wird. Einen Punkt möchte ich noch erwähnen: Anfangs August hat der Regierungsrat Neuhaus eine Medienkonferenz gemacht und dort ist ganz konkret informiert worden, wie das jetzt eingesetzt werden soll. Aus den Unterlagen der Medienkonferenz habe ich selber etwas Neues entdeckt, was ich vorher noch nicht gewusst habe. Das Dosierungssystem, von welchem immer die Rede ist. Das wird nicht permanent in Betrieb sein, sondern, nur während den Stosszeiten. Nur schon daher muss ich sagen – also – so viel wird das gar nicht ändern und deshalb finde ich, können wir jetzt den Auftrag geben, die Sache zu prüfen, gestützt auf Erfahrungen, die später effektiv vorliegen. Wenn wir es jetzt einfach ablehnen, dann riskieren wir, dass dann vielleicht schlechte Erfahrungen vorliegen und dass man erst dann damit anfängt zu rotieren und zu überlegen, was getan werden muss. Ich glaube, wir verlieren nichts, wenn wir dem Postulat zustimmen, aber wir verpassen etwas, wenn wir es ablehnen.

Hans-Jörg Rothenbühler (BDP): Bruno hat es vorhin angesprochen, das Verkehrsmanagement kommt bei Stosszeiten zum Einsatz. Das heisst, dann haben wir ja gar kein Problem in Zollikofen. Tempo 30 schützt vor Lärm. Ich fahre selber ein Automaten-Auto, ich kann nicht sagen, in welchem Gang ich bei 30 fahre und mit dem Motorrad, weiss ich genau, dass wenn ich in der 30er Zone fahre, in den 2ten Gang runterschalten muss. Das verursacht mehr Lärm als weniger. Die Sicherheit wird erhöht, die Kollegen haben es angesprochen, das Auto fährt 30, oder 25 oder 20, wer brettert neben durch, das sind die E-Bikes mit den gelben Nummern. Also, aus meiner Sicht schützt das nicht. Dann kommt immer wieder die Aussage: die Belebung des Dorfkerns wird gefördert. Also – ich glaube nicht, dass deswegen jemand mehr Stühle rausstellt.

Beschluss

Das Postulat (gewandelte Motion) Esther Schwarz (SP) und Mitunterzeichnende betreffend «Tempo 30 auf der Bernstrasse innerorts Zollikofen» wird nicht erheblich erklärt. (20 Stimmen gegen Erheblichklärung, 16 Stimmen dafür)