

Tiefbauamt
Reiterstrasse 11
3011 Bern
Telefon 031 633 35 11
Telefax 031 633 35 80
info.tba@bve.be.ch
www.tba.bve.be.ch

8. August 2014

Kontaktstelle:
Beat Schweizer
Telefon 031 633 35 89
beat.schweizer@bve.be.ch

Geht an:

- Einwohner- und gemischte Gemeinden
- Regierungsstatthalterämter
- Diverse Abonnenten

Information

Tempo-30-Zone



**Bau-, Verkehrs-
und Energiedirektion
des Kantons Bern**

Tiefbauamt
Reiterstrasse 11
3011 Bern
Telefon 031 633 35 11
Telefax 031 633 35 80
info.tba@bve.be.ch
www.tba.bve.be.ch

Kontaktstelle:

Beat Schweizer
Telefon 031 633 35 89
beat.schweizer@bve.be.ch

Information „Tempo-30-Zone“;

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit diesem BSIG-Versand erhalten Sie eine neue Information zum Thema Tempo-30-Zonen. Sie ersetzt die interne Arbeitshilfe des kantonalen Tiefbauamtes vom 6. April 2011.

Diese Information kann Ihnen bei der Planung von neuen und der Überprüfung von bestehenden Tempo-30-Zonen behilflich sein.

Speziell hinweisen möchten wir auf folgende Punkte:

1. Fussgängerstreifen

Das Ziel einer Tempo-30-Zone ist die Förderung der Wohn- und Lebensqualität in einem Quartier. Eine gut angelegte Zone bewirkt erhöhte Verkehrssicherheit, allgemeine Verkehrsberuhigung, gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer auf tiefem Geschwindigkeitsniveau und ermöglicht flächige Querungsmöglichkeit der Fahrbahnen für Fussgänger. Fussgängerstreifen in einer Tempo-30-Zone verhindern diese Wirkung: Anhalten und Wiederauffahren des fliessenden Verkehrs erhöht die Lärmimmissionen, verhindert die gegenseitige Rücksichtnahme durch Vortrittsumkehrung zu Gunsten der Fussgänger und zwingt die Fussgänger im Umkreis von 100 m, die Fahrbahn an ganz bestimmten Orten zu queren. Mit diesen Überlegungen hat der Gesetzgeber in der Zonenverordnung die Anordnung von Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen grundsätzlich als unzulässig erklärt.

Ausnahmsweise können bei besonderen örtlichen Gegebenheiten Hauptstrassenabschnitte in eine Tempo-30-Zone integriert werden. Weil auf Hauptstrassen spezielle gesetzlich festgelegte Verkehrsregeln gelten (z.B. Vortrittsrecht gegenüber allen einmündenden Strassen), findet auf solchen Abschnitten die Zonenverordnung keine Anwendung.

2. Geschwindigkeitskontrollen der Kantonspolizei

Die Praxis der Kantonspolizei ist, in Tempo-30-Zonen nur dann repressive Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen, wenn aufgrund der vorgeschriebenen Nachkontrolle erwiesen ist, dass das Geschwindigkeitsniveau V85% von 38 km/h nicht überschritten wird und der zu kontrollierende Strassenabschnitt dem genehmigten Zonenplan entspricht.

Freundliche Grüsse

Stefan Studer
Kantonsoberingenieur

Beilage:

- Information „Tempo-30-Zone“ vom 8. August 2014

Strassentyp

Tempo-30-Zonen können auf allen nutzungsorientierten Strassen eingerichtet werden. Abschnitte von Haupt- und verkehrsorientierten Nebenstrassen können ausnahmsweise bei besonderen örtlichen Gegebenheiten in eine Tempo-30-Zone miteinbezogen werden, wenn die Voraussetzungen nach Art. 108 SSV (SR 741.21) für eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erfüllt sind.

Geltungsbereiche

Tempo-30-Zonen sind in Bereichen möglich, welche eine abgrenzbare Einheit bilden und Strassen mit möglichst gleichartigem Charakter (Erscheinungsbild) aufweisen.

Zonengrösse

Die gleichzeitige Planung und Projektierung von Tempo-30-Zonen auf möglichst allen siedlungsorientierten Strassen einer Ortschaft hat gegenüber einem für einzelne Quartiere isolierten Vorgehen viele Vorteile:

- Sämtliche Strassen mit dem gleichen Erscheinungsbild werden gleichberechtigt behandelt. Auch können dadurch die Anliegen aller Anwohner gleich behandelt werden.
- Der Einhaltegrad (Akzeptanz) der Geschwindigkeit von 30 km/h ist auch bei weniger baulichen Massnahmen grösser, wenn die Zonen im ganzen Ortsgebiet umgesetzt sind. Dadurch wird die Umsetzung der Tempo-30-Zonen kostengünstiger.

Verkehrsrechtliche Massnahmen

- In Tempo-30-Zonen gilt mit Ausnahme auf miteinbezogenen Hauptstrassen immer der Rechtsvortritt. Allfällige Vortrittsregelungen müssen aufgehoben und allfällig ungenügende Sichtweiten (z.B. bei Stopstrassen) verbessert werden. Ausnahmen sind zulässig, wo die Sichtweite nicht verbessert werden kann (z.B. bei Stützmauern, Hausfassaden). Trottoirüberfahrten sollten möglichst entfernt werden. Sie erhöhen zwar den Komfort und bei guter Integration/Gestaltung die Verkehrssicherheit für die Fussgänger; stärker gewichtet werden muss jedoch die dem Ziel einer Tempo-30-Zone zuwider laufende Tendenz, dass die durch eine Trottoirüberfahrt vortrittsberechtigten Verkehrsteilnehmer auf der parallelen Fahrbahn schneller fahren. Tempo-30-Zone und Trottoirüberfahrt vertragen sich nicht.
- Parkfelder bilden ein taugliches Mittel zur Verkehrsberuhigung. Ist zu erwarten, dass die Parkfelder nur zeitweise besetzt sind, so sind sie am Anfang und Ende mittels baulicher Massnahmen abzugrenzen.
- Eine Verdeutlichung des Zonencharakters (siehe VSS-Norm SN 640 851) ist mittels Markierung möglich.

Eine farbliche Gestaltung des Strassenraumes ist möglich. Sie kann das Erscheinungsbild des Strassenraumes an die Nutzungsansprüche anpassen. Es ist jedoch unbedingt darauf zu achten, dass die Gestaltung nicht mit offiziellen Markierungen verwechselt wird, Falschinterpretationen auslöst und somit zu Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer führt. In der VSS-Norm SN 640 214 und der TBA-Arbeitshilfe „Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen“ (BSIG Nr. 7/761.151/4.2) sind die Rahmenbedingungen und die anwendbaren Gestaltungsformen und Farben enthalten.

Die Erfahrung in der Praxis hat gezeigt, dass sich vollflächige Gestaltungen über die gesamte Strassenbreite nicht bewähren. Je nach Materialwahl sind negative Folgen bei Lärmentwicklung und bei Griffigkeit für Fahrzeuge und Zufussgehende bei nasser Fahrbahn zu beobachten. Im Weiteren ist dem Unterhalt solcher Flächen Beachtung zu schenken. In der Regel müssen nicht nur die in relativ kurzer Zeit (3-4 Jahre) entstehenden Fahrrinnen, sondern die ganze eingefärbte Fläche zuerst weggefräst und anschliessend neu appliziert werden. Es entstehen dadurch hoher Kostenaufwand und leichtere Belagschäden. Aus diesem Grund raten wir vom Aufbringen vollflächiger Einfärbungen ab.

Bei der Materialwahl für FGSO sollte generell berücksichtigt werden, dass das bisher üblicherweise angewendete günstigste Material „Strukturmarkierung“ nur in mehreren, max. 50 cm breiten Streifen appliziert werden kann. Ein nahtloses Aneinanderfügen dieser Bahnen ist beinahe unmöglich.

Begleitmassnahmen zur Unterstützung der Zone

Die auszuführenden Massnahmen können sich bei der Signalisierung einer Tempo-30-Zone klar auf kontrastreich gestaltete Eingangstore beschränken. Das Ziel muss hier sein, dass die Fahrzeugführer einen klaren Regimewechsel feststellen und gezwungen werden, auf eine Vmax. von 30 km/h abzubremsen. In der Mittelwahl ist die Behörde frei.

Fussgängerstreifen

Gemäss den geltenden Bundesvorschriften sind Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen grundsätzlich unzulässig. Erst der Verzicht auf Fussgängerstreifen gibt den Zufussgehenden das Recht, die Fahrbahn überall zu überqueren. Das Vortrittsrecht des Fahrverkehrs bleibt jedoch bestehen. Wo auf Grund besonderer Bedürfnisse – zum Beispiel in den Bereichen von Schulhäusern mit kanalisierten Fussgängerachsen – ein Vortrittsrecht für die Zufussgehenden sinnvoll ist, können Fussgängerstreifen eingesetzt werden. Auch bei solchen Stellen sollte jedoch vorerst versucht werden, die Querungsstelle mit anderen baulichen Massnahmen sicher zu gestalten.

Bei der Abklärung, ob an einem bestimmten Standort ein Fussgängerstreifen innerhalb der Tempo-30-Zone realisiert, resp. belassen werden soll, ist folgenden Punkten Beachtung zu schenken:

- In Tempo-30-Zonen besteht ein starkes Bedürfnis nach flächigem Queren der Fahrbahn – also dem kürzesten Weg von Geschäft A zu Geschäft B. Fussgängerstreifen müssen im Umkreis von 50 m vor und nach dem Streifen benützt werden und kanalisieren dadurch den Fussgängerverkehr. Das ist ein massiver Komfortverlust für die Fussgänger.
- Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen erhöhen die Sicherheit, die Wohn- und Lebensqualität und fördern das Miteinander und gegenseitige Respektieren aller Verkehrsteilnehmenden. Der Fussgängerstreifen hingegen ist kein siedlungs-, sondern ein verkehrsorientiertes Element und schränkt die in Tempo-30-Zonen angestrebte Bewegungsfreiheit und gegenseitige Rücksichtnahme systemwidrig ein (Pflicht zur Benützung durch Zufussgehende; Vortrittsentzug für den Fahrverkehr).
- Die Annahme, dass ein Fussgängerstreifen den Zufussgehenden beim Queren der Fahrbahn den nötigen Schutz bietet, ist erwiesenermassen falsch. Fussgängerstreifen sind eine reine Markierung und zeigen einzig die juristische Umkehr des Vortrittsrechts auf der Fahrbahn zu Gunsten des querenden Fussverkehrs an. Mehr nicht! Sollen querende Zufussgehende wirkungsvoll geschützt werden, sind entsprechende bauliche Massnahmen zur Minimierung der Geschwindigkeit oder der Fahrbahnbreite (z.B. Fussgängerinseln, etc.) unumgänglich.

Besteht an einem bestimmten Ort ein dringendes Bedürfnis für einen Fussgängerstreifen und ist keine andere Lösung realisierbar oder unverhältnismässig, kann ein Fussgängerstreifen angelegt werden, wenn alle in der VSS-Norm SN 640 241 aufgeführten Voraussetzungen erfüllt sind.

Nachkontrolle

Spätestens ein Jahr nach der Einführung und jeder Änderung der Zone ist zwingend eine Nachkontrolle (Geschwindigkeitsverhalten, Unfallgeschehen, Akzeptanz durch direkt betroffene Bevölkerung) durchzuführen und das Ergebnis dem TBA zu unterbreiten. Falls das Ziel ($V_{85\%} < 38 \text{ km/h}$) noch nicht oder nur teilweise erreicht worden ist, sind möglichst umgehend, jedoch längstens innerhalb eines Jahres weitere Massnahmen auszuführen.

Geschwindigkeitskontrollen der Kantonspolizei

Die Kantonspolizei Bern führt Geschwindigkeitsmessungen aufgrund eines bewährten Konzeptes durch. Geschwindigkeitskontrollen können nur dort glaubhaft und nachhaltig durchgeführt werden, wo durch die Gestaltung des Strassenraums sichergestellt ist, dass das vorgesehene Geschwindigkeitsniveau von 30 km/h als „normal“ empfunden wird. Deshalb führt die Kantonspolizei Bern in Tempo-30-Zonen nur dann repressive Geschwindigkeitskontrollen durch, wenn deren erfolgreiche Umsetzung durch das TBA bestätigt wird. Voraussetzung hierfür ist, dass das Geschwindigkeitsniveau $V_{85\%}$ von 38 km/h nicht überschritten wird und der Strassenraum dem vom TBA genehmigten Situationsplan entspricht (nur genehmigte Elemente und alle geplanten Elemente realisiert).

Gutachten

Das nach Art. 32⁴ SVG und 108⁴ SSV erforderliche Gutachten ist in Form eines Berichtes mit folgendem Inhalt zu erstellen:

- Aus dem Gutachten muss explizit ersichtlich sein, ob die Buchstaben a-d gemäss Art. 108 Abs. 2 der SSV erfüllt respektive nicht erfüllt / nicht relevant sind. Mindestens eine dieser Voraussetzungen muss erfüllt sein.
- Umschreibung der Ziele, die mit der Anordnung der Zone erreicht werden sollen;
- Übersichtsplan mit der auf Grund des Raumplanungsrechts festgelegten Strassenhierarchie der Ortschaft oder von Teilen der Ortschaft;
- Beurteilung bestehender und absehbarer Sicherheitsdefizite sowie Vorschläge für Massnahmen zu deren Behebung;
- Resultate von Geschwindigkeitsmessungen zur Angabe des vorhandenen Geschwindigkeitsniveaus (V_{50} und V_{85}). Aussagekräftige Resultate werden durch die Installation einer stationären Messeinrichtung während einer ganzen Woche erreicht. Die Messungen können auch durch mobile Geräte mit Aufzeichnungsmöglichkeit durchgeführt werden. Dabei sind jedoch mindestens 100 unbehindert fahrende Fahrzeuge pro Fahrtrichtung aufzuzeichnen;
- Ermittlung des DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr);
- Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum, einschliesslich der Nutzungsansprüche.
- Überlegungen zu möglichen Auswirkungen der geplanten Massnahme auf die ganze Ortschaft oder auf Teile der Ortschaft sowie Vorschläge zur Vermeidung allfälliger negativer Folgen.
- Eine Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen, aufgeteilt in Realisierungsphasen mit jeweils frühest möglichem Ausführungszeitpunkt.
- Detailpläne baulicher und / oder gestalterischer Massnahmen.

Signalisation

- „Tempo-30-Zone“ (2.59.1)



- „Ende der Tempo-30-Zone“ (2.59.2)

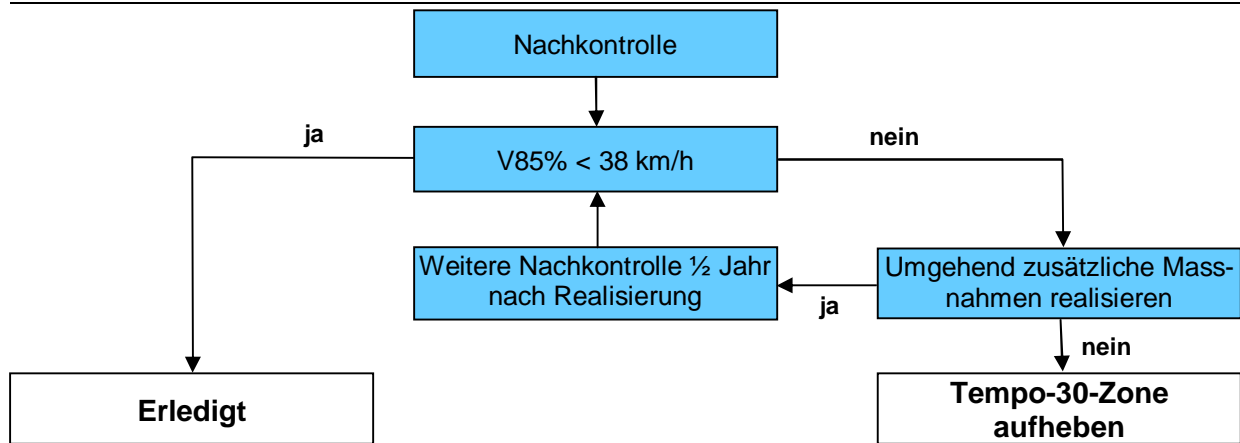


Markierung

Markierungen, die den Verkehr führen, haben verkehrsorientierten Charakter und sind demzufolge in Tempo-30-Zonen wegzulassen resp. zu entfernen. Es werden nur unerlässliche Markierungen wie zum Beispiel Parkfelder, Abweislinsen, Sperrflächen etc. empfohlen.

Vorgehensschema





Legende zu den Schemata

- Nach dem Erstellen des Gutachtens stellt die zuständige Gemeindebehörde ein Gesuch an das TBA für eine Tempo-30-Zone unter Beilage des Gutachtens und eines Situationsplans mit den geplanten baulichen und verkehrsrechtlichen Massnahmen.
- Allenfalls wird eine Besprechung zur Klärung von Fragen und Details mit Gemeindevertretern und dem TBA (Machbarkeit der Zone, Anforderungen, etc.) einberufen. Je nach Projektfortschritt kann eine weitere Begleitung durch das TBA erforderlich sein.
- Anschliessend wird das Projekt zwischen dem Auftraggeber, dem Projektleiter und dem TBA bereinigt.
- Daraufhin erfolgt die Zustimmung des TBA unter der Bedingung, dass die Zone gemäss den Ausführungsplänen realisiert wird. Gleichzeitig wird der Termin (konkretes Datum) für die Einreichung der Resultate der ersten Nachkontrolle bekanntgegeben.
- Publikation im Anzeiger des entsprechenden Verwaltungskreises (**obligatorisch**), Publikation im Amtsblatt des Kantons Bern (**empfohlen**). Verkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen müssen zur Wahrung des rechtlichen Gehörs auch im Amtsblatt des Kantons Bern publiziert werden, wenn es um Massnahmen auf Strassen von grosser Bedeutung geht, welche z.B. vor allem als Transitstrassen von einem Grossteil Auswärtiger benützt werden, oder bei Verkehrsmassnahmen von überregionaler Bedeutung.
- Die zuständige Gemeindebehörde hat die Resultate termingerecht (nach einem 1/2 Jahr - Praxis im Kanton Bern) unaufgefordert dem TBA zuzustellen.
- Je nach Resultat der Nachkontrolle sind Nachbesserungen / Korrekturen auszuführen und anschliessend termingerecht eine weitere Nachkontrolle durchzuführen.
- Soll anlässlich der Realisierung einer Tempo-30-Zone ein bestehender Fussgängerstreifen oder ein neuer Fussgängerstreifen angelegt werden, so ist anhand der Checkliste in der VSS-Norm SN 640 241 abzuklären, ob die Voraussetzungen für diesen Fussgängerstreifen erfüllt sind (alle Voraussetzungen müssen kumulativ erfüllt sein). Dasselbe gilt, wenn nach der Realisierung der Tempo-30-Zone ein neuer Fussgängerstreifen angelegt werden soll. In diesem Fall ist der seinerzeit mit dem Gesuch für die Tempo-30-Zone eingereichte Plan zu aktualisieren und zusammen mit der ausgefüllten Checkliste dem TBA zur Genehmigung einzureichen. Sind die Voraussetzungen erfüllt, erfolgt die Genehmigung des aktualisierten Plans.

Normen

- VSS SN 640 211 „Entwurf des Strassenraumes“ Gestaltungselemente
- VSS SN 640 241 „Fussgängerverkehr“; Fussgängerstreifen
- VSS SN 640 851 „Besondere Markierungen“; Anwendungsbereiche, Formen und Abmessungen

Musterpublikation Tempo-30-Zone mit Zustimmung des Kantonalen Tiefbauamts:

Die/der (zuständige Gemeindebehörde) von verfügt gestützt auf Art. 3 Abs. 2 des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1958 über den Strassenverkehr sowie Art. 44 Abs. 1 + 2 der Strassenverordnung vom 29. Oktober 2008, mit Zustimmung des Tiefbauamts des Kantons Bern, die folgende(n) Verkehrsbeschränkung(en):

Tempo-30-Zone

A-Weg in Beispieldorf, Strecke zwischen der Einmündung in die B-Strasse und der Zufahrt zur Liegenschaft Nr. 15

Gegen diese Verfügung(en) kann gemäss Art. 63 Abs. 1 lit. a des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG) innert 30 Tagen seit der Veröffentlichung schriftlich Verwaltungsbeschwerde beim Regierungsstatthalter des Verwaltungskreises erhoben werden. Die Verwaltungsbeschwerde ist in deutscher Sprache abzufassen und muss einen Antrag, eine Begründung, die Angabe von Tatsachen und Beweismitteln sowie die Unterschrift des Betroffenen enthalten.

Diese Verfügung tritt nach dem Aufstellen der Signale in Kraft.

Gemeindebehörde ... Datum

Anmerkung: Mit „TBA“ ist immer der zuständige Oberingenieurkreis gemeint.

Kontaktadressen:

Oberingenieurkreis I
Schlossberg 20
Postfach
3601 Thun
Tel. 033 / 225 10 60

Oberingenieurkreis II
Schermenweg 11
Postfach
3001 Bern
Tel. 031 / 634 23 40

Oberingenieurkreis III
Kontrollstrasse 20
Postfach 941
2501 Biel
Tel. 031 / 635 96 00

Oberingenieurkreis IV
Dunantstrasse 13
3400 Burgdorf
Tel. 031 / 635 53 00

