

Stadtratssitzung vom 16. November 2023

**Bericht Nr. 27/2023**

## **Einführung von Tempo 30 auf der Schulstrasse**

Bewilligung eines Verpflichtungskredites von 234'000 Franken für die Projektierung und Realisierung

### **1. Das Wichtigste in Kürze**

Auf der Schulstrasse treffen zahlreiche Nutzungen aufeinander. Verhältnismässig hohe Verkehrsmengen treffen auf wichtige Schulwegbeziehungen, auf bedeutsame Fussverkehrsströme und auf eine Velohauptachse. Einerseits hat die Schulstrasse eine quaterverbindende Funktion für den motorisierten Individualverkehr und erschliesst wichtige Einkaufsmöglichkeiten, andererseits befinden sich beidseits der Strasse in geringem Abstand Wohnhäuser und zwei Schulstandorte. Ein beidseitiges Trottoir ist nicht auf der ganzen Länge der Schulstrasse vorhanden. In der Folge verläuft die Koexistenz zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und Nutzungen nicht immer reibungslos. Es bestehen Defizite in der Verkehrssicherheit (insbesondere auf den Schulwegen) und beim Lärmschutz für die Anwohnenden.

Im Juni 2022 hat eine Petition von Anwohnenden mit 1'200 Unterschriften darauf aufmerksam gemacht, dass sich viele Anwohnende eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und eine Erhöhung der Lebensqualität wünschen. Einen möglichen Lösungsansatz sehen die Petitionärinnen und Petitionäre in der Einführung von Tempo 30.

Am 22. September 2022 hat der Stadtrat das Postulat P14/2022 betreffend Konzept «Tempo 30 im Siedlungsgebiet» von Thun erheblich erklärt. Der Gemeinderat hat in der Beantwortung auf die Möglichkeit von Tempo 30 auf der Schulstrasse hingewiesen. In Form eines Pilotprojektes sollen die Umsetzbarkeit und die Zweckmässigkeit von Tempo 30 geprüft werden. Die gewonnenen Erkenntnisse sollen in die zukünftigen Quartier-Betriebs- und Gestaltungskonzepte einfließen (Massnahme G3 des Gesamtverkehrskonzeptes Stadt Thun 2035) und bei der definitiven Ausgestaltung der Schulstrasse beigezogen werden.

Ausgelöst durch die Petition und das Postulat hat ein externes Verkehrsplanungsbüro im Auftrag des Tiefbauamtes geprüft, ob die Einführung von Tempo 30 auf der Schulstrasse eine geeignete Massnahme ist, um den bestehenden Defiziten zu begegnen. Die Prüfung ist positiv ausgefallen. Im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben hat das Verkehrsplanungsbüro ein Gutachten zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h erstellt. Weiter hat das Büro einen Massnahmenplan zur Umsetzung von Tempo 30 erarbeitet. Auf dieser Grundlage können die Geschwindigkeitsreduktion bewilligt und die Massnahmen realisiert werden.

## 2. Ausgangslage

Bei der Schulstrasse handelt es sich gemäss städtischem Gesamtverkehrskonzept 2035 um eine Strasse der Kategorie «Quartiernetz – Verbinden». Zugleich ist die Schulstrasse eine Velohauptroute und gehört zum Fussweg-Basisnetz. Der östliche Abschnitt der Schulstrasse zwischen Meisenweg und Gwattstrasse wird als «publikumsintensive Achse» eingestuft. Der westliche Abschnitt ist schmal und verfügt nur über ein einseitiges Trottoir. Zwischen Susten- und Gwattstrasse verkehrt eine Buslinie der STI über die Schulstrasse. Mit den Schulanlagen «Gotthelf» und «Dürrenast» liegen zwei Schulanlagen im unmittelbaren Umfeld der Strasse. Heute ist auf der Schulstrasse die Höchstgeschwindigkeit 50 km/h signalisiert. Gemäss Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 beträgt die Richtgeschwindigkeit für Strassen im «Quartiernetz – Verbinden» 30 km/h, in Ausnahmefällen bis 50 km/h.

Im Wesentlichen sind entlang der Schulstrasse folgende Defizite auszumachen:

- Ungenügende Sichtweiten an einzelnen Querungsstellen für den Fussverkehr.
- Ungenügende Sichtweiten an mehreren Einmündungen.
- Ungenügende Sichtweiten bei verschiedenen Hauszufahrten.
- Fehlende Radstreifen, Linksabbiegehilfen und Querungshilfen für den Veloverkehr.
- Unklare Vortrittsverhältnisse im westlichen Abschnitt der Schulstrasse.
- Auftreten von geschwindigkeitsrelevanten Unfällen (Unfälle auf der freien Strecke, Unfälle bei schlechten Sichtverhältnissen), welche bei einem tieferen Geschwindigkeitsniveau zumindest teilweise verhindert werden könnten.
- Überschreiten von Lärmgrenzwerten bei mehreren strassennahen Liegenschaften. Die Stadt ist hierzu in der Pflicht, quellenseitige Massnahmen zu prüfen.

### *Gutachten*

Seit Januar 2023 ermöglicht die Gesetzgebung ein vereinfachtes Verfahren zur Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h, was eine schnellere Realisierung zulässt. Im vereinfachten Verfahren entfällt unter anderem die Pflicht, ein Verkehrsgutachten zu erstellen. Die Vereinfachung beschränkt sich allerdings auf nicht verkehrsorientierte Strassen. Bei verkehrsorientierten Strassen ist weiterhin nach dem Standardverfahren gemäss Artikel 108 der eidgenössischen Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21) mittels Verkehrsgutachten zu prüfen, ob die Einführung von Tempo 30 nötig, zweck- und verhältnismässig ist. Eine vertiefte Prüfung in Abstimmung mit dem Oberingenieurkreis I des Kantons Bern ergab, dass es sich bei der Schulstrasse um eine teilweise verkehrsorientierte Strasse handelt und sich das Standardverfahren aufdrängt, auch wenn dieses aufwändiger und zeitintensiver ist.

Die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens liegen vor. Das Gutachten zeigt, dass die *Notwendigkeit* für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf der Schulstrasse auf 30 km/h bezüglich zwei Kriterien nach Artikel 108 Absatz 2 SSV erfüllt ist. Erstens sind Gefahren entlang der Schulstrasse ungenügend erkennbar und nicht anders als mit einer Geschwindigkeitsreduktion zu beheben. Zweitens bedürfen bestimmte Strassenbenützer, namentlich Schulkinder, entlang der Schulstrasse eines besonderen Schutzes, welcher am besten mit einer Geschwindigkeitsreduktion zu erreichen ist. Die Reduktion der Lärmbelastung wurde im Gutachten als unterstützendes, wenn auch nicht hinreichendes Kriterium für eine Geschwindigkeitsreduktion gewertet.

Weiter zeigt das Gutachten, dass die *Zweckmässigkeit* und *Verhältnismässigkeit* einer Einführung von Tempo 30 gegeben sind. Die Massnahme hilft, die vorhandenen Defizite zu beheben und entfaltet keine unzumutbaren Auswirkungen auf das Umfeld. Dieselbe Wirkung kann nicht mittels einer milderer Massnahme erreicht werden. In der Folge empfiehlt das Gutachten eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zur Umsetzung.

#### *Bewilligungsverfahren*

Da das Projekt keine baulichen Eingriffe vorsieht, bedarf es keiner Baubewilligung. Bei der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h handelt es sich aber um eine sogenannte «Verkehrsmassnahme», welche vom Vorsteher der Direktion «Bau und Liegenschaften» verfügt, vom Kanton Bern abgesegnet und mit Beschwerdefrist publiziert werden muss. Die Durchführung dieses Verfahrens erfolgt nach dem Beschluss des Stadtrates.

### **3. Projekt**

#### *Projektziel*

Das Pilotprojekt hat zum Ziel, die verkehrlichen Defizite der Schulstrasse mittels der Einführung von Tempo 30 zu mindern. Die dazu notwendigen Anpassungen an Signalisation, Markierung und am Strassenraum sollen den aktuellen Normen und verkehrstechnischen Standards entsprechen. Das Projekt soll einer allfälligen späteren Umgestaltung der Schulstrasse nicht vorgreifen (vgl. Massnahme G3 «Betrieb, Entlastung und Gestaltung Wohnquartiere» des Gesamtverkehrskonzeptes Stadt Thun 2035). Die Massnahmen werden auf das nötige Minimum beschränkt, um Tempo 30 rasch und verkehrssicher einzuführen. Mit dem Pilotprojekt sollen Erfahrungen für andere ähnlich gelagerte Strassenzüge in Thun gesammelt werden. Die Erkenntnisse fliessen in die geplanten Quartier-Betriebs- und Gestaltungskonzepte ein.

#### *Projektbeschreibung*

Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit erfolgt mittels der Signale «Tempo-30-Zone» und wird begleitet von Bodenmarkierungen «Zone 30» und Wiederholungsmarkierungen «30». Die Schulstrasse gliedert sich in vier Abschnitte, welche durch unterschiedliche Hauptnutzungen und Siedlungs- und Strassenstrukturen geprägt werden (vgl. Abbildung 1). Die geplanten Massnahmen reagieren auf die unterschiedlichen Voraussetzungen in den jeweiligen Abschnitten. Im Bereich des Strättligenmarktes besteht neu die Möglichkeit zum flächigen Queren, während im Schulumfeld weiterhin punktuelle Querungen im Vordergrund stehen.

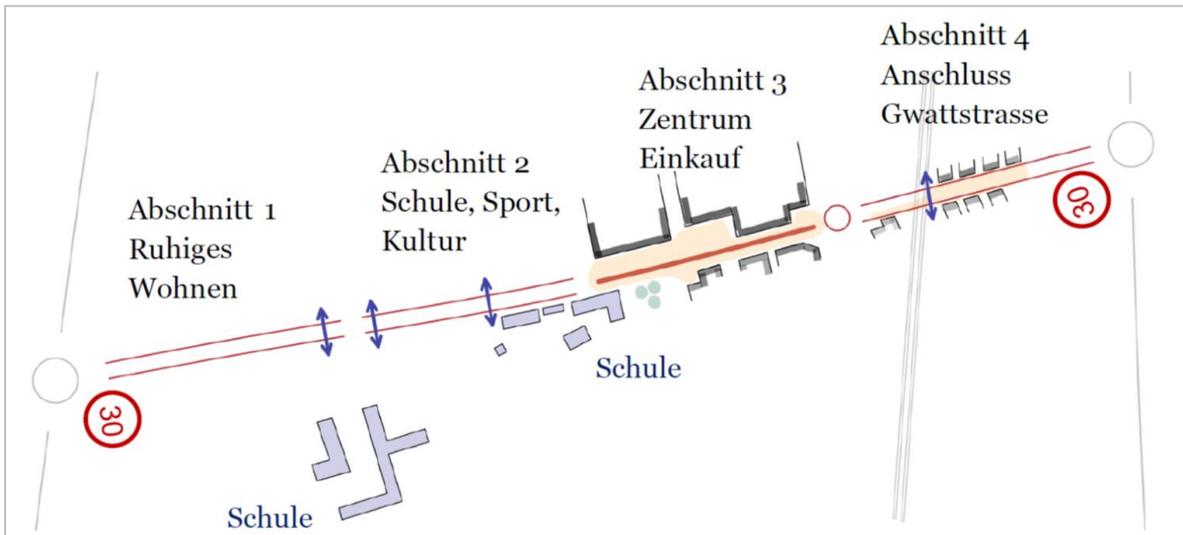


Abbildung 1: Schematische Darstellung der unterschiedlichen Abschnitte der Schulstrasse (Metron Bern AG, 2023).

Eine farbliche Gestaltung der Strassenoberflächen flankiert die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit. Die vollflächigen Eingangstore sowie die farbigen Bänder nehmen die Gestaltung bestehender Tempo-30-Zonen in Thun auf, zum Beispiel in der Regiestrasse oder am Steinhäufenweg (vgl. Abbildung 2). Der bestehende Mehrzweckstreifen im Bereich des Strättligenmarktes erhält eine Gestaltung mit einer blauen Welle, analog zu den Innenstadtachsen (vgl. Abbildung 3). Bei den farblichen Interventionen handelt es sich um reine Gestaltungselemente, die keine verkehrsrechtliche Bedeutung haben.



Abbildung 2: Visualisierung der farblichen Gestaltung der Eingangstore und Fahrbahnränder.

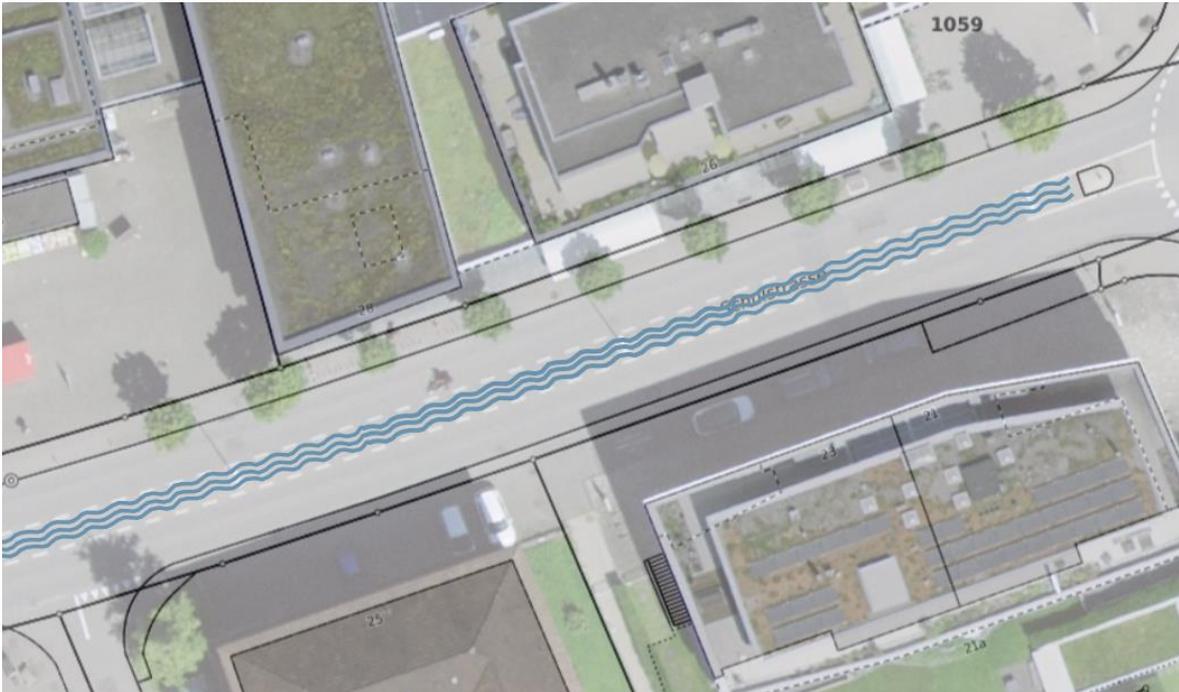


Abbildung 3: Visualisierung der farblichen Gestaltung des Mehrzweckstreifens.

In Tempo-30-Zonen gibt es in der Regel keine Fussgängerstreifen. Fussgängerinnen und Fussgänger dürfen die Strasse überall queren – am besten an möglichst übersichtlichen Stellen. Fussgängerstreifen sollen ausschliesslich dort angebracht werden, wo besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, beispielsweise an Zugängen zu Schularealen. Entlang der Schulstrasse werden jene Fussgängerstreifen, welche Schulareale erschliessen, auch künftig beibehalten. Die restlichen Fussgängerstreifen werden zugunsten von flächigen Querungsmöglichkeiten aufgehoben. Wo es die Situation erfordert, werden anstelle der aufgehobenen Fussgängerstreifen Querungshilfen angeboten.

Die bestehenden Vortrittsregelungen entlang der Schulstrasse kommen dem Linienbusverkehr sowie dem Veloverkehr entgegen und werden daher weitgehend unverändert belassen.

#### 4. Finanzielles

##### *Kosten*

Die Gesamtkosten für Projektierung und Realisierung der Tempo-30-Zone auf der Schulstrasse betragen 234'000 Franken.

100	Bauarbeiten (Signalisation und Markierung)	CHF	141'000.-
200	Planungskosten, Honorare, Eigenleistungen TBA/GPL	CHF	68'000.-
500	Unvorhergesehenes, Nebenkosten	CHF	25'000.-
Total Kreditsumme zu Lasten Stadt		CHF	234'000.-

##### *Folgekosten*

Die jährlichen Folgekosten des Projektes betragen:

Kalkulatorische Zinsen	234'000.- x 0.5 x 2 %	CHF	2'340.-
Abschreibungen (40 Jahre nach HRM2)	234'000.- x 2,5 %	CHF	5'850.-
<b>Total jährlich wiederkehrende Folgekosten ab 2025</b>		<b>CHF</b>	<b>8'190.-</b>

### *Finanzierung*

Die Finanzierung erfolgt im Rahmen der allgemeinen Liquiditätsbewirtschaftung aus vorhandenen und zu beschaffenden Mitteln.

Im Aufgaben- und Finanzplan 2023 bis 2026 sind für das Projekt unter «Tempo 30 Schulstrasse» im Bereich Investitionen Verwaltungsvermögen (Verkehrsanlagen) brutto 180'000 Franken als Sachplanwerte plus eingestellt. Die weiteren für das Projekt notwendigen 54'000 Franken werden im Bereich Investitionen Verwaltungsvermögen über das Projekt «Gewässer Chratzbach Sanierung Gesschieberückhalt, 2. Etappe», welches ab 2. Hälfte 2024 realisiert wird, kompensiert. Subventionen und/oder Beiträge Dritter können nicht beantragt werden.

Der Stadtrat ist zuständig für die Bewilligung der neuen Ausgabe in der Höhe von 234'000 Franken sowie für die Genehmigung des Projektes «Einführung von Tempo 30 auf der Schulstrasse» (vgl. Art. 40 lit. a StV).

## **5. Termine und Schnittstellen zu weiteren Projekten**

Das Bewilligungsverfahren für die Verkehrsmassnahme «Tempo-30-Zone Schulstrasse» wird im Winter 2023/2024 lanciert. Die Signalisation und Markierung erfolgt, sofern keine Beschwerde gegen die Verkehrsmassnahme eingeht, im späten Frühjahr oder Sommer 2024. Die Markierungsarbeiten sind auf eine trockene Witterung und ausreichend hohe Bodentemperaturen angewiesen. Im Jahr 2025, rund ein Jahr nach Umsetzung der Temporeduktion, erfolgt eine Wirkungsanalyse. Sollten die gesteckten Ziele nicht erreicht werden, sind Anpassungen möglich.

### *Schnittstelle zur Massnahme G3 des Gesamtverkehrskonzeptes*

Das vorliegende Projekt präjudiziert eine allfällige spätere Umgestaltung der Schulstrasse im Rahmen der Massnahme G3 «Betrieb, Entlastung und Gestaltung Wohnquartiere» des Gesamtverkehrskonzeptes Stadt Thun 2035 nicht. Allenfalls können aus dem vorliegenden Projekt Erkenntnisse für die Ausgestaltung der Massnahme G3 abgeleitet werden.

## **6. Verhältnis zu den Legislaturzielen 2023-2026**

Das vorliegende Kreditgeschäft unterstützt die Umsetzung der Legislaturziele 5 «Die Innenstadt und die Quartiere sind als Lebens- und Begegnungsraum für alle gestärkt und aufgewertet» und 8 «Thun verfügt über mehr, attraktivere und sicherere Fuss- und Veloverkehrsverbindungen».

## **7. Klimawirksamkeit**

Bezüglich Treibhausgasausstoss des motorisierten Individualverkehrs ist mit dem Vorhaben weder eine Verbesserung noch eine Verschlechterung der heutigen Situation zu erwarten. Mit Tempo 30 dürfte sich jedoch die Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden auf der Schulstrasse verbessern, was sie für Velos und Zufussgehende künftig attraktiver macht. Somit ist zu erwarten, dass sich der Modalsplit etwas zugunsten des Velo- und Fussverkehrs verschieben wird.

### **Antrag**

Gestützt auf diese Ausführungen wird Zustimmung beantragt zu folgendem

### **Stadtratsbeschluss:**

Der Stadtrat von Thun, gestützt auf Artikel 40 litera a Stadtverfassung und nach Kenntnisnahme vom gemeinderätlichen Bericht vom 18. Oktober 2023, beschliesst:

1. Bewilligung eines Verpflichtungskredites von 234'000 Franken als neue Ausgabe zu Lasten der Investitionsrechnung, Verpflichtungskredit Nr. 2512.5010.078 (Bilanzkonto Nr. 14010.01.01) für die Projektierung und Realisierung einer Tempo-30-Zone auf der Schulstrasse.
2. Der Gemeinderat wird mit der Ausführung dieses Beschlusses beauftragt.

Thun, 18. Oktober 2023

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident  
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber  
Bruno Huwyler Müller

### Beilage

Bericht und Gutachten der Metron Bern AG – Prüfung Tempo 30 Schulstrasse vom 2. Oktober 2023