



Komitee stopp-tempo-30

Oberdiessbach sagt Nein zur verkehrspolitischen Willkür
Newsletter Nr. 3 – Mai/Juni 2024



STOPP TEMPO 30

Botschaft für die Gemeindeversammlung am 10. JUNI: 2 x NEIN!

NEIN ZU «T30» AUF GEMEINDESTRASSEN NEIN ZU «T30» AUF DER KANTONSSTRASSE

Liebe Oberdiessbacherinnen und Oberdiessbacher, in diesem Newsletter informieren wir euch, weshalb beide «Verkehrsabstimmungen» deutlich abgelehnt werden

müssen. Und bitte: Geht am **Montag, 10. Juni** an die Gemeindeversammlung, **entscheidet mit!**

Gemeinde: 'Verkehrsberuhigung' Dorfkern

In der öffentlichen Mitwirkung wegen flächendeckend Tempo 30 und exorbitanten Kosten höchst umstritten.

Abstimmungsempfehlung: NEIN.

Grund: Unkorrekte Perimeter-Angabe (Dorfkern über 20-fach vergrössert!), extrem teuer (Steuererhöhung unvermeidlich) und unnötig (es gibt keinen «unruhigen» Verkehr auf den Gemeindestrassen).

Kanton: Sanierung Ortsdurchfahrt

In der öffentlichen Mitwirkung besonders wegen Tempo 30 höchst umstritten.

Konsultativabstimmung.

Abstimmungsempfehlung: NEIN.

Grund: Fehlplanung, für alle Verkehrsteilnehmenden gefährlich, zu viele fehlende Informationen, zu früh (Entscheidung Bund, Nationalrat und Ständerat abwarten).

Projekt und Vorgehen wirft hohe Wellen. Warum?

Es ist ein sehr komplexes, verhängnisvolles Thema und bedarf der seriösen Auseinandersetzung. Deshalb zuerst ein **kurzer Rückblick:** Erst 2013 wurde «T30» von uns Oberdiessbacher/innen deutlich versenkt. 2023 versuchte es der Gemeinderat (GR) erneut. Mit einer nicht angekündigten und mangelhaften

Vorprojektierung unter der Leitung eines städtischen 'veloaktiven' Kantonsbeamten. Hauptsächlich die gefährliche extreme Verengung der schon heute zu engen verkehrsorientierten Hauptverkehrsachse von nur 6.0 m auf nur noch 5.7 m erzeugte einen Sturm der Empörung.

Jetzt geht es darum, **die richtigen Entscheide zu treffen**. In diesem Newsletter die Gründe, weshalb wir zum vorliegenden «Sanierungsprojekt» auf dem Gemeindegebiet und auf der verkehrsorientierten Ortsdurchfahrt (Kantonsstrasse) aus Vernunft NEIN stimmen müssen.



Oberdiessbach
Aeschlen
Bleiken

Teuer. Gefährlich. Mogelpackung!

NEIN DANKE!

Oberdiessbach will das nicht!

Abstimmung kommt viel zu früh

Das Kantonsprojekt «Sanierung Kantonsstrasse» (Hauptverkehrsachse Thunstrasse-Burgdorfstrasse) ist auf **frühestens 2027** geplant. Zudem gebieten Demokratie und gesunder Menschenverstand, die noch dieses Jahr anstehenden Entscheide der Bundesversammlung abzuwarten. **Grund: Die grosse Mehrheit von Nationalrat und Ständerat lehnt eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf verkehrsorientierten Strassen innerorts von 50 kmh auf Tempo 30 kategorisch ab** (Motion Schilliger). Vor diesem Hintergrund haben schon Schweizer Gemeinden, wo abgestimmt wurde, **T30 abgelehnt**. In Zürich wurde auf der verkehrsorientierten Achse Rosengartenstrasse **T30 gar verboten**. **Fazit:** Um klare Rechtsgrundlagen zu erhalten, müssen wir jetzt zu Tempo 30 NEIN stimmen.

Tödlich wenns drauf ankommt

Bei Tempo 30 wirst nicht nur du, sondern auch die **LEBENSRETTENDEN Blaulicht-Organisationen und die Feuerwehr** rechtskräftig ausgebremst. Sie, aber auch Fahrer/innen der ÖV-Busse, wehren sich bereits auf Organisations- und Arbeitnehmer/innen-Ebene landesweit gegen Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts!

Tempo 30 OHNE gesetzliche Grundlage

Die Behinderung der Mobilität mit Tempo 30 innerorts entspringt keinem Gesetz sondern der Politik der linksregierten Städte, welche den motorisierten Individualverkehr (MIV) mit allen Mitteln bekämpft. Nun auch im ländlichen, auf die Mobilität angewiesenen Raum: Verkehrsteilnehmende werden durch bauliche Massnahmen und «Strassenmöblierungen», sinnfreie Temporeduktionen und übertriebene Kontrollen schikaniert, Parkplätze werden aufgehoben. Niemand «gewinnt» mit T30, alle verlieren.

Gefährlich für die Schwächsten

Obwohl die Verkehrswege Oberdiessbachs aufgrund offizieller Auswertungen unwiderlegbar keine nennenswerten Gefahren aufweisen (gesitteter Verkehr, kaum Ereignisse), richtet sich das rot-grüne Projekt auf der Hauptstrasse ironischerweise in erster Linie gegen die schwächsten Verkehrsteilnehmenden! Denn LKWs, Schwertransporte und landwirtschaftliche Fahrzeuge müssten in Zukunft beim Kreuzen über die abgeflachten Randsteine auf die Trottoirs ausweichen. Zu Lasten von Velofahrer/innen, Kindern, Fussgänger/innen und insbesondere älteren Menschen. Und da auf fast der ganzen Strecke die Trottoirs an der Aussenseite durch Mauern abgegrenzt sind, ist ausweichen unmöglich! **Merke:** In solchen Situationen müssten Randsteine erhöht statt abgesenkt werden!

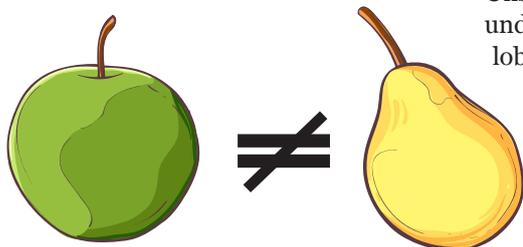
Millionen-teures Projekt

Ja, das ideologische ad hoc-Projekt wird mit unklaren und versteckten Kosten präsentiert. Es ist von der Bevölkerung nicht bestellt und hat **hohe steuerliche Folgen**. Gemeindekosten: Wurde das 2013 deutlich abgelehnte Tempo 30-Paket noch mit CHF 300'000.– veranschlagt, budgetiert der GR nun schon vor der Feinplanung **mehr als das Dreifache**. Noch ohne Kostenprognose für die geplanten Eingriffe auf private Grundstücke! — Alle die kontraproduktiven Sanierungs- und Baukosten und Signalisationen von Gemeinde und Kanton summieren sich mittlerweile und noch vor Detailplanung auf gut **5'000'000 FRANKEN**. Fazit: Die jährlichen Defizite der Gemeinde und damit unsere **Steuern werden steigen**.

Ein ideologisches Projekt

Es ist ein **urbanes Projekt rot-grüner Mobilitätskiller**. Es ignoriert die Mobilitätswirklichkeit der ländlichen Bevölkerung. Aber: Unsere von LKWs, landwirtschaftlichen Fahrzeugen, Schwertransporten, vom Privat- und gewerblichen Berufsverkehr stark frequentierte Emmental-Aaretal-Hauptachse ist nicht irgendeine Quartierstrasse in der 'Lorraine'. Und mit den gefährlichen Verengungen der Einmündungen wird für die Fahrer/innen unnötiger Stress erzeugt. **Wussten Sie übrigens**, dass laut aktuellen Messungen schon heute 85 % der Verkehrsteilnehmer/innen auf der Hauptverkehrsachse zwischen 35 und 45 km/h fahren? **T30 ist eindeutig eine städtisch-links-alternative Zwängerei**.

Apfel-Birne-Vergleich – z.B. HUTTWIL



Unsaubere Informationen oder verschwiegene Wahrheit? Das muss sich der städtische und 'veloaktive' Projektleiter fragen lassen. So kommentierte er am Gemeindeganlass lobend das Vorzeigebeispiel der **Randsteinabsenkung (fliessender Übergang von Fahrbahn zu Trottoir) in Huttwil**, wo in einem Video ein LKW auf die Fussgängerfläche ausweicht. Die Verengung der Fahrbahn in Oberdiessbach von 6.0 m auf 5.7 m sei doch eine sehr gute Sache, meinte er ... und vermied das Wichtigste zu erwähnen: die Fahrbahn in Huttwil ist nicht 5.7 m sondern 6.4 m breit, und wegen angrenzender Parkplätze der Strassenraum oft gar 4.0 – 6.0 m breiter. Apfel mit Birne verglichen – dumm gelaufen.

Tempo 50 ist besser – z.B. TRUBSCHACHEN

Der Zufall wollte, dass Oberdiessbach im Oberingenieur Kreis II und nicht – wie Trubschachen – im Oberingenieur Kreis IV ist. Mit welchen Folgen? Nun, die rund 1.1 Kilometer lange verkehrsorientierte Hauptverkehrsachse von Trubschachen (Kantonsstrassen Dorfstrasse/Mühlestrasse), wurde kürzlich saniert. Unter der Projektleitung des Oberingenieurs Kreis IV. Auch mit Randsteinabsenkung.

Aber dort gilt Tempo Generell 50. Obwohl vom Verkehrsaufkommen, dem gemischten Verkehr (Fussgänger/innen, private und Gewerbe-Autos, Velos, LKW, Landwirtschaft), Geräuschpegel, von den Zufahrten, der Durchmischung Wohnen/Gewerbe/Gastro und vom Ortsbild-Charakter 1:1 identisch mit Hauptverkehrsachse von Oberdiessbach. Auf die Frage, warum nicht Tempo 30,

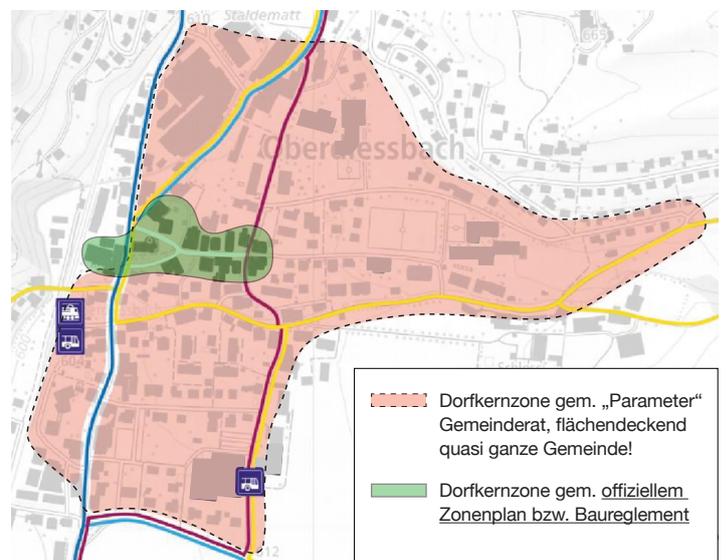
informierte die Bauverwaltung sinngemäss: «... aufgrund der starken Frequenzierung wäre Tempo 30 nicht zumutbar». Auch in den Berner Gemeinden **Erlenbach** und in **Saanenmöser** wurde auf Tempo 30 verzichtet. Das heisst: **T30 ist kein rationaler sondern ein rein ideologischer Entscheid.**

Etikettenschwindel «Dorfkern»

In der Botschaft zur Gemeindeversammlung vom 10. Juni finden sich Ungenauigkeiten, Ungereimtheiten und Fehlinformationen. Unter anderem auch ein **falscher Perimeter «Dorfkern»** (Seite 32). Dort ist dieser über 20 mal grösser, als im offiziellen Raumzonenplan. Die Dorfkernezone reicht offiziell von der Kirche und Kirchstrasse (Gasthof Löwen, rund 100 Meter Hauptstrasse bis zur Bäckerei Wegmüller). **Auf der Karte in der Botschaft ist der Dorfkern +/- das ganze Dorf.** Wie erklärt sich diese sehr grobe GR-Fehlinformation?

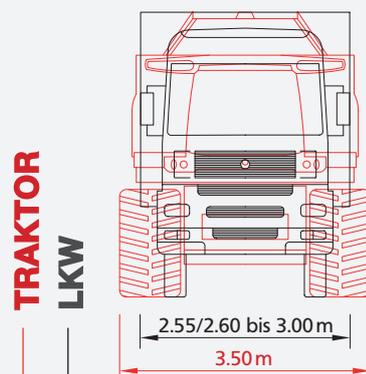
Vernehmlassung Oberdiessbach: NEIN zu T30

Die Umfrage basierte auf suggestiven Fragen. 167 Feedbacks (Oberdiessbacher Rekord!) kamen zurück, **mehrheitlich das flächendeckende Tempo 30 ablehnend.** Die Auswertung wurde dann aber tendenziös schönpoliert. Schade, wieder eine Chance zur Bürger/innen-Nähe verpasst.



Noch engere Hauptstrasse = noch mehr Gefahr

Beim Kreuzen von LKWs, an der Hauptverkehrsachse täglich hundertfach, geht es oft um Millimeter, denn die Breite normaler LKWs «Spiegel bis Spiegel» beträgt 2.8 – 3.0 m. Bei landwirtschaftlichen Fahrzeugen sind es bis 3.5 m! «Kein Problem», sagen die städtischen Experten, «dann weichen die grossen Fahrzeuge eben auf die Trottoirs aus». Toll. Und was ist mit den Fussgängern? Eltern mit Kinderwagen, Schüler/innen, Menschen im Rollstuhl oder älteren Menschen mit Rollator? Von Velofahrer/innen gar nicht zu reden. Und was ist mit den dunklen Morgen- und Abendstunden von November bis Februar oder nach Schneeräumungen, wo es für alle noch prekärer wird? Plus: In Oberdiessbach sind die Trottoirs an der Aussenseite meist durch Mauern abgegrenzt, ausweichen ist nicht möglich – die Randsteine müssten erhöht statt abgesenkt werden!



Vergleich Lastwagen und Mähdrescher		
	Lastwagen Spiegel bis Spiegel	Mähdrescher
Breite	bis 3.00 m	3.50 m



Komitee stopp-tempo-30



**TEUER.
GEFÄHRLICH.
MOGELPACKUNG!**

NEIN DANKE!

Oberdiessbach will das nicht!

Newsletter Nr. 3 – Mai/Juni 2024

Chronik: So lief das Projekt aus dem Ruder

2023 präsentierte der GR Tempo 30 mit der Begründung «Der Kanton will das» als vollendete Tatsache. Nach Rückfrage kam heraus, dass es anders lief. Und weil die gefährliche Fahrbahn-Reduktion der verkehrsorientierten Hauptverkehrsachse von nur 6.0 m auf nur noch 5.7 m heftige Entrüstung verursachte, entstand das grosse Gegenkomitee «stopp-tempo-30» und informierte mit zwei Newslettern mit Fakten zum undurchdachten Projekt. Daraufhin die 180°-Wende, die Gemeindepräsidentin auf Neo1: «... sicher nicht ohne Abstimmung!». Nach der historischen Infoveranstaltung (Nov 2023) und den Ergebnissen der Vernehmlassung dann am 6.3.2024 die offizielle Meldung: «Tempo 30 kommt im Herbst 2024 an die Urne». Gut, doch leider wieder falsch: A) pfeift die Regierungsratspräsidentin die Gemeinde zurück, das Geschäft gehöre an die Gemeindeversammlung, und B) meldet der GR am 26.4.2024 kleinlaut auf der Gemeinewebsite: Abgestimmt wird nicht im Herbst sondern in sechs Wochen. Vorverschoben, ohne Not, denn es geht um ein Millionen-schweres Projekt, für welches die nationalen Gesetzesgrundlagen (noch) fehlen und welches frühestens 2027 beginnen würde. Zusammengefasst: Bürger/innen-Nähe geht anders.

Mogelpackung «T30» als Lärmschutz

Alle Fahrzeuge müssen Lärmschutzvorschriften entsprechen. Dazu werden Durchfahrten mit vorgegebenen Geschwindigkeiten geprüft, innerorts beträgt diese 50 km/h. Damit die strengen Vorschriften eingehalten werden, ist niedertouriges Motorenmanagement optimal. Bei tieferen Geschwindigkeiten schaltet der Motor hoch, Resultat: **Mehr Lärm bei Tempo 30. Plus mehr Treibstoffverbrauch und Abgase.** Übrigens: E-Autos sind sowieso leise, T30 schießt an der Realität vorbei.

Tempo 30 nach Giesskannenprinzip verursacht

- **MEHR ABGASE!**
- **MEHR LÄRM!**
- **MEHR ZEITVERLUST!**
- **MEHR TREIBSTOFF-VERBRAUCH!**
- **MEHR STEUERN!**
- **MEHR STAU!**
- **MEHR ZEITAUFWAND FÜR TRANSPORTE (GEWERBE, LANDWIRTSCHAFT & INDUSTRIE)**

**Oberdiessbach
Aeschlen
Bleiken**



Liebe Bürgerinnen und Bürger von Oberdiessbach

Erspart euch späteren Frust, Schikanen, gefährliche Verkehrssituationen und höhere Steuern! Besucht die Gemeindeversammlung und verhindert die städtische Zwängerei von Rot-Grün – STIMMT darum

NEIN ZU TEMPO 30

