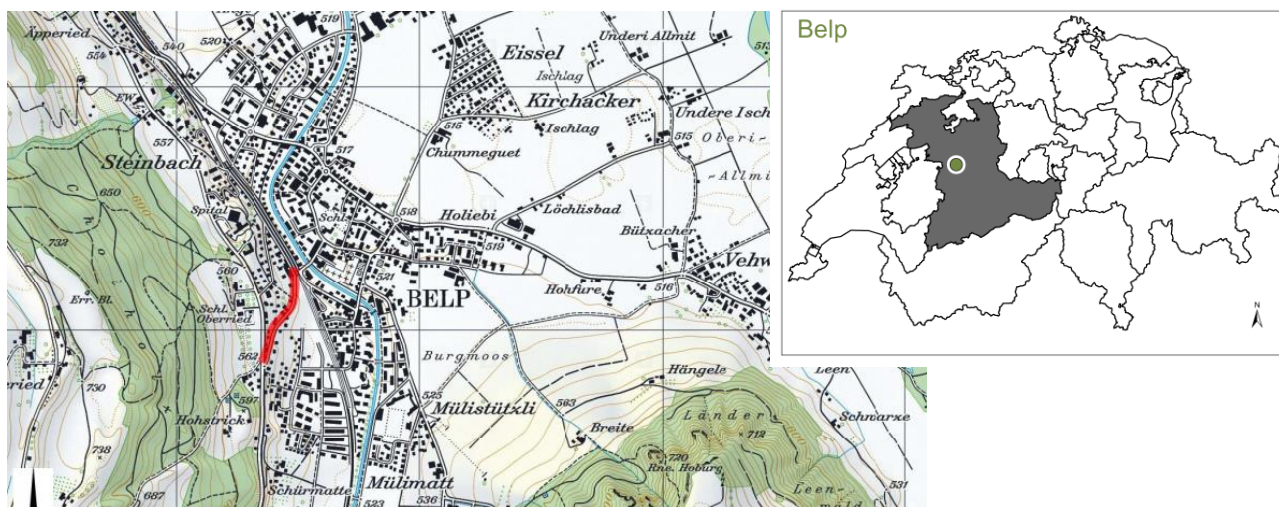




**Belp, Hohlestrasse Versuch Signalisation, Tempo 30 übersichtlich, Strecke**



Vorherzustand Tempo „50“



Nördlichster Abschnitt, nur Signalisation „30“.



Demarkierte Mittelleitlinie und Markierung „30“ in Phase 2



Seitliche Einengungen in Versuchsphase 3

Zusammenfassung	
<u>Veränderungen Vorherzustand zu neuer Situation</u>	In einem Verkehrsversuch wurde die bestehende Strasse von Tempo „50“ auf Tempo „30“ signalisiert (Phase 1). Anschliessend wurde die Mittelleitlinie entfernt und die besondere Markierung „30“ aufgebracht (Phase 2). In einer dritten Phase wurden seitliche Einengungen erstellt. Die Strassenränder sowie die Anlagen für den Fussverkehr wurden dabei wie bestehend belassen.
<u>Wirkung</u>	Während der Phase 1 wird die Lärmreduktion auf ca. -0.5 dB geschätzt. Phase 2 erreicht eine geschätzte Lärmwirkung von -2.5 dB und Phase 3 eine Lärmreduktion von -1 dB. Insgesamt konnte trotz einer Steigung von ca. 10% auch messtechnisch eine Geschwindigkeitsreduktion von bis zu 11 km/h und eine wesentliche Lärmwirkung von -2.5 dB festgestellt werden.

Lärm	Vorherzustand	Heutige („neue“) Situation
<u>Wirkung*</u>		Phase 1: ca. -1.5 dB Phase 2: ca. -2.5 dB Phase 3: ca. -1 dB
<u>Berechnungsannahmen</u>	v85: 52 km/h, SV Tag: 6.3% / Nacht: 6.8% (Referenzsituation Tempo 50)	Phase 1 v85: 46 km/h, SV Tag: 6.3% / Nacht: 6.8% Phase 2 v85: 41 km/h, SV Tag: 6.3% / Nacht: 6.8% Phase 3 v85: 48 km/h, SV Tag: 6.3% / Nacht: 6.8% (Tempo 30 übersichtlich, Strecke)

Anlage	Vorherzustand	Heutige („neue“) Situation
<u>Strassentyp</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kantonsstrasse der Kategorie C</li> <li>- Zwischenörtliche und örtliche Bedeutung im Strassennetz</li> <li>- Verkehrsplanerische Strassenaufgabe/-funktion: Erschliessen, sammeln und verbinden</li> <li>- Städtebauliche Funktion der Strasse: Primär verkehrliche Funktion.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kantonsstrasse der Kategorie C</li> <li>- Zwischenörtliche und örtliche Bedeutung im Strassennetz</li> <li>- Verkehrsplanerische Strassenaufgabe/-funktion: Erschliessen, sammeln und verbinden</li> <li>- Städtebauliche Funktion der Strasse: Primär verkehrliche Funktion.</li> </ul>
<u>Umgebungsnutzung</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wohnnutzung mit privaten Grundstückszufahrten. Die Gebäude sind aufgrund der Topographie zurückversetzt. Im südlichsten Abschnitt befindet sich ein Zugang zum Bahnhof Belp.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wohnnutzung mit privaten Grundstückszufahrten. Die Gebäude sind aufgrund der Topographie zurückversetzt. Im südlichsten Abschnitt befindet sich ein Zugang zum Bahnhof Belp.</li> </ul>
<u>Vortrittsregelung</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Strasse mit Vortritt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Strasse mit Vortritt</li> </ul>
<u>Fussgänger- und Veloeinrichtungen</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fussgängereinrichtungen quer: Zwei Fussgängerstreifen</li> <li>- Fussgängereinrichtungen längs: Einseitiges Trottoir</li> <li>- Veloführung im Mischverkehr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fussgängereinrichtungen quer: Zwei Fussgängerstreifen</li> <li>- Fussgängereinrichtungen längs: Einseitiges Trottoir</li> <li>- Veloführung im Mischverkehr</li> </ul>

Anlage	Vorherzustand	Heutige („neue“) Situation
<u>Öffentlicher Verkehr</u>	- Kein öffentlicher Verkehr	- Kein öffentlicher Verkehr
<u>Bauliche Massnahmen</u>	- Keine baulichen Massnahmen	- In Versuchsphase 3: seitliche Einengungen, seitenversetzt
<u>Besondere Markierung</u>	- Keine besonderen Markierungen	- Markierung „30“
<u>Farbliche Gestaltung Strassenoberfläche (FGSO)</u>	- Im nördlichsten Abschnitt farblich markierte Mittelzone	- Im nördlichsten Abschnitt farblich markierte Mittelzone

Verkehrsdaten	Vorherzustand	Heutige („neue“) Situation
<u>DTV</u>	- 3'200 Fz/Tag	- 3'200 Fz/Tag
<u>Verkehrs-zusammensetzung MFz</u>	- SV Tag: 6.3% / Nacht: 6.8%	- SV Tag: 6.3% / Nacht: 6.8%
<u>v50 je Fahrtrichtung, v85 je Fahrtrichtung</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fahrtrichtung Westen: v50: 35 / 50 / 47 km/h, v85: 42 / 56 / 54 km/h (je nach Messstandort)</li> <li>- Fahrtrichtung Osten: v50: 49 / 50 / 44 km/h, v85: 55 / 56 / 51 km/h (je nach Messstandort)</li> </ul>	<p>Phase 1: Signalisation „30“</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fahrtrichtung Westen: v50: 26 / 38 / 39 km/h, v85: 33 / 49 / 49 km/h (je nach Messstandort)</li> <li>- Fahrtrichtung Osten: v50: 43 / 39 / 34 km/h, v85: 53 / 49 / 44 km/h (je nach Messstandort)</li> </ul> <p>Phase 2: Demarkierung Mittelleitlinie und Markierung „30“</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fahrtrichtung Westen: v50: 26 / 34 / 37 km/h, v85: 31 / 41 / 45 km/h (je nach Messstandort)</li> <li>- Fahrtrichtung Osten: v50: 39 / 35 / 34 km/h, v85: 47 / 42 / 42 km/h (je nach Messstandort)</li> </ul> <p>Phase 3: Seitliche Einengungen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fahrtrichtung Westen: v50: 26 / 33 / 36 km/h, v85: 32 / 40 / 44 km/h (je nach Messstandort)</li> <li>- Fahrtrichtung Osten: v50: 38 / 35 / 35 km/h, v85: 45 / 42 / 43 km/h (je nach Messstandort)</li> </ul>

## Legende:

Titelfarbe grün: Umsetzung Tempo 30 aus verschiedenen Gründen

Titelfarbe blau: Umsetzung Tempo 30 hauptsächlich aus Lärmschutzgründen

**Text in grauer Schrift:** Annahmen

DTV: Durchschnittlicher täglicher Verkehr

MIV: motorisierter Individualverkehr

SV: Schwerverkehrsanteil

Fz: Fahrzeug

Nt/Nn: Anzahl Fahrzeuge tags / nachts

\*Berechnungsmethode gemäss Forschungsprojekt VSS 2012/2014: Grundlagen zur Beurteilung der Lärmwirkung von Tempo 30; 2017.

\*\*Wirkungsabschätzung anhand Webtool (basiert auf Forschungsprojekt VSS 2012/2014: Grundlagen zur Beurteilung der Lärmwirkung von Tempo 30; 2017. " (ASTRA, BAFU, VSS, G+P, 2017).

## Bemerkungen:

- Signalisierte Geschwindigkeit Vorherzustand: 50 km/h  
Signalisierte Geschwindigkeit heutige „neue“ Situation: 30 km/h
- Annahme Strassenbelag Vorherzustand: konventionell  
Annahme Strassenbelag heutige „neue“ Situation: konventionell