

Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 192-2015
Vorstossart: Interpellation
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2015.RRGR.684

Eingereicht am: 23.06.2015

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Guggisberg (Kirchlindach, SVP) (Sprecher/in)
Moser (Biel/Bienne, FDP)
Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt: Nein

RRB-Nr.: 1455/2015 vom 2. Dezember 2015
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert



Wie viele Tempo-30-Zonen gibt es im Kanton, und was geht aus ihrer Auswertung hervor?

Jedes Jahr tauchen neue Tempo-30-Zonen auf. Während diejenigen in Wohnquartieren auf Anfrage von Anwohnern durchaus Sinn ergeben und Wirkung zeigen, können jene, die Sammelachsen oder sogar Hauptstrassen miteinschliessen, kontraproduktive Auswirkungen in Bezug auf Verkehrssicherheit (Aufhebung von Fussgängerstreifen), Verkehrsfluss (Behinderung des öffentlichen Verkehrs, Stau) sowie Lärm- und Schadstoffemissionen (Bremsen und Beschleunigen bedingt durch bauliche, verkehrsberuhigende Massnahmen) haben. Artikel 6 der eidgenössischen Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen besagt: «Die realisierten Massnahmen sind spätestens nach einem Jahr auf ihre Wirkung zu überprüfen.»

Der Regierungsrat wird gebeten, dazu folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie viele Tempo-30-Zonen zählt der Kanton, und wo und zu welchem Zeitpunkt wurden sie eingerichtet (Liste der existierenden Zonen)?
2. Gibt es Tempo-30-Zonen, die Sammelachsen oder Hauptstrassen miteinbeziehen? Wenn ja, wie viele und welche?
3. Welche Zonen wurden gemäss den Bestimmungen der oben genannten Verordnung auf ihre Wirkung untersucht?

4. In jeder der ausgewerteten Zonen: Wie hoch ist die v85?
5. Wurden Auswertungen bezüglich der Schwere und der Anzahl der in den Tempo-30-Zonen verursachten Unfälle durchgeführt? Was sind gegebenenfalls die Befunde (Anzahl Leicht- und Schwerverletzte sowie Tote, seit der Einrichtung)?
6. Wurden Auswertungen zur Entwicklung der Lärmemissionen nach der Umsetzung der Tempo-30-Zonen durchgeführt? Was sind gegebenenfalls die Befunde?
7. Stehen Messresultate in Bezug auf die limitierenden Schadstoffe – vor und nach der Einführung – zur Verfügung?
8. Welche Zusatzmassnahmen wurden in jenen Zonen ergriffen, welche die angestrebten Vorgaben nicht erfüllt haben? Zu welchen Kosten?
9. Was wird unternommen in Bezug auf Tempo-30-Zonen, die zwar in der Bevölkerung akzeptiert sind, aber die aktuellen gesetzlichen Voraussetzungen nicht mehr erfüllen?
10. Was wird unternommen, damit unter den Verkehrsteilnehmenden keine Verwirrung entsteht in Bezug auf die unterschiedlichen Vortrittsregelungen auf Strassenabschnitten mit Tempo-30-Signalisation bzw. in Tempo-30-Zonen?

Antwort des Regierungsrates

Die weitaus meisten Begegnungs- und Tempo-30-Zonen im Kanton Bern sind auf Gemeindestrassen, während auf dem gesamten Kantonsstrassennetz zurzeit nur auf 10 Streckenteilen innerorts Tempo-30-Zonen realisiert wurden. Begegnungs- und Tempo-30-Zonen auf Gemeindestrassen und öffentlichen Strassen privater Eigentümer ordnen die betroffenen Gemeinden selbst an und unterbreiten sie anschliessend dem zuständigen Oberingenieurkreis des kantonalen Tiefbauamts zur Zustimmung. Auch für die Nachkontrollen (Wirkungsuntersuchungen) sind die Strasseneigentümer zuständig.

Das Tiefbauamt des Kantons Bern führt Listen über alle Tempo-30-Zonen auf Gemeinde- und Kantonsstrassen. Dabei wird der Aufwand bei der Listenführung aus Effizienzgründen pragmatisch tief gehalten. Deshalb und weil zusätzliche Abklärungen bei den nahezu 400 Tempo-30-Zonen auf Gemeindeebene unverhältnismässig aufwändig wären, können nachfolgend nicht alle gestellten Fragen beantwortet werden. Eine Übersichtsliste mit allen Tempo-30-Zonen auf Gemeinde- und Kantonsstrassen liegt dieser Postulatsantwort bei (Anhang).

Zu den einzelnen Fragen:

1. Realisierte Tempo-30-Zonen auf Gemeindestrassen: 389
Realisierte Tempo-30-Zonen auf Kantonsstrassen: 10
Details zu den einzelnen Zonen sind dem Anhang zu entnehmen.
2. Ob und wenn ja, welche Zonen auf Gemeindestrassen Sammelachsen oder Hauptstrassen miteinbeziehen wird beim Kanton nicht systematisch erfasst. Bei Zonen auf Kantonsstrassen handelt es sich immer um Hauptstrassen und damit um so genannte Durchgangsstrassen.

3. Bei welchen Zonen Wirkungskontrollen durchgeführt werden konnten, ist auf der Liste im Anhang vermerkt (Spalte "Nachkontrolle erfolgt").
4. Die Informationen sind dem Anhang zu entnehmen (Spalte "V85%")
5. Bei der Einführung neuer Tempo-30-Zonen müssen insbesondere auch deren positive Auswirkungen auf das Unfallgeschehen gutachterlich nachgewiesen werden. Die kontinuierliche und flächendeckende Auswertung aller Unfälle im Kanton zeigt denn auch keine negativen Auffälligkeiten in Tempo-30-Zonen.
6. Auf Kantonsstrasse wurden keine solchen Auswertungen durchgeführt. Ob Gemeinden in ihren realisierten Tempo-30-Zonen Auswertungen zur Entwicklung der Lärmemissionen vorgenommen haben, ist nicht bekannt.
7. Nein.
8. Bei den Tempo-30-Zonen auf Kantonsstrassen sind bisher nie Kosten für Zusatzmassnahmen entstanden. Zwar konnten bei den Zonen in Uebeschi und Münchenwiler die Zielvorgaben nicht vollumfänglich erreicht werden, aber die Verkehrssicherheit ist in beiden Fällen gewährleistet und Zusatzmassnahmen wären entweder nicht möglich (beidseitig Mauern am Fahrbahnrand) oder unverhältnismässig (kurze unbebaute Zwischenstrecke). Welche Kosten den Gemeinden für Zusatzmassnahmen bei Tempo-30-Zonen auf Gemeindestrassen entstanden sind, ist nicht bekannt.
9. Erfüllen Tempo-30-Zonen die aktuellen gesetzlichen Vorschriften nicht mehr, müssen die Strasseneigentümer die nötigen Massnahmen umsetzen. Der Kanton unterstützt die Gemeinden dabei mit Informationen zu Tempo-30-Zonen (u.a. BSIG-Nr. 7/732.11/11.1 "Neues Vorgehen").
10. Grundsätzlich liegt es primär in der Verantwortung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer am Strassenverkehr, die entsprechenden Regeln zu kennen. Die zuständigen kantonalen Fachleute sind jedoch offen für zusätzliche Sicherheitsmassnahmen, wenn dies in konkreten Fällen notwendig ist. So hat es sich zum Beispiel in speziellen Fällen bewährt, die Rechtsvortrittsregelung durch markierungstechnische Massnahmen zu verdeutlichen (hineinziehen einer Randlinie in die Einmündung, besondere Markierung "Rechtsvortritt" oder bauliche Massnahmen, wie Anhebung des gesamten Verzweigungsbereichs).

Verteiler

- Grosser Rat