



Best Practice Tempo 30 - Beispielsammlung

Köniz, Schwarzenburgstrasse, Tempo 30 übersichtlich, Zone



Schwarzenburgstrasse vor der Einführung der Tempo-30-Zone



Heutige Situation: Flächiges Queren mithilfe des Mehrzweckstreifens



Mehrere Fahrstreifen vor der Einführung der Tempo-30-Zone



Nördliches Eingangstor der neuen Tempo-30-Zone

Zusammenfassung	
<u>Veränderungen</u> <u>Vorherzustand zu neuer</u> <u>Situation</u>	Die Strasse wurde im Rahmen der Integration in die umgebenden Tempo-30-Zonen umgestaltet. Die Fussgängerstreifen wurden aufgehoben. Als Querungshilfe ohne Fussgängervortritt dient ein durchgezogener, zum Teil befahrbarer Mehrzweckstreifen. Die früheren Lichtsignalanlagen sind durch die Umgestaltung nicht mehr nötig.
<u>Wirkung</u>	Durch die neue Signalisation und Umgestaltung wurde eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 29 km/h (v50) erreicht. Die Lärmreduktion wird auf ca. -2.5 bis -3.5 dB geschätzt.

Lärm	Vorherzustand	Heutige („neue“) Situation
<u>Wirkung*/**</u>		Tags ca. -2.5 bis -3.5 dB Nachts ca. -2.5 bis -4 dB
Berechnungsannahmen	Hauptverkehrsstrasse wenig publikumsorientiert SV Tag: 4.3% / Nacht: 4% (Referenzsituation Tempo 50)	v50: 29 km/h SV Tag: 4.3% / Nacht: 4% (Tempo 30 übersichtlich, Zone)

Anlage	Vorherzustand	Heutige („neue“) Situation
<u>Strassentyp</u>	- Der Strassenraum erfüllte primär eine verkehrliche Funktion und diente kaum als Aufenthalts- und Begegnungsraum	- Zwischenörtliche und örtliche Bedeutung im Strassennetz - Verkehrsplanerische Strassenaufgabe/-funktion: Sammeln und verbinden - Städtebauliche Funktion der Strasse: Aufenthalts- und Begegnungsraum
<u>Umgebungsnutzung</u>	- Gewerbebetriebe (weniger DL und Restauration)	- Mehrheitlich Gewerbebetriebe und öffentliche Nutzungen
<u>Vortrittsregelung</u>	- Strasse mit Vortritt	- Strasse mit Vortritt
<u>Fussgänger- und Veloeinrichtungen</u>	- Mehrere Fussgängerstreifen - Veloführung im Mischverkehr	- Fussgängereinrichtung längs: Trottoir beidseitig - Veloführung im Mischverkehr
<u>Öffentlicher Verkehr</u>	- Strasse mit mehreren Buslinien	- Strasse mit mehreren Buslinien
<u>Bauliche Massnahmen</u>	- Punktuell Mittelinseln und Lichtsignalanlagen	- Mehrzweckstreifen
<u>Besondere Markierung</u>	- Keine besonderen Markierungen	- Markierung: „Zone 30“
<u>Farbliche Gestaltung Strassenoberfläche (FGSO)</u>	- Keine FGSO	- Mehrzweckstreifen

Verkehrsdaten	Vorherzustand	Heutige („neue“) Situation
<u>DTV</u>	- Ca. 18'000 Fz/Tag	- Ca. 18'000 Fz/Tag
<u>Verkehrs- zusammensetzung MFz</u>	- SV Tag: 4.3% / Nacht: 4%	- SV Tag: 4.3 % / Nacht: 4%
<u>v50 je Fahrtrichtung, v85 je Fahrtrichtung</u>	- Keine Information	- Mittlere Geschw. 29.4 km/h

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