Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss
—
Anfrage Olivier Flechtner / André Schneuwly 2015-CE-130
Einheitliche und pragmatische Förderung von 30er-Zonen

I. Anfrage

Die Unterzeichnenden stammen aus zwei Gemeinden, in denen das Thema «Tempo 30 in Quartieren» sehr unterschiedlich aufgenommen und auch umgesetzt wurde. In den verschiedenen Gesprächen und Diskussionen mit Gemeindevertretern, aber auch Einwohnern, entstand der Eindruck, dass bei der Umsetzung der 30er-Zonen nicht immer derselbe Massstab angewendet wird oder dass vom Kanton Massnahmen gefordert werden, die vielleicht wünschbar, aber nicht zwingend erforderlich und vor allem kostspielig sind.

Mit der Schaffung der 30er-Zonen soll nach Auffassung der Unterzeichnenden vor allem eines durchgesetzt werden: die Verkehrssicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmer. Wenn dies an möglichst vielen Orten erreicht werden soll, sind kostengünstige, einfache und pragmatische Lösungen zu suchen. Dies bedingt, dass der Kanton diese Einstellung teilt und die Gemeinden dabei unterstützt, solche Lösungen zu finden, anstatt auf Luxuslösungen hinzuwirken. Ebenso muss vermieden werden, dass in einer Gemeinde einfache Lösungen genehmigt werden, die in der Nachbargemeinde als unzureichend abgelehnt werden.

Wir stellen dem Staatsrat darum die folgenden Fragen:

1. Sollen im Kanton Freiburg zur Steigerung der Sicherheit und zur Lärmeidämmung möglichst viele sinnvolle 30er-Zonen entstehen können?
2. Ist sich der Kanton der hohen Kosten für die Gemeinden bewusst, die entstehen, wenn bauliche Massnahmen umgesetzt werden, weil die kostengünstige, einfache Lösung nicht genügt?
3. Ist der Kanton bemüht, einfache und klare Rahmenbedingungen zur Erstellung dieser Strassen zu definieren?
4. Wie wird sichergestellt, dass diese Kriterien in allen Gemeinden gleich angewendet werden und über welchen Ermessensraum verfügen dabei die Gemeinden?
5. Wie gross ist der Handlungsspielraum der zuständigen Mitarbeiter bei der Behandlung der Dossiers und insbesondere beim Entscheid über die Genehmigung der geplanten baulichen Massnahmen?
6. Wie gross sind die kantonalen Unterschiede bei der Umsetzung der Bundesgesetzgebung, und wo positioniert der Staatsrat den Kanton Freiburg im Vergleich zu anderen Kantonen, insbesondere zum Kanton Bern?

24. April 2015

II. Antwort des Staatsrats

Tempo-30-Zonen werden fast ausschliesslich auf Gemeindestrassen, hauptsächlich in Wohnzonen, eingerichtet. Somit ist es Sache der jeweiligen Gemeinde, als Bauherrin und Eigentümerin der Strasse diese Zonen zu planen und die konkreten Massnahmen zu beschliessen, mit welchen sie ihre Ziele für mehr Sicherheit und Lärmschutz erreichen will.

Die Wahl der Massnahmen wird von den gesprochenen finanziellen Mitteln und der Bestandesaufnahme abhängen und kann in den verschiedenen Gemeinden unterschiedlich ausfallen. Das heisst, die Tempo-30-Zonen der verschiedenen Gemeinden können kaum untereinander verglichen werden.

Der Staatsrat stellt zudem fest, dass Tempo-30-Zonen sowohl Befürworter als auch Gegner haben und dass deren konkrete Ausgestaltung oft Gegenstand von politischen Debatten auf kommunaler Ebene ist. Dies ist namentlich bei Abstimmungen über deren Finanzierung der Fall.

Nach diesen einleitenden Worten kommt der Staatsrat zu den konkreten Fragen.

1. *Sollen im Kanton Freiburg zur Steigerung der Sicherheit und zur Lärmeidämmung möglichst viele sinnvolle 30er-Zonen entstehen können?*

Die Einrichtung von Tempo-30-Zonen ist in erster Linie Sache der Gemeinden. Es sei auch daran erinnert, dass das Aufstellen des Signals «Tempo-30-Zone» mit einer Markierung am Boden nicht für alle Projekte die geeignete Lösung ist, weil dies aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht immer ausreicht, um die angestrebte Geschwindigkeitsreduktion zu erreichen.

2. *Ist sich der Kanton der hohen Kosten für die Gemeinden bewusst, die entstehen, wenn bauliche Massnahmen umgesetzt werden, weil die kostengünstige, einfache Lösung nicht genügt?*

Der Kanton muss sicherstellen, dass mit den geplanten Massnahmen die einschlägigen technischen und rechtlichen Normen eingehalten werden und dass die Geschwindigkeit, die von 85 % der Fahrzeuglenkerinnen und -lenker nicht überschritten wird, den Vorgaben für diese Art von Zone entspricht. Es ist hingegen Aufgabe der Gemeinden, die zweckmässigen Massnahmen zu bestimmen und vorzuschlagen. Dafür lassen sie sich oft von einem Ingenieurbüro beraten. Ganz allgemein wird den Gemeinden empfohlen, dauerhafte Massnahmen zu treffen, die beispielsweise durch den Schneepflug nicht beschädigt werden.

3. *Ist der Kanton bemüht, einfache und klare Rahmenbedingungen zur Erstellung dieser Strassen zu definieren?*

Der Kanton Freiburg wendet die *Bundesverordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28. September 2001* (SR 741.213.3) an, die namentlich vorsieht, dass als Grundlage für die Strassenprojekte ein Gutachten für die gesamte Ortschaft zu erstellen ist. Mit diesem Gutachten wird ein Befund zur bestehenden Situation gemacht. Es dient zudem als objektive Grundlage. Die *Fachbroschüre «Tempo-30-Zonen»* der Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu beschreibt das Vorgehen im Detail. Die Vorgaben des Bundes sind klar. Die Kantone – und somit auch die Gemeinden – verfügen nur über einen geringen Spielraum. Das Verfahren sieht vor, dass die Wirksamkeit der Massnahmen und insbesondere die gefahrenen Geschwindigkeiten kontrolliert werden. Je nach Ergebnis dieser Kontrolle können sich zusätzliche

Massnahmen als nötig erweisen. Es liegt somit im Interesse der Gemeinde, die Massnahmen möglichst sorgfältig zu planen, um unerwartete Kosten zu vermeiden.

4. *Wie wird sichergestellt, dass diese Kriterien in allen Gemeinden gleich angewendet werden und über welchen Ermessensraum verfügen dabei die Gemeinden?*

Sämtliche Dossiers für die Einrichtung einer Tempo-30-Zone werden von derselben Einheit des Tiefbauamts behandelt. Damit ist die Gleichbehandlung der konkreten Gemeindedossiers sichergestellt. Voraussetzung ist immer, dass das Projekt der Gemeinde die geltenden technischen und rechtlichen Normen einhält.

5. *Wie gross ist der Handlungsspielraum der zuständigen Mitarbeiter bei der Behandlung der Dossiers und insbesondere beim Entscheid über die Genehmigung der geplanten baulichen Massnahmen?*

Bei der Prüfung der von den Gemeinden eingereichten Dossiers legt der Staat das Hauptaugenmerk auf die Einhaltung der Gesetze und Normen. Während die vorgeschlagenen Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf der Grundlage des weiter oben erwähnten Gutachtens analysiert werden, wird die Wirksamkeit der Massnahmen gestützt auf die angestrebte Geschwindigkeitsreduktion beurteilt. Die Staatsangestellten, die für die Behandlung dieser Dossiers zuständig sind, müssen die Gemeinden informieren, wenn die geplanten Massnahmen unzureichend sind oder wenn sie unnötig weit gehen. Ohne an die Stelle der beauftragten Büros treten zu wollen, können die zuständigen Mitarbeitenden des Tiefbauamts Verbesserungen vorschlagen, um die Wirksamkeit des Projekts zu erhöhen.

6. *Wie gross sind die kantonalen Unterschiede bei der Umsetzung der Bundesgesetzgebung, und wo positioniert der Staatsrat den Kanton Freiburg im Vergleich zu anderen Kantonen, insbesondere zum Kanton Bern?*

Es steht dem Staat Freiburg nicht zu, ein Urteil über die Einhaltung des Bundesrechts durch die anderen Kantone zu fällen. Auf seinem Gebiet verlangt er, dass die rechtlichen und technischen Normen eingehalten werden – nicht mehr und nicht weniger. Die Kantone Waadt und Bern haben keine spezifische kantonale Gesetzgebung erlassen, sondern Richtlinien herauszugeben. Das heisst, sie wenden das weiter oben erwähnte Bundesrecht an.

Der Kanton Bern publizierte zuhanden der Gemeinden die Richtlinie «Tempo-30-Zone» (*Bernische Systematische Information Gemeinden* BSIG Nr. 7/732.11/11.2). In Bezug auf die Koordination zwischen dem Verfahren für Massnahmen zur Senkung der Geschwindigkeiten und dem Verfahren für bauliche Massnahmen kann festgehalten werden, dass der Kanton Bern den Grundsatz der Koordination nicht anwendet, obwohl dieser im bernischen Koordinationsgesetz explizit vorgesehen ist (Art. 4 KoG, BSG 724.1). Darüber hinaus hat er die Einrichtung von Tempo-30-Zonen in sein «Berner Modell» integriert (s. Arbeitshilfe «Standards Kantonsstrassen»). Er hat sogar eine Tempo-30-Zone auf einer Kantonsstrasse mit grossem Verkehrsaufkommen eingerichtet (Gemeinde Münsingen).

Der Kanton Waadt seinerseits hat eine Richtlinie für Tempo-30-Zonen erlassen, die zwei Verfahren unterscheidet. Das erste Verfahren betrifft die Genehmigung von Tempo-30-Zonen, das zweite die Nachkontrolle zu deren Validierung. Des Weiteren hat das Waadtländer Verwaltungsgericht entschieden, dass die Massnahmen zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen keiner besonderen

öffentlichen Auflage bedürfen (AC.1991.0099 vom 29. Dezember 1992 und AC.2008.0311 vom 31. März 2010). Dies vereinfacht die Genehmigungsverfahren.

Mehrere Faktoren beeinflussen mit anderen Worten die Verfahren auf kantonaler Ebene: das Zusammenspiel zwischen der kantonalen Strassengesetzgebung und der kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzgebung, allfällige Kompetenzdelegationen an die Gemeinden – namentlich im Bereich des Strassenverkehrs – sowie die kantonale Rechtsprechung.

16. Juni 2015