

## Tempo 30 auf Hauptstrassen – das «Für und Wider»

### **Ruedi Häfliger**

dipl. Bauing. FH/Verkehringenieur,  
Metron Verkehrsplanung AG, Brugg



Tempo 30 auf Hauptstrassen – das «Für und Wider» oder  
Wann ist T30 auf HVS verhältnismässig?

Ruedi Häfliger, Verkehrsingenieur SVI  
Metron Verkehrsplanung AG und Dozent an der  
Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften ZHAW

Forschungsprojekt SVI 2015/004:  
Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen –  
Einsatzgrenzen und Umsetzung (Fertigstellung 2019)

## Gründe für Tempo 30

Nutzungen	Sicherheit und Schutzbedürfnis	Verkehrsablauf	Lärmschutz
Wohnen	○		●
Schule o.ä.	●	○	
Zentrum	●	●	○

Auf Hauptstrassen, verkehrsorientierten Strassen, ist gemäss Bundesgerichtsentscheid Tempo 30 grundsätzlich möglich.

## Ist Tempo 30 auf HVS verhältnismässig?

Fallweise zu beurteilen sind:

- A Notwendig?
- B Zweckmässig?
- C Zumutbar?

## Notwendigkeit (A) (Art. 108, SSV)

- Unfälle infolge unangepasster Geschwindigkeit?
- Gefährliche Situation?
- Ungenügender Verkehrsablauf?
- Lärmgrenzwerte überschritten?

## Zweckmässigkeit (B)

### Nutzen von Tempo 30 auf HVS:

- Weniger Unfälle
- Wenige Verletzte
- Reduktion Gefahren/Risiken
- Höhere Leistungsfähigkeit
- Weniger Lärmimmissionen

## Zweckmässigkeit (B2)

### Mehr Sicherheit durch T30:

- Zum Beispiel Köniz (DTV -13%)
  - Unfälle -35%
  - Verletzte -40% (vorher 15 Verletzte in 5 Jahren)
- Zum Beispiel Am Wasser (DTV -18%)
  - Unfälle -62%
  - Verletzte -100% (vorher 11 Verletzte in 5 Jahren)

## Zweckmässigkeit (B3)

### Verkehrsablauf mit T30 verbessern:

- Kreuzungen, Verzweigungen und Einmündungen:  
Leistungssteigerung für Einbieger rund 50%
- Höhere Durchfahrtszeit:  
z.B. St. Imier Spitzenstunde 40-44 s → 44-45 s (+4 s)  
verkehrsarme Zeit 39 s → 41 s (+2 s)
- Reduzierte Durchfahrtszeit durch T30 mit Rückbau  
Fussgängerstreifen und Koexistenzprinzip  
z.B. Köniz vorher 2.5 Min.  
nachher 2.0 Min.

## Zweckmässigkeit (B4) Lärmimmissionen vermindern:

- Dauerschallpegel nimmt ab:
  - z.B. Lausanne, Av. Beaulieu, Versuch T30 nachts  
-3.1 dB(A)
  - z.B. Zug, Grabenstrasse Versuch  
-1 bis -2 dB(A) Werkstage  
-3 bis -4 dB(A) Wochenende
- Störwirkung wird reduziert
  - z.B. Zug: deutlich weniger störende Einzelgeräusche (Beschleunigung)

## Zumutbarkeit (C1)

### Nachteile von T30 auf HVS:

- Erfordert aufmerksameres Fahren
- Zeitverluste für MIV und ÖV bei weniger Verkehr (ausserhalb Hauptverkehrszeiten)
- Investitionskosten
- Massnahmen zur ÖV-Beschleunigung z.T. nötig  
z.B. Basel verschiedene Linien:  
Fahrzeitverluste können mit Massnahmen kompensiert werden, mit gutem bis mittleren Kosten/Nutzen-Verhältnis

## Zumutbarkeit (C2)

### Verhältnismässigkeit beurteilen:

Ist T30 die Massnahme, die den Zweck mit den geringsten Einschränkungen erreicht?

- Können die Ziele, oder zumindest ein Zielbeitrag mit T30 erreicht werden (Geeignetheit)
- Können die gleichen Ziele nicht auch mit weniger einschneidenden Massnahmen erreicht werden? (milderes Mittel)
- Sind die zu erzielenden Vorteile in einem vernünftigen Verhältnis zu den Nachteilen?

## Signalisationsformen T30 auf HVS



Zonensignal

- In Ortszentren, Altstadtgebiete o.ä.
- Integriert in (angrenzende) T30-Zone



Streckensignal

- Nur Signalisation  
(noch keine Markierung)
- Mit Zusatztafel (z.B. Nachtlärm)
- Wechselsignal (z.B. Schulzeiten)

## Massnahmen bei T30 auf HVS

Unabhängig von Zonen- oder Streckensignalisation:

- Fussgängerstreifen können belassen werden
- Rechtsvortritt muss nicht eingeführt werden
- Anfang und Ende muss gut erkennbar sein
- Markierung «Zone 30», 30  
(sollte neu auch bei Strecken möglich sein)
- Bauliche Massnahmen:  
so wenig wie möglich / so viel wie nötig  
abhängig vom Strassenraum, Charakter

# Ortsdurchfahrt, Olsberg AG, DTV 1'500



# Ortsdurchfahrt, Disentis GR, DTV 5'000



# Strassburgerallee, Basel BS, DTV 5'000



# Ortsdurchfahrt, Riva San Vitale TI, DTV 6'000



# Ortskern, Aubonne VD, DTV 6'000



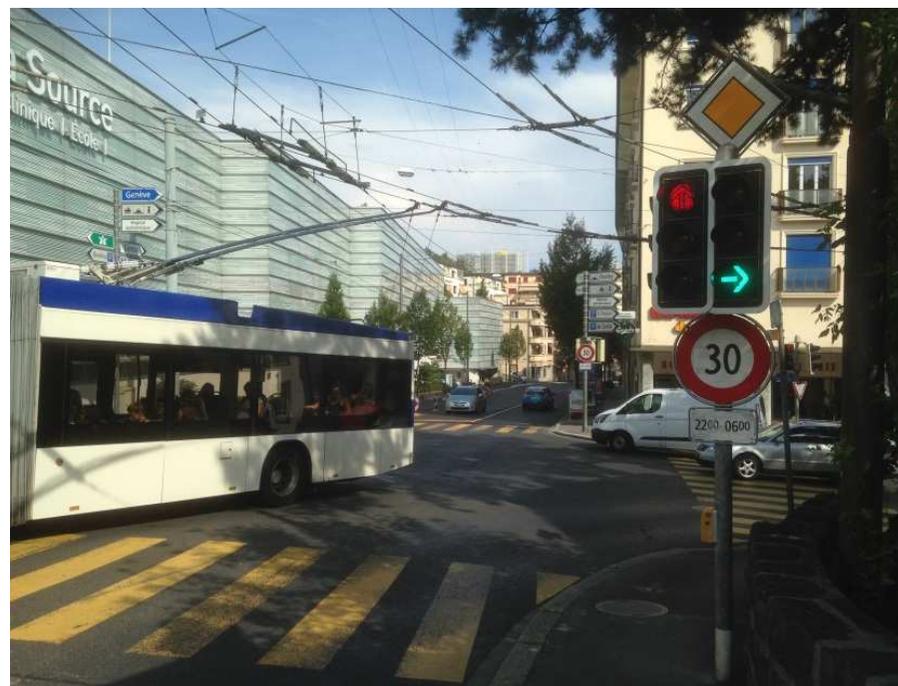
# Bahnhof-/Axenstrasse, Brunnen SZ, DTV 7'000



# Stansstaderstrasse, Stans NW, DTV 8'000



# Avenue de Beaulieu, Lausanne VD, DTV 17'000



# Grabenstrasse, Zug, DTV 15'000



# Schwarzenburgstrasse, Köniz BE, DTV 17'000



# Akzeptanz

- Hohe Akzeptanz
  - Beispiele: Köniz, Horw
  - Lausanne: Versuch mit Öffentlichkeitsarbeit
- Geringe Akzeptanz
  - Versuche ohne Erfolg: Rothenburg, St. Imier
  - Wo Schutzziele nicht erkennbar
  - Wo Fahrbahn das Strassenraumbild dominiert
  - Befürchtung Ausweichverkehr
  - Angst vor Busse

## Weitere Vorteile T30 im Strassenentwurf

- Mehr Handlungsspielraum im Querschnitt
- Kürzere Sichtweiten: Mehr Parkplätze möglich
- Geringere Trennwirkung für Fussverkehr
- evtl. keine Radstreifen nötig
- Weniger Schadstoffemissionen

## Vorläufiges Fazit

- Jede Strecke ist im Einzelfall zu prüfen
  - Auch verkehrsorientierte Strassen mit T30 möglich
  - Strecke T30 gut erkennbar: Bodenmarkierung einführen
- Thema versachlichen!



Vielen Dank  
für Ihre Aufmerksamkeit

---

# Infoblock

Projektnummer: 170023003  
Projekt: Artikel/Vorträge  
Sitzungsthema: Sistra-Fachtagung 2018  
Sitzungsdatum/-zeit: 6.11.2018  
Bearbeitung: HAE/MA  
Dokumentenpfad: F:\daten\IM7\00-230-  
03\_Artikel\_Vortraege\2018\181106\_Sistra\_T30\_auf\_Hauptstrassen\_HAE\prae\_sistra\_t30\_HVS\_181106.pptx