

**Postulat Kearns (forum), Messerli (forum), Grossenbacher (Grüne), Müller Kearns (FDP):
Priorisierung der Verkehrsmassnahmen auf der Thorackerstrasse mit
Einführung von Tempo 40 für mehr Schulweg- und Verkehrssicherheit**

1 TEXT

Der Gemeinderat wird ersucht, das Massnahmenpaket zur Umgestaltung der Thorackerstrasse, welche im Rahmen der "Verkehrsmassnahmen Ortsverbindungen Muri-Gümligen (Überprüfung flankierende Massnahmen)" dem Parlament zur Freigabe des Verpflichtungskredits unterbreitet wurde, einer nochmaligen kritischen Überprüfung zu unterziehen. Insbesondere soll die Einführung von Tempo 40 als Erstmassnahme gegenüber der gewählten Priorisierung der Einzelmassnahmen (1. bauliche Massnahmen umsetzen, 2. Kernfahrbahn einführen, 3. Verzicht auf Einführung von Tempo 40) unter dem Aspekt der Schulwegsicherheit und der Wirtschaftlichkeit überprüft und umgesetzt werden.

Begründung

Die "Verkehrsstudie zur Überprüfung der flankierenden Massnahmen" vom Planungsunternehmen B+S Ingenieure und Planer, 21. März 2023, führt detailliert die verkehrlichen Defizite der Thorackerstrasse auf:

- Schulwegverbindung ohne Fahrradinfrastruktur (S. 22)
- Eingeschränkte Sichtweite bei Fussgängerstreifen (S. 22);
- Die Sichtweiten beim Fussgängerstreifen Bahnübergang Seidenberggässchen beträgt knapp unter 40 m. Die notwendige Sichtweite auf einen Fussgängerstreifen beträgt 40 m bei Tempo 40. (S.35)
- Strassenbreite grösstenteils um 6.00 m, dies entspricht dem Begegnungsfall Lastwagen/Personenwagen bei 40 km/h (S. 35)
- Es gibt eine Grundstückerschliessung mit Senkrechtparkierung direkt an die Thorackerstrasse. Die Sicht bei den nötigen Parkiermanövern ist schlecht (S. 35)

Als Handlungsbedarf wird in der Verkehrsstudie festgehalten:

- Schulwegsicherung zu den Schulhäusern verbessern (S. 26)
- Der Strassenfunktion entsprechendes Geschwindigkeitsniveau festlegen (S. 26)
- Vermeidung einer Bündelung des Durchgangs- und Ausweichverkehrs auf die Thorackerstrasse (S. 26)

Daraus wurde von den Fachplanern folgende Massnahmen zur Umsetzung empfohlen:

Massnahme 1:

- Stufe 1: Tempo 40 statt generell Tempo 50
- Stufe 2: Einführung einer schmalen Kernfahrbahn

Massnahme 2:

- Sorgfältiges Monitoring

Massnahme 3, bei fehlender Zielerreichung:

- Stufe 3: Bauliche Anpassung Einmündungen Seidenberggässchen und Kranichweg

Die Empfehlungen der Fachplaner mit ihrer Priorisierung wurden sowohl durch die Begleitgruppe als auch durch die Mitwirkung bestätigt. Sie entsprechen auch einem langjährigen und wiederkehrenden Wunsch der Bevölkerung im angrenzenden Thorackerquartier und Egghölzliquartier, insbesondere aus Sicht der Schulwegsicherung. Die Thorackerstrasse dient als Verbindungsweg aus diesen Wohnquartiere in sämtliche Schulanlagen der Gemeinde mit Ausnahme des Dorfschulhauses Gümligen:

- Im Kindergartenalter zu den Kindergärten Melchenbühl, Horbern und in der Vergangenheit Egghölzli
- Im Primarschulalter zu den Schulhäuser Melchenbühl, Seidenberg (zukünftig Moos), Horbern und aktuell Aebnit.
- Im Oberstufenalter zu den Schulhäusern Moos und zukünftig hauptsächlich Seidenberg
- Für Kinder der Tagesschule zum Egghölzli-Bauernhaus

So wird der Thorackerleist jedes Jahr im August von besorgten Eltern angegangen, sich bei der Gemeinde für eine höhere Schulwegsicherheit entlang der Thorackerstrasse einzusetzen. Die fast jährlich wiederkehrenden Gespräche mit den zuständigen Gemeinderäten und der Bauverwaltung sind in der Vergangenheit immer wieder mit dem Hinweis des "Verbindungsstrassencharakters" ergebnislos verlaufen.

Regelmässige Fahrradfahrer auf der Thorackerstrasse sind sich der engen Strassenquerschnitte, der teilweise stark eingeschränkten Sichtweiten in den Kurven und der hohen Reisegeschwindigkeit der Autos bewusst und den damit verbundenen ungeduldigen und knappen Überholmanövern ausgesetzt.

Mit dem nun vorgeschlagenen Massnahmenpaket wird der in der Verkehrsstudie aufgeführte Handlungsbedarf nicht umgesetzt, sondern vielmehr verstärkt:

- Mit der Erhöhung des Verkehrswiderstands auf allen andern Gemeindeverbindungen wird der Durchgangs- und Ausweichverkehr auf der einzigen uneingeschränkt belassenen Verbindungsstrasse gebündelt und somit verstärkt.
- Die eingeschränkten Strassenquerschnitte werden nicht aufgeweitet, sondern weiter (Einmündung Pelikanweg) verengt.
- Die eingeschränkten Sichtverbindungen insbesondere bei der Einmündung Seidenberggässchen und Im Kurvenbereich auf Höhe Quartierweg werden auch mit einer verlängerten Mittelinsel nicht verbessert, da die Kurvenradien und die angrenzenden, sichtbehindernden Bepflanzungen bestehen bleiben.

- Das Geschwindigkeitsniveau wird nicht der eingeschränkten Strassenfunktion aus der heutigen Strassengeometrie angepasst (zu schmale Fahrbahn, zu geringe Sichtweiten für Tempo 50).

Aufgrund der sehr klar formulierten Empfehlungen in der Verkehrsstudie und der ebenso klaren Unterstützung der Begleitgruppe und aus der Vernehmlassung heraus ist es für die Anwohner im Thorackerquartier schwer verständlich, dass der Gemeinderat die sehr einfache und zweckmässige Hauptempfehlungen einer Temporeduktion nicht umsetzt und dafür einer kostspieligen und wenig effizienten baulichen Umgestaltung den Vorzug gibt, zumal eine Reduktion der Geschwindigkeit auf 40 km/h die Leistungsfähigkeit und den Reisekomfort in keiner Weise einschränkt. Aufgrund dieser Ausgangslage wird der Gemeinderat ersucht, im Zuge der Umsetzung der Verkehrsmassnahmen auf der Thorackerstrasse den Empfehlungen der Fachpersonen zu folgen und die Einführung von Tempo 40 als Erstmassnahme erneut zu prüfen.

Muri bei Bern, 19. November 2024

F. Kearns
P. Messerli
F. Grossenbacher
A. Müller Kearns

S. Bähler, H. Meichtry, M. Koelbing, W. Thut, M. Sager, L. Arnold,
A. Zaccaria, K. Schnyder, J. Köbeli, G. Grossen, H. Beck,
B. Legler, S. Eugster, R. Lauper, A. Von Gunten, L. Held, H. Gashi,
S. Fankhauser (22)

2

STELLUNGNAHME DES GEMEINDERATS

Das Postulat verlangt vom Gemeinderat eine Überprüfung der dem GGR vorgeschlagenen Massnahmen der ersten Etappe der neuen flankierenden Massnahmen. Nachdem der GGR dem Geschäft und dem beantragten Kredit an der Sitzung vom 19. November 2024 zugestimmt hat, ist das Geschäft aus Sicht des Gemeinderats abgeschlossen und befindet sich jetzt in der Umsetzung. Soweit ein Zurückkommen auf den Entscheid des Gemeinderats verlangt wird, ist das Postulat mangels Zuständigkeit nicht umsetzbar.

Der Gemeinderat war sich bewusst, dass er mit seinem Entscheid in diesem einen Punkt nicht den Empfehlungen von Begleitgruppe, Mitwirkung und PVK gefolgt ist.

Der Gemeinderat hat gegenüber dem Grossen Gemeinderat dargelegt, welche Überlegungen ihn dazu bewogen haben, die Temporeduktion auf der Thorackerstrasse nicht in seinen Antrag zur Umsetzung aufzunehmen. Die im Postulat erwähnten Sicherheitsdefizite – ungenügende Sichtweite beim Fussgängerübergang über die Thorackerstrasse hin zum Seidenberggässchen und der zu schmalen Fahrbahnbreite für eine Kernfahrbahn – hat er bei seinem Entscheid differenziert berücksichtigt.

Zusammengefasst:

- die Sicherheit war und ist auch im aktuellen Zustand gewährleistet;
- sie wird mit den baulichen Anpassungen der Kreuzungen Kranichweg und Seidenberggässchen sowie der Kernfahrbahn weiter erhöht;
- die Thorackerstrasse (wie auch die Feldstrasse) haben eine wichtige Ortsverbindungsfunktion innerhalb der Gemeinde; zusammen mit der Worb- und der Thunstrasse sollen diese Strassen als Hauptstrassen im Sinn des SVG ausgestaltet bleiben (Vortritt, 50 generell). Als verkehrsorientierte Strassen erfüllen sie auf diese Weise eine wichtige Entlastungsfunktion für die untergeordneten möglichen Alternativen («Schleichwege») durch die verkehrsberuhigten Quartiere; die Kanalisierung ist gewollt – der gemeindeinterne Verkehr zwischen Muri und Gümligen soll prioritär über die Feld- und Thorackerstrasse (und nicht über Aebnit-, Füllerich- und Moosstrasse) abgewickelt werden.

Auch mit den vorgesehenen baulichen Massnahmen bei den Einmündungen Kranichweg und Seidenberggässchen und der Einführung der Kernfahrbahn kann die Thorackerstrasse trotz des schmalen Strassenquerschnitts die anfallenden Fahrten (durchschnittlich um die 3'300 Fahrzeuge pro Werktag) gut aufnehmen und sicher abwickeln. Die Ortsverbindungsstrassen erfüllen einen übergeordneten Zweck; sie werden entsprechend im Vergleich zu den Quartier- bzw. Detailerschliessungsstrassen nicht primär anwohnerfokussiert geplant. Das trifft auf die Thorackerstrasse besonders zu, da diese nur einseitig bebaut ist und auch auf der anderen Seite keine direkten Anstösser aufweist; die Liegenschaften sind über die einmündenden Strassen erschlossen (einzig die erwähnte Parkfläche

Es trifft zu, dass die Arbeitshilfe Kernfahrbahn des Kantons Bern für die Kernfahrbahn nicht eingehalten ist; diese würde bei einer Breite der Radstreifen von mindestens 1,50 m eine Kernfahrbahn von mindestens 4,50 m vorsehen. Das Projekt unterschreitet diese Vorgabe nicht bei den Radstreifen (diese sind – wo vorgesehen – durchgängig 1,50 m breit), sondern in der verbleibenden Breite der Kernfahrbahn.

Es wurden jedoch bereits an mehreren Orten (genannt seien als Beispiele die Seestrasse in Hergiswil und die Brünigstrasse in Sachseln) in vergleichbarem Umfeld Testversuche mit schmalere Kernfahrbahnen innerorts auf Hauptstrassen mit Tempo 50 km/h realisiert. Die Auswertungen der mindestens einjährigen Testperioden zeigte, dass die Massnahme grossmehrheitlich begrüsst wurde, und zwar sowohl von den Auto- als auch von den Velofahrenden, und es wurden auch objektiv keine Sicherheitsdefizite festgestellt. Die Massnahmen wurden beibehalten und definitiv eingeführt. In Hergiswil hat die Nachmessung zudem eine Reduktion der durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeit (V85) um 4 km/h aufgezeigt.

Die Kernfahrbahn ist in der Gemeinde und der ganzen Region mittlerweile eine vertraute und akzeptierte Form der Strassenraumgestaltung, welche den Radfahrenden als zusätzliches Element einen Freiraum mit Priorität zuweist. Gestützt auf die gemachten Erfahrungen spricht nichts gegen die beschlossene Massnahme; eine Verbreiterung des Strassenraums ist entbehrlich, und ein Verzicht auf die Radstreifen wäre ein Rückschritt.

Die angesprochene Sichtweite beim Fussgängerstreifen im Bereich Einmündung Seidenberggässchen erfüllt die Normen (dazu erforderlich ist die vorhandene und weiterhin vorgesehene Mittelinsel, welche für beide Strassenhälften zu einer separaten Anwendung der Norm führt), und in faktischer Hinsicht sind zusätzlich in diesem Bereich die gefahrenen Geschwindigkeiten aufgrund der Kurvenradien geringer.

Der Gemeinderat beantragt die Überweisung des Postulats; er betrachtet dieses mit der vorliegenden Antwort als erfüllt und beantragt die Abschreibung. Wie bereits anlässlich der Behandlung des Geschäfts im GGR ausgeführt, ist Verkehrsplanung nie abgeschlossen, sondern muss rollend erfüllt werden. Die beschlossenen Massnahmen müssen ohnehin nach ihrer Einführung überprüft und nötigenfalls angepasst werden; dabei stehen auch die jetzt nicht berücksichtigten Varianten und Optionen zur Verfügung, losgelöst vom vorliegenden Vorstoss. Durch einen Verzicht auf die beantragte Abschreibung kann der GGR dem Gemeinderat signalisieren, dass aus seiner Sicht eine weitere Temporeduktion an der Thorackerstrasse anzustreben ist.

3

ANTRAG

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir dem Grossen Gemeinderat daher, folgenden

Beschluss

zu fassen:

1. Überweisung des Postulats
2. Abschreibung des Postulats

Gümligen, 17. Februar 2025

GEMEINDERAT MURI BEI BERN
Der Präsident Die Sekretärin

Jan Köbeli Corina Bühler