

Beurteilung Tempo 30 auf Hauptachsen

Einschätzung aufgrund von Erfahrungen

a) *Eindeutiger Nutzen*

- Beitrag zur **Aufwertung des Strassenraums** in Zentrumsgebieten (u.a. Köniz):
 - erhöht die Durchlässigkeit zum Queren (für Fussgänger ohne besondere Schutzbedürfnisse)
 - Fahrbahnbreite kann etwas verringert werden.
- **Sicherer und angenehmer** für **Velofahrer** auf der Fahrbahn

b) *Allenfalls Nachteil*

- **Busumläufe in Randstunden** können unter Umständen nicht mehr eingehalten werden. Es sind somit mehr Busse und Chauffeure erforderlich, und die Betriebskosten liegen höher (Erfahrungen Städte Zürich und Luzern).
In den Randstunden sind die Fahrzeiten der Busse knapp bemessen, da keine Reserven wegen Behinderungen vorgesehen werden müssen. Fahrzeitverlängerungen wirken sich daher unmittelbar aus.

c) *Einfluss umstritten*

- **Lärm** (Erfahrungen Städte Zürich und Luzern sowie Berlin):
 - Lärmreduktion bezogen auf den Mittelungspegel (Leq) ist knapp wahrnehmbar: ca. 2-3 db(A), sofern die gefahrene Geschwindigkeit heute bei 50 km/h liegt.
 - Die empfundene Wirkung ist grösser als aufgrund Leq ableitbar, da die Lärmspitzen erheblich gebrochen werden (starke Abnahme der lauten Einzelereignissen, die zu Aufwachreaktionen führen).
 - Weitere wichtige Kriterien zur Beurteilung sind: heutiges Geschwindigkeitsniveau, Anwohnerdichte.
 - Tempo 30 zur Lärmreduktion ist ausschliesslich nachts ein Thema.

d) Kaum Einfluss in Rapperswil-Jona

- **Leistungsfähigkeit:**
Durch die Ueberlastung ist das Geschwindigkeitsniveau in den leistungsbestimmenden Tageszeiten bereits heute tief.
- **Verkehrssicherheit Fussgänger:**
Die Hauptübergänge sind LSA-geregelt.
- **Ausweichverkehr:**
 - Tagesüber entsteht kaum zusätzlicher Ausweichverkehr.
 - In Randstunden allenfalls.

Fazit:

T30 auf Hauptachsen kann v.a. ein Beitrag zur Aufwertung der Strassenräume in Zentrumsgebieten leisten, z.B. Neue Jonastrasse.