

# Ist ganz Biel künftig gemächlich unterwegs?

Im Bieler Stadtrat hat sich eine breit abgestützte Allianz für ein flächendeckendes Tempo-30-Limit gebildet. Zu Fall bringen kann sie nur noch ein Referendum. Oder die nationale Politik.

Levin Stamm

Es ist politischer Sprengstoff, der bald im Bieler Stadtrat behandelt wird. Ein Tempo-30-Limit auf dem ganzen Stadtgebiet – das fordern vier Politiker und eine Politikerin aus vier Parteien. Eine entsprechende Motion haben sie an der letzten Stadtratssitzung vom 4. Oktober eingereicht.

Während Tempo-30-Zonen auf Quartierstrassen schon länger als wünschenswert gelten und vermehrt eingeführt werden, gehen die Motionäre noch einen Schritt weiter. Sie wollen, dass 50 Kilometer pro Stunde selbst auf Hauptverkehrsachsen bald der Vergangenheit angehören. Der Gemeinderat soll gar damit beauftragt werden, mit Bund und Kanton das Gespräch zu suchen und sie zu einer Reduktion der Höchstgeschwindigkeit zu überzeugen.

Ihren geplanten Auftrag an den Gemeinderat stützen die Stadtparlamentarier auf eine Forderung des Schweizerischen Städteverbandes (SSV), der Tempo 30 zur Norm machen will. Das primäre Argument: Der Verkehr sei noch immer die mit Abstand grösste Lärmquelle, schreibt der SSV in einem Positionspapier.

Dabei stützt sich der Verband auf Zahlen des Bundesamtes für Umwelt (Bafu): Eine Million Menschen sind hierzulande Tag und Nacht übermässigem Verkehrslärm ausgesetzt. Den daraus resultierenden volkswirtschaftlichen Schaden schätzt das Bafu auf jährlich 2,3 Milliarden Franken.

## Die Verkehrsbetriebe bräuchten mehr Busse

Zahlen, die für Motionär und SP-Stadtrat Alfred Steinmann Grund genug sind, den Stein ins Rollen zu bringen. «Der Verkehrslärm hat in der Stadt in jüngerer Vergangenheit trotz neu-



Schon heute gibt es in der Stadt Biel Tempo-30-Zonen – wird es sie künftig flächendeckend geben?

Bild: Patrick Weyeneth/a



Alfred Steinmann

er Lärmvorschriften stetig zugenommen», sagt er.

Steinmann kritisiert, dass Lastwagen die Stadt noch immer regelmässig als Durchfahrtsroute benutzen. Er hofft, dass der Durchgangsverkehr mit Tempo 30 vermehrt auf Ausweichrouten wie den Ostast gelenkt wird. «Tempo 30 ist die einfachste und kostengünstigste Massnahme, um da etwas zu bewegen», so Steinmann.

Für Kritik sorgt der Vorstoss bei Vertretern des öffentlichen Verkehrs. Die Verkehrsbetriebe Biel etwa stellen sich ge-

gen die flächendeckende Einführung von Tempo 30. Sie befürchten Zeitverluste. Damit nicht genug: «Die längere Reisezeit senkt einerseits die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs aus Sicht der Kundschaft und steigert andererseits gleichzeitig dessen Kosten», teilt eine Sprecherin der Verkehrsbetriebe auf Anfrage mit. Die gleiche Leistung könne nur mit mehr Bussen und Personal erbracht werden.

Die Motionäre haben für Kritik dieser Art vorgesorgt. Explizit schreiben sie, dass «wo möglich, der öffentliche Verkehr Vorrang geniessen soll». Zudem sollen Ausnahmen dort gelten, wo Spuren für Busse bereits reserviert sind, wie es zum Beispiel bereits an der Mettstrasse der Fall ist. Auch für Blaulichtorganisationen sowie ausgewählte Orte wie zum Beispiel Autobahneinfahrten würden Ausnahmen beilligt.



Andreas Gerber.

Gar Sicherheitsbedenken äussern die Verkehrsbetriebe: Tempo-30-Zonen seien zwar eine von vielen Massnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums. Strassen und Plätze würden damit zunehmend zum Wohnumfeld. Daraus entstünden höhere Anforderungen an die Sicherheit. Tempo 30 helfe da nur bedingt.

Dem widerspricht Alfred Steinmann. «Gerade bei Verkehrsampeln wird es mit Tempo 50 schnell gefährlich», sagt er. Eine im März veröffentlichte Analyse der Beratungsstelle für

Unfallverhütung stützt ihn: Auf neu gesetzten Tempo-30-Zonen, die die Beratungsstelle untersuchte, nahm die Anzahl schwerer Unfälle um 38 Prozent ab.

Nicht nur bei den Verkehrsbetrieben, auch bei anderen Stadtratsmitgliedern stösst der parlamentarische Vorstoss auf Kritik. FDP-Biel-Präsident und Stadtrat Andreas Gerber stellt klar, dass er nicht grundsätzlich gegen mehr Tempo-30-Zonen in der Stadt ist. Der Vorschlag sei für ihn aber nicht zu Ende gedacht.

«Ich habe die Vermutung, dass die Linke einmal mehr aus Ideologie gegen das Auto schießt», sagt Gerber. Er selbst habe 20 Jahre an einer Hauptstrasse gelebt. «Der Lärm mag sicher ein Problem sein, doch ich erachte ihn nicht als dermassen tragisch.»

## Referendum ist «durchaus möglich»

Gerber ist Mitglied des Touring Club Schweiz (TCS), der sich schon seit Jahren gegen die Ausbreitung von Tempo-30-Zonen auf verkehrsorientierten Strassen ausspricht. Den Volkswillen glaubt der Verein auf seiner Seite zu haben: Im Februar sprachen sich in einer vom TCS in Auftrag gegebenen Umfrage zwei Drittel der Städterinnen und Städter gegen eine generelle Einführung von Tempo 30 innerorts aus.

Ebenfalls sprach sich darin eine grosse Mehrheit für ein differenziertes Geschwindigkeitssystem aus – zumindest teilweise wünscht sich die Bevölkerung also eine Drosselung der Höchstgeschwindigkeit. Biel war nicht unter den zehn untersuchten Städten.

Wird Gerber mit seiner Partei entsprechend das Referendum ergreifen? Noch will er sich nicht in die Karten blicken lassen. «Es

ist durchaus möglich. Ich muss mich aber erst mit der Partei absprechen», so der FDP-Stadtrat.

Das Referendum dürfte für die Gegner das einzige Mittel sein, um die Motion zu stoppen. Denn Steinmann hat für den Vorstoss eine Allianz aus SP, Grünen, Grünliberalen und PdA geschmiedet. Parteien, die im Stadtrat eine absolute Mehrheit haben. Selbst Widersacher Gerber sagt: «Ich mache mir keine Illusionen. Die Motion wird angenommen.»

## Nationale Politik als Tempo-30-Bremse

Zur Hilfe eilen könnte den isolierten Stadtpolitikern von FDP und SVP das bürgerlich dominierte nationale Parlament. Dort will der Luzerner FDP-Nationalrat und TCS-Verwaltungsrat Peter Schilliger der Tempo-30-Euphorie einen Riegel schieben.

Seine Motion verlangt, dass die Gemeinden Tempo 50 auf verkehrsorientierten Strassen grundsätzlich beibehalten. Der Nationalrat hat dem Vorstoss bereits zugestimmt, der Ständerat dürfte bald folgen.

Der Enthusiasmus, den Schweizer Städte Tempo-30-Zonen neuerdings entgegenbringen, kommt nicht zufällig. Seit Anfang Jahr brauchen Behörden auf Beschluss des Bundesrates kein Gutachten mehr, um auf nicht verkehrsorientierten Strassen Tempo-30-Zonen einzuführen. Der bürokratische Aufwand verringert sich massiv.

Nidau hat mit Umsetzung des neuen Gesamtverkehrskonzepts Tempo 50 bis auf wenige Ausnahmen aus seinem Verkehr verbannt. Port hat im Februar Tempo 30 flächendeckend eingeführt. Ob Biel den anderen Städten Folge leistet, wird sich im Frühjahr zeigen. Spätestens dann stimmt der Stadtrat über die Tempo-30-Motion ab.