

Factsheet zur Petition «Tempo 30 in Steffisburg»

zuhanden der Gemeinde- und Kantonsbehörden verfasst von der Arbeitsgruppe «Tempo 30 in Steffisburg» (vertreten durch Maya Hürlimann, Grünliberale Partei; Ueli Hagnauer, Sozialdemokratische Partei; Thomas Bornhauser, Grüne Partei) im Dezember 2022.

Vorbemerkung

Durch die im Oktober 2022 eingereichte Petition «Tempo 30 in Steffisburg» werden die Behörden auf Gemeinde- und Kantonssebene gebeten, Tempo 30 (T30) auf dem Gemeindegebiet von Steffisburg einzuführen (nur innerorts, mit allfälligen Ausnahmen). Die Petitionär:innen möchten den Aufwand der Entscheidungsfindung jedoch nicht einfach den Behörden überbinden. Sie haben deshalb eine Arbeitsgruppe gebildet, um einige gedankliche Vorarbeit zu leisten. Diese Arbeit soll im vorliegenden Factsheet den Behörden zur Verfügung gestellt werden. Als Grundlage dienen der Arbeitsgruppe Dokumente, welche die Gemeinde Steffisburg und der Kanton Bern (Oberingenieurskreis I) verdankenswerterweise zur Verfügung gestellt haben. Die Vorlage enthält folgende Teile:

1. Grundsaterwägungen
2. Umsetzung auf Gemeindestrassen
3. Umsetzung auf Kantonsstrassen
4. Schlussfolgerungen

1. Grundsaterwägungen

a) Notwendigkeit (ist T30 erforderlich?)

Junge und Alte, Linke und Rechte stöhnen in Steffisburg über zu viel Verkehr. Dabei meinen sie in der Regel den motorisierten Individualverkehr (MIV), der zusammen mit dem gewerblichen und öffentlichen Verkehr die Lebensqualität stark beeinträchtigt. Selbst die, die selber MIV verursachen, klagen. Allseits bekannt sind Verkehrsauswirkungen wie Lärm, Abgase, Unfälle, Platzprobleme. Wir wollen an dieser Stelle auf ein paar wenig beachtete Tatsachen hinweisen, welche die Notwendigkeit von T30 unterstreichen.

- Verbrennungsmotoren tragen nicht nur zur Klimaerhitzung bei, sie produzieren auch Feinstaub und Schadstoffe, was Menschen akut und chronisch gefährdet. Feinstaub entsteht zudem durch den Abrieb von Bremsen und Reifen, also auch durch Elektrofahrzeuge. Er führt zu einer beachtlichen Zahl vorzeitiger Todesfälle.
- Der Treibstoff in der Schweiz stammt grösstenteils aus Nigeria, Kasachstan und Libyen. In diesen Ländern führt die Erdölförderung zu massiven Umweltschäden. Auf die Sorgfalt bei der Förderung können wir kaum Einfluss nehmen. Aber auf die Fördermenge und damit auf die Umweltschäden schon. Denn die benötigte Antriebsleistung eines Fahrzeugs steigt theoretisch etwa im Kubik der Geschwindigkeit. 50 km/h benötigen also bis zur 4.5-fachen Antriebsleistung als 30 km/h. In der Praxis ist der Unterschied etwas kleiner.

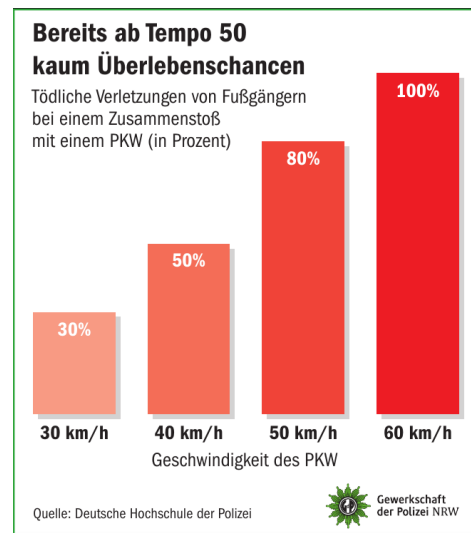
b) Zweckmässigkeit (ist T30 geeignet?)

- Lärm und Verkehrsfluss: Das Bundesamt für Umwelt BAFU stellt fest, dass mit T30 gegenüber T50 eine Halbierung des Strassenlärms eintritt, und der Verkehr innerorts verflüssigt sich.
- Verminderung des Verkehrslärms rettet Leben: «Wegen Lärmemissionen verliert die Schweizer Bevölkerung jährlich 69'000 Lebensjahre, die ohne Verkehrslärm bei einwandfreier Gesundheit hätten gelebt werden können.»

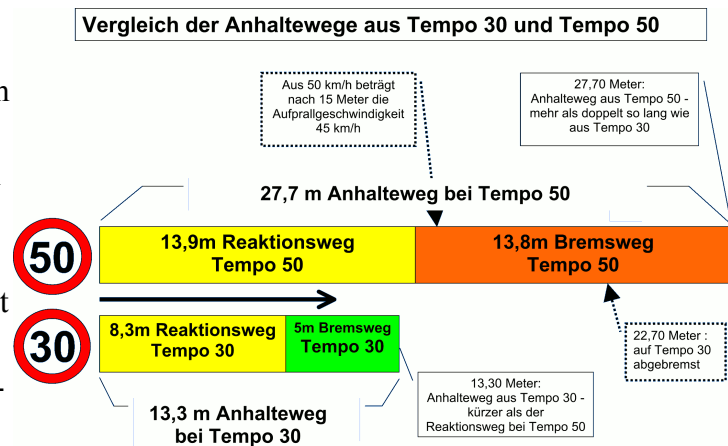
bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/laerm/inkuerze.html

- Die Beratungsstelle für Unfallverhütung BfU empfiehlt die konsequente Einführung von Tempo 30 innerorts, weil sich damit mindestens ein Drittel der schweren Unfälle verhindern lässt. Die Sterbewahrscheinlichkeit von Fussgängern ist bei einer Kollision mit einem Motorfahrzeug mit T50 *rund sechsfach höher* als bei einer Kollision mit T30.

Graphik der deutschen Hochschule der Polizei: Die verminderte Geschwindigkeit beim Zusammenprall (30 statt 50 km/h) erhöht die Überlebenschancen sehr deutlich, von 20 auf 70%!



- Gut bekannt: T30 verhindert einen erheblichen Teil der Unfälle gänzlich, nämlich dann, wenn eine Kollision gar nicht stattfindet. Grafik des [VCD](#): Ein Fahrzeug fährt mit T50 oder mit T30 von links nach rechts. Bei T50 ist der Reaktionsweg (gelb) länger als der ganze Anhalteweg bei T30 (gelb+grün). Wenn ein Kind in dieser Distanz (Graphik: 13.3 bis 13.9 m) vor dem Fahrzeug auf die Strasse rennt, kann man bei T30 ganz abbremsen (keine Kollision), während man bei T50 den Bremsvorgang (orange) an dieser Stelle noch nicht einmal eingeleitet hat. Die Folge beim Fahrzeug T50 ist eine lebensgefährliche, leider oft tödliche Kollision mit immer noch 50 km/h!



- T30 verlagert einen Teil des MIV auf andere Verkehrsträger, weil es attraktiver wird, mit dem Bus, Velo oder zu Fuss unterwegs zu sein. Das entlastet den Strassenraum für alle.
- Bei T30 wird weniger beschleunigt und gebremst (Verstetigung), wodurch neben dem Lärm auch Treibstoffverbrauch, Schadstoffe und Feinstaub reduziert werden. (bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/laerm/inkuerze.html)
- Das renommierte British Medical Journal publizierte eine Studie aus London, wonach die Einführung von Zonen in London mit 20 mph (ca. 32 km/h) statt 30 mph (ca. 48 km/h) zwischen 1986 und 2007 mit der Verminderung der Verkehrstoten um 42% einherging. Die Verminderung war am deutlichsten bei Kindern und bei schweren Unfällen. (<https://www.bmj.com/content/339/bmj.b4469>)

Wir haben also die Wahl, weiterhin auf T50-Strecken sämtliche Nachteile in Kauf zu nehmen *oder* mit T30 eine massive Verbesserung der Situation zu erzielen.

Der Kanton sagt, der *Immissionsschutz* bei Luft, Lärm und Staub *sowie die Sicherheit für die Schwächeren* (Schüler, Velofahrende, Behinderte usw.) *seien zu gewährleisten und insgesamt die negativen Auswirkungen der Mobilität möglichst gering zu halten* (Kantonale Arbeitshilfe «Standards Kantonsstrassen, 2017, S. 7). Es ist deutlich, dass die kantonale Vorgabe mit T30 besser zu erreichen ist.

c) *Verhältnismässigkeit (ist T30 zumutbar?)*

- In den letzten Jahren und Jahrzehnten hat sich die gesellschaftliche Haltung zum Verkehr gewandelt. Dies zeigt sich an vielen Beispielen in der Schweiz (z.B. Zürich, Köniz, Münsingen, wo T30 auch auf Durchgangsstrassen umgesetzt wird; auch in Thun und Frutigen gibt es Initiativen) und im Ausland (z.B. Paris sowie alle spanischen Städte, wo T30 auf allen Strassen mit nur einer Fahrspur je Richtung gilt).
- In Steffisburg ist T30 in den bereits bestehenden Zonen akzeptiert.
- Würde auf den Kantonsstrassen T30 gelten, resultierte nach unseren Berechnungen bei einer Durchquerung von ganz Steffisburg eine Fahrzeitverlängerung von max. 100 Sekunden*. Das scheint uns absolut zumutbar.
- Beim Bus der Linie 1 rechnen wir mit einer Fahrzeitverlängerung von ca. 20 Sekunden. Wir gehen davon aus, dass die STI damit umgehen könnten.
- Unzumutbar hingegen erscheint uns die gegenwärtige Situation für die Anwohnenden an den Durchgangsstrassen
- und für alle jene Verkehrsteilnehmenden ohne Auto, welche in ihrer Bewegungsfreiheit und Sicherheit stark eingeschränkt werden.

Wir haben die Wahl. *Wir lassen nach dem Motto «freie Fahrt für freie Bürger» weiterhin zu, dass die Stärkeren sich durchsetzen, oder wir domestizieren die «freie Fahrt» zu Gunsten der Schwächeren.*

Der Kanton sagt in wünschbarer Klarheit, Verkehr sei zu vermeiden und Verkehr sei zu verlagern (Kantonale Arbeitshilfe «Standards Kantonsstrassen», 2017, S. 7). Damit ist auch klar, dass die Wahl auf T30 fallen muss, das ist ein einfacher und absolut zumutbarer Ansatz .

2. Umsetzung auf Gemeindestrassen

Es gibt bereits diverse T30-Zonen in Steffisburg, eine weitere ist in einem neuen Perimeter vorgesehen. Allerdings sind diese Gebiete noch verstükkelt. Für die Verkehrsteilnehmenden wäre es wesentlich einfacher, zu wissen, dass grundsätzlich T30 gilt.

Die weitaus meisten bisherigen nicht T30-Gemeindestrassen sind so schmal oder kurvig, dass sowieso nicht mit mehr als T30 gefahren werden kann. Diese Strassen können also problemlos in T30-Zonen umgewandelt werden. Auf lediglich zwei Gemeindestrassen wurde nach unserer Wahrnehmung bisher regelmässig eine Geschwindigkeit von mehr als T30 gefahren:

- Die Hartlisbergstr. auf den untersten ca. 250 Metern. Auf dieser Strecke erscheint uns aber T30 durchaus angebracht zum Schutz von querenden Fussgängern, Anwohnenden und zum einfacheren Einbiegen.
- Die Stockhornstr. hat nach unserer Wahrnehmung als einzige Gemeindestrasse den Charakter einer Durchgangsstrasse und kann baulich wie die Steffisburger Kantonsstrassen (siehe unten) betrachtet werden. Dies umso mehr, als sie demnächst sowieso dem Kanton übereignet werden soll.

* Bei freier und gleichmässiger Fahrt über 2 km. Bei den nötigen Brems- und Beschleunigungsvorgängen bei Kreiseln und Verkehr ist es weniger.

3. Umsetzung auf Kantonsstrassen

Die Kantonale Arbeitshilfe «Standards Kantonsstrassen» bekennt auf Seite 5, «dass früher beim Strassenbau ausschliesslich verkehrstechnische Kriterien berücksichtigt und andere wichtige Randbedingungen ausgeblendet worden sind.» Es gilt also, die aus dem letzten Jahrhundert stammenden Konzepte zu verlassen und im 21. Jahrhundert anzukommen.

Die Kantonsstrassen (plus Stockhornstr.) sind in Steffisburg Durchgangsstrassen, welche nicht nur lokalen Verkehr aufnehmen, sondern auch solchen, dessen Start und Ziel nicht in Steffisburg liegt.

Für diese Strassen stellt sich die Frage, ob T30 angemessen ist, in besonderer Weise. Dass der Zeitverlust von max. 100 Sekunden pro Ortsdurchfahrt kein Problem darstellt, wurde oben erörtert. Somit fokussiert sich das Problem vor allem auf die Psychologie der Auto- und Motorradfahrenden. Breite Strassen mit wenig anderem Verkehr neben dem MIV laden zu schnellem Fahren ein. Darum braucht es bei T30 begleitende Massnahmen:

- Reduzierung der Fahrbahn auf die bei Tempo 30 nötige Breite. (Siehe Normen und darauf aufbauende Hilfsmittel, z.B.
https://fussverkehr.ch/wordpress/wp-content/uploads/2018/07/FB_Begegnungsfälle_20170223.pdf
- Nutzung der dadurch freiwerdenden Verkehrsfläche für Trottoirs und Radwege. Diese sind auf den in Frage stehenden Durchgangachsen durch Steffisburg besonders nötig und willkommen. Sie werden den Strassenzügen einen neuen Charakter geben, welcher T30 ohne weitere Massnahmen wie Schikanen oder Schwellen möglich machen dürfte. Dies gilt namentlich für die Schwarzeneggstr., Zulgstr., Thunstr. und Stockhornstr.
- Bei der Thunstr. kam eine kürzliche Studie (datiert 26.10.2022) zum Schluss, dass T30 nicht angebracht sei. Das ist verständlich aufgrund der vorgenommenen isolierten Betrachtung. Eingebettet in ein gesamtgemeindliches T30-Regime macht dieses Tempo aber auch auf der Thunstr. durchaus Sinn.
- Ausnahmen bilden lediglich die Bernstr. zwischen Zulg- und Gurnigelkreisel sowie die Schwandenbadstr. Dort könnten wir uns ein höheres Tempo vorstellen, zumal sie in der Wahrnehmung der Verkehrsteilnehmenden einen «Ausserortscharakter» aufweisen. So können Fussgängerinseln und -streifen beibehalten werden und man kann auf grosse bauliche Änderungen verzichten.

4. Schlussfolgerungen

T30 innerorts ist ein für alle Verkehrsteilnehmenden einfaches, einleuchtendes, gut praktikables Verkehrsregime. Es entschleunigt den Alltag und führt zu mehr persönlichen Begegnungen im Strassenraum. Es verbessert die Gesundheit und die Ökobilanz, entlastet Menschen und Natur in Nah und Fern, in Gegenwart und Zukunft. T30 ist die ideale Massnahme, um die Lebensqualität in Steffisburg spürbar zu steigern.

Wir danken für die Aufmerksamkeit!