

## Parlamentssitzung vom 12. Dezember 2005

Bericht und Antrag  
des Gemeinderates an das Parlament

betreffend

### Projekt stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen Kredit

---

#### 1. Ausgangslage

Am 23. Juni 2003 wurde die Motion Deuber (0316) „Tempo 30 muss eingehalten werden“ eingereicht. Das Parlament behandelte die Antwort des Gemeinderates am 8. Dezember 2003 und erklärte die Motion - entgegen dem Antrag des Gemeinderates - erheblich.

Mit dieser Motion wurde der Gemeinderat aufgefordert, nebst der Realisierung von baulichen Korrekturmassnahmen ein Konzept für eine optimale Überwachung der Höchstgeschwindigkeiten auf Quartierstrassen vorzulegen. Konkret wurde der Gemeinderat aufgefordert, die Anschaffung und den Einsatz von stationären Geschwindigkeitsmessgeräten zu prüfen.

#### 2. Worum es geht

Damit in der Gemeinde Köniz die Verkehrssicherheit, insbesondere für die schwächsten Verkehrsteilnehmer, weiter erhöht werden kann, muss die repressive Kontrolltätigkeit erhöht werden. Auf dem gesamten Gemeindegebiet werden primär die Strassen bei Schulhäusern (Querung durch Schülerinnen und Schüler) als gefährlich eingestuft. Das vorliegende Projekt „stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen“ strebt die **Schulwegsicherung** sowie die **Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer** auf den Strassen der Gemeinde Köniz an. Daneben will das Projekt als weitere Ziele das Image von **Köniz als sichere Gemeinde** fördern, und es will den **rechtsstaatlich erlassenen Verkehrsregeln** zum Durchbruch verhelfen.

#### 3. Geschwindigkeitsmesskonzept

Das Geschwindigkeitsmesskonzept basiert auf folgenden Säulen:

- **Geschwindigkeitsmessungen der Gemeindepolizei Köniz mit einem mobilen Messgerät**

Solche Geschwindigkeitsmessungen werden seit Jahren vorgenommen. Auf Grund der technischen Arbeitsweise des Gerätes (nicht überall einsetzbar) und der beschränkten personellen Kapazitäten reichen diese Messungen nicht aus, um den eigentlichen Zweck der Messungen, nämlich einen massgebenden Beitrag zur Verkehrssicherheit zu leisten, sicherzustellen.

- **Messungen an sechs Standorten durch fest installierte Messgeräte**

Es handelt sich bei diesen Messgeräten um sogenannte „Blechpolizisten“. Darunter sind Geschwindigkeitsmessungskameras zu verstehen, die immer am gleichen Standort aufgestellt sind. Sie sind nicht immer in Betrieb, was aber für den Verkehrsteilnehmer nicht ersichtlich ist; sie wirken deshalb in jedem Fall präventiv.

- **Geschwindigkeitsmessungen der Kantonspolizei Bern mit mobilen Messgeräten**

Analog der Messungen der Gemeindepolizei mit mobilen Messgeräten werden durch die Kantonspolizei solche Messungen in eigener Regie und primär auf Kantonsstrassen durchgeführt. Die Gemeinde hat keinen Einfluss auf Standorte und Messintensität.

## 4. Technisches

### 4.1 Geschwindigkeitsmessgeräte

Da die Gemeindepolizei Köniz bisher keine stationäre Geschwindigkeitsmessgeräte im Einsatz hatte, ist man in der Produktwahl frei. Die anzuschaffenden Geräte sollen dem neusten Stand der Technik, d.h. Laser-Mess-System mit Digitalkameras, entsprechen. Das heute im Einsatz stehende mobile Radarmessgerät (Nassfilmsystem) soll durch ein Messgerät mit Laser-Mess-System ersetzt werden. Entgegen den bisher üblichen Nassfilmsystemen können Film- und Entwicklungskosten eingespart und der Personalaufwand für die Auswertung der Radarfilme und die Halterermittlung entscheidend reduziert werden.

### 4.2 EDV-Anpassungen

Damit die sensible Datenhaltung entsprechend geschützt ist, muss ein separater Server mit grosser Festplattenkapazität beschafft werden, auf den nur die Polizei Zugriff hat. Pro Fall werden etwa 32 MG Daten anfallen, die bis zu einem halben Jahr aufbewahrt werden müssen. Für die Bildauswertung wird ein neuer PC mit 19 Zoll Flatscreen-Bildschirm angeschafft, welcher eine einwandfreie Auswertung garantiert. Zudem ist ein Anschluss für das Einlesen der Bilder erforderlich. Die Bilder der Geschwindigkeitsübertretungen können bei Vorhandensein von entsprechenden Datenleitungen direkt über eine Leitung zum IZ Köniz/Muri übertragen werden. Zu der bereits bestehenden Software muss ein Zusatzmodul für die Bildauswertung beschafft werden. Dies erlaubt, nach der Bildauswertung den weiteren Ablauf in das bereits bestehende Bussenprogramm zu integrieren. Damit wird gewährleistet, dass im Backoffice sehr geringe Zusatzkosten anfallen und die Personalkosten äusserst tief gehalten werden können.

### 4.3 Bauliches

Mit der Anschaffung von Geschwindigkeitsmessgeräten mit dem Laser-Mess-System ist pro Standort lediglich eine Messsäule für die Aufnahme der Kameras und Messgeräte notwendig. Messungen mit dem Lasersystem haben den Vorteil, dass keine baulichen Massnahmen im Strassenbereich notwendig sind. Auf die kostspieligen und anfälligen induktiven Schleifen kann verzichtet werden.

### 4.4 Standortwahl

Die Standorte dienen vorwiegend zur Sicherung der Schulwege. Sie werden in Zusammenarbeit mit der Verkehrs- und der Schulabteilung festgelegt.

## 5. Finanzielles

### 5.1 Investitionskosten

Für die Umsetzung des Geschwindigkeitsmessungskonzeptes werden Investitionskosten von Fr. 800'000.00 erwartet. Der Betrag setzt sich wie folgt zusammen.

6 stationäre Geschwindigkeitsmessstellen inkl Digitalkameras	Fr. 390'000.00
3 portable Messgeräte (Rechner)	Fr. 195'000.00
Ersatz der mobilen Radareinrichtung durch ein Laser-Messgerät	Fr. 100'000.00
EDV-Programmanpassung inkl. Server, PC und Bildschirm	Fr. 60'000.00
Standortfundamente inkl. Anschlüsse	Fr. 30'000.00
Unvorhergesehenes/Rundung	Fr. <u>25'000.00</u>
<b>Total Investitionskosten</b>	<b><u>Fr. 800'000.00</u></b>

Die Gesamtkosten von Fr. 800'000.00 sind im Investitionsplan 2006 enthalten.

### 5.2 Erträge

Gemäss dem aktuell feststellbaren Verkehrsverhalten auf den Strassen der Gemeinde Köniz und auf Grund von Erfahrungswerten in der Gemeinde Ostermundigen werden die Bussenerträge voraussichtlich sämtliche Investitionen innerhalb von 2 bis 3 Jahren finanzieren. Selbstverständlich werden auch die wiederkehrenden Aufwendungen (Personalkosten, Versicherung, Unterhalt) durch die Busseneinnahmen finanziert. In den Voranschlag 2006 werden sehr

vorsichtige Fr. 200.000.00 Bussen-Mehreinnahmen aufgenommen.

## **6. Personalaufwand**

Für die Auswertung der Geschwindigkeitsübertretungen, die Halterüberprüfung sowie für die Erstellung und den Versand der Rechnungen muss auf Grund der Erfahrungswerte der Gemeindepolizei Ostermundigen mit einem zusätzlichen Personalaufwand in der Grössenordnung von 50 Stellenprozenten gerechnet werden. Unter Berücksichtigung, dass der zusätzliche Personalaufwand tatsächlich schwierig zu beurteilen ist, und im Hinblick auf die heute unklaren Auswirkungen bezüglich des Projekts Police Bern (Einheitspolizei), welches in der Gemeinde Köniz voraussichtlich im Jahr 2010 umgesetzt werden soll, ist vorgesehen, vorerst eine auf 5 Jahre befristete administrative Stelle mit 50 Stellenprozenten zu beantragen. Die Bewilligung dieser Stelle fällt gemäss Personalreglement in den Kompetenzbereich des Gemeinderates.

Mit dem Ersatz des bisherigen mobilen Messgerätes durch ein Gerät mit Laser-Mess-System entfällt das bisher mühsame und zeitaufwändige Auswerten der Radarfilm (Nassfilmsystem) durch die Polizisten. Mit dem Systemwechsel können zwischen 25 und 30 Arbeitstage für anderweitige Polizeiaufgaben genutzt werden.

## **7. Kantonspolizei Bern**

Gemäss Vertrag zwischen der Polizei- und Militärdirektion des Kantons Bern und dem Gemeinderat von Köniz vom Februar 2001 ist es der Gemeindepolizei Köniz erlaubt, Geschwindigkeitsmessungen im Gemeindegebiet Köniz (Innerortsbereich) durchzuführen. Eine zusätzliche Bewilligung ist demnach nicht notwendig.

## **8. Umsetzungstermin**

Es ist vorgesehen, die Geschwindigkeitsmessanlagen im 1. Quartal 2006 zu realisieren.

## **9. Motion Deuber (0316) betr. Tempo 30 muss eingehalten werden, Abschreibung**

Mit der Beschaffung von stationären Messanlagen wird diese Motion erfüllt. Sie kann als erledigt abgeschrieben werden.

## **10. Antrag**

Der Gemeinderat unterbreitet dem Parlament folgenden

Beschlussesentwurf:

1. Für die Realisierung des Projektes „stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen“ wird ein Kredit von Fr. 800'000.00 zuzüglich allfälliger Teuerung zu Lasten Konto Nr. 630.506.0123 bewilligt.
2. Die Motion Deuber (0316) betr. Tempo 30 muss eingehalten wird als erfüllt abgeschrieben.

Köniz, 12. Oktober 2005

**Der Gemeinderat**

## **Beilage:**

Motion Deuber (0316) mit Antwort des Gemeinderates vom 22. Oktober 2003

## Sitzung des Grossen Gemeinderates vom 8. Dezember 2003

Beantwortung 0316

### Motion Deuber (SP/JUSO) betr. Tempo 30 muss eingehalten werden

---

#### Text der Motion

Der Gemeinderat wird beauftragt, einen Massnahmenplan inkl. Kreditvorlage mit folgenden Inhalten vorzulegen:

1. In bestehenden Tempo 30 Zonen mit erheblichen Geschwindigkeitsübertretungen sind Korrekturmassnahmen, die zu einer Reduktion der Geschwindigkeitsübertretungen führen, zu realisieren. Gemäss der gemeinderätlichen Beantwortung 0211 Interpellation SP (Verkehrsberuhigung auf Quartierstrassen) betrifft dies folgende Zonen: Oberwangen, Eichholz-/ Gosset- und Parkstrasse sowie Werk- und Kirchstrasse in Wabern, Büschlacker- und Gaselstrasse in Schliern sowie Dorfbachstrasse und Buchseeweg in Köniz.
2. Ein Konzept, das eine optimale Überwachung der Höchstgeschwindigkeiten auf Quartierstrassen vorsieht.

Die Massnahmen sind in den nächsten 3 Jahren zu realisieren. Diese Korrekturmassnahmen sollen die geplanten, im Investitionsplan aufgeführten, Neuschaffungen verkehrsberuhigter Zonen nicht nennenswert verzögern.

#### Begründung

Eine Studie in der Stadt Zürich zeigt, dass die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 Stundenkilometer auf Quartierstrassen das Unfallrisiko und insbesondere die Verletzungsgefahr signifikant reduzieren.

Die Zahlen aus dem Verwaltungsbericht 2001 und die Beantwortung 0211 Interpellation SP: Verkehrsberuhigung auf Quartierstrassen belegen, dass in der Gemeinde Köniz die Umsetzung von Tempo 30 Zonen nicht optimal gelungen ist. Einige Kontrollen ergaben Überschreitungen von über 40% aller kontrollierten FahrzeuglenkerInnen und gemessene Maximalgeschwindigkeiten, die fast 100% über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit lagen. Dringender Handlungsbedarf ist demnach vorhanden. Tempo 30 Zonen, in denen systematisch Geschwindigkeitsübertretungen erfolgen, beherbergen ein beträchtliches Gefahrenpotenzial, da sie eine trügerische Sicherheit vorgaukeln (Anhalteweg ist bei 50 km/h mehr als doppelt so lang als bei 30 km/h). Daher ist die Sanierung dieser Zonen vordringlich. Da es sich um Korrekturmassnahmen handelt, dürfte der finanzielle Aufwand nicht vergleichbar mit einer Neuschaffung sein. Daher ist es finanziell vertretbar, diese Massnahmen ergänzend zu den geplanten Investitionen für Verkehrsberuhigungen zu tätigen.

Eine verschärfte Kontrolle der signalisierten Höchstgeschwindigkeit dürfte zu einer Verbesserung der Situation führen. Den MotionärInnen ist bewusst, dass die Kontrolle des fliessenden Verkehrs personal- und dadurch kostenintensiv ist. Dem zusätzlichen Aufwand stehen jedoch auch zusätzliche Einnahmen gegenüber. In diesem Zusammenhang möchten wir den Gemeinderat ermuntern, die Anschaffung und den Einsatz automatischer Geschwindigkeitsmessgeräte zu prüfen.

**Beat Deuber**, Luc Mentha, Peter Antenen, Mélanie Mader, Christian Vifian, Elisabeth Troxler, Hugo Staub, Marlise Schörlin, Katrin Sedlmayer, Ursula Wyss, Stephe Staub, Regula Ochsner, Claudia Egli, Rolf Zwahlen, Marco Streiff, Ignaz Caminada, Rita Haudenschild (17)

Eingereicht am 23. Juni 2003

## Antwort des Gemeinderates

### 1. Einleitung

Selbstverständlich ist der Gemeinderat auch der Meinung, dass Tempo 30 in den entsprechenden Zonen eingehalten werden muss. Bei der Analyse von Geschwindigkeitsdaten können jedoch nur Wochenmessungen - durchgeführt mit den entsprechenden Spezialmessgeräten - herangezogen werden. Solche Messungen sind vor der Errichtung von neuen Tempo 30 Zonen und - als Erfolgskontrolle - nach der Einführung vorgeschrieben. In Zonen, welche vor dem 1.1.2002 eingeführt wurden, bestand diese Messpflicht nicht.

### 2. Polizeiliche Aufgaben

Radardaten, wie sie unter anderem dem Verwaltungsbericht zu entnehmen sind, geben jeweils nur eine Momentaufnahme wieder. Eine Gesamtbeurteilung über die gefahrenen Tempi an einer Strasse kann daraus allerdings nicht abgeleitet werden. So hat das Beispiel, welches dem „Bund“ vom 11. September 2003 zu entnehmen war, an der Parkstrasse im Jahr 2002 eine Überschreitung von 22% ergeben. An der gleichen Stelle wurde ein Jahr später keine Überschreitung gemessen. Massgebend - dies sei ausdrücklich betont - sind auch die **Unfallzahlen**. Von insgesamt 950 Unfällen, die sich in den letzten 6 Jahren (1997 - 2002) auf dem Gemeindegebiet ereigneten, sind 125 oder 13% dem Quartierstrassennetz zuzuordnen. Aus über zwei Dritteln davon resultierten ausschliesslich Sachschäden. Bei 7% der Unfälle auf dem Quartierstrassennetz waren Fussgängerinnen und Fussgänger beteiligt. Es ist daher nachvollziehbar, dass die vorhandenen Ressourcen dort eingesetzt werden, wo sie die effizienteste Wirkung entfalten. Die "Sorgenkinder" sind demnach die Hauptverbindungsstrassen, wo auch Todesfälle zu beklagen sind. Dort werden schon von der signalisierten Höchstgeschwindigkeit her höhere Tempi gefahren; das Gefährdungspotenzial bei einer Kollision steigt naturgemäss an. Wie den Veröffentlichungen der Polizeiabteilung zu entnehmen ist, ergibt sich bei den mit Radarmessungen erfassten Übertretungen ein Verhältnis von ca. einem Viertel auf Quartierstrassen gegenüber drei Vierteln auf dem übergeordneten Strassennetz. In diesem Licht steht der Gemeinderat hinter dem Konzept der Polizeiabteilung, wonach das Schwergewicht bei den Radarmessungen auf die Hauptverbindungsstrassen zu legen ist. Die Häufigkeit der Kontrollen richtet sich nach den vorhandenen personellen Ressourcen und ist angemessen.

### 3. Bauliche Massnahmen

Bauliche Massnahmen zur Temporeduktion auf Quartierstrassen sind immer umstritten und kostspielig. Viele Direktbetroffene wehren sich dagegen, weil sie zusätzliche Lärmimmissionen zu gewärtigen haben (Schwellen, abbremsende und anfahrende Autos usw.). Dabei ist zu beachten, dass auch einer Quartierstrasse primär die Aufgabe der **Erschliessung** sowie der Ver- und Entsorgung zugeordnet ist. Somit müssen auch Lastwagen (Kehrichtabfuhr, Umzugsfahrzeuge, Feuerwehr usw.) ohne grössere Hindernisse effizient im Quartier zirkulieren können. Hier geraten wir in einen Zielkonflikt, denn wo ein Lastwagen durchkommt, kann ein Personenwagen problemlos und möglicherweise auch "rassig" passieren. Es ist daher nicht sinnvoll und auch gar nicht möglich, alle Quartierstrassen so mit Hindernissen zu "möblieren", dass ein PW nie schneller als 30 km/h fahren kann. Von verschiedenen Seiten wird immer wieder betont, eine Zone Tempo 30 könne rasch und "kinderleicht" mit Eingangstoren und den entsprechenden Geschwindigkeitstafeln eingerichtet werden. Sobald sich jedoch einzelne Fahrzeuglenkende nicht an die Regeln halten, werden dann rasch zusätzliche Massnahmen verlangt. So einfach ist es eben nicht, und gerade wenn bei der Einrichtung nur ein minimaler Aufwand in Kauf genommen wird, dürfen die Ausgaben bei der Nachrüstung in keinem Fall unterschätzt werden. Mit ein paar Pinselstrichen und einer zusätzlichen Tafel sind solche Probleme, wie im Motionstext vermutet, in der Regel nicht lösbar.

Dies heisst nicht, dass der Gemeinderat auf das Nachrüsten von bestehenden Tempo 30 Zonen verzichtet, im Gegenteil: Die zur Zeit bekannten fraglichen Quartierstrassen wurden erfasst, und die erforderlichen Daten werden systematisch erhoben. Aktuell wurden (oder werden) gestützt auf die Erkenntnisse die Parkstrasse in Wabern und die Wangentalstrasse beim Ortseingang Oberwangen nachgerüstet. Weitere Nachrüstungen werden folgen. Der Aufwand für die Massnahmen ist im Voranschlag enthalten und wird der Laufenden Rechnung belastet.

In diesem Sinn rennt die Motion offene Türen ein. Die zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen Ressourcen werden ausgeschöpft.

Noch einmal sei fest gehalten, dass die Realisierung - insbesondere baulicher Massnahmen - immer mit langen Vorlaufzeiten verbunden ist, auf welchen die Gemeinde keinen Einfluss nehmen kann. Dies kann mit dem Beispiel der Diskussion um den Poller an der Werkstrasse in Wabern verdeutlicht werden: Seit **1992** versuchen Gemeinde, Regierungsstatthalter, Verwaltungsgericht, Bau- Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons usw., wenn immer möglich im Dialog mit den Betroffenen eine Lösung zu suchen. Der Fall liegt zur Zeit beim Richteramt. Ein Entscheid ist noch für das laufende Jahr in Aussicht gestellt worden. Die Zone Tempo 30 in der Gartenstadt, Liebefeld, „spricht ebenfalls Bände“. Dort wurde ein enormer Aufwand betrieben, bis nach ca. sechs Jahren eine konsensfähige Lösung gefunden werden konnte.

#### **4. Fazit**

Eine wirksame, einfache und vergleichsweise günstige Lösung ist die Sensibilisierungsarbeit. Quartierverkehr ist in den meisten Fällen eigener, „hausgemachter“ Verkehr. Die Forderung, Tempo 30 auch ohne Hindernisse und Schikanen einzuhalten, ist kein grosser Anspruch. Die überwiegende Mehrheit der Fahrzeuglenkenden beweist dies mit ihrer korrekten Fahrweise in den Quartieren jeden Tag. Im Rahmen der Möglichkeiten (z.B. in "Köniz Innerorts") wurde und wird auch in Zukunft die Öffentlichkeit für dieses Thema sensibilisiert. Der Gemeinderat begrüsst alle Aktivitäten, zum Beispiel auch von Mitgliedern des Grossen Gemeinderates.

Der Gemeinderat ist bereit, den Einsatz von Geschwindigkeitsmessgeräten zu prüfen, wie in der Begründung der Motion angeregt wird.

#### **Antrag**

Annahme und gleichzeitige Abschreibung der Motion.

Köniz, 22. Oktober 2003

**Der Gemeinderat**