

Tempo 30/40 auf Strecken des regionalen Basisstrassennetzes

Grundlagen für die Gemeinden

Beilage zur Aktualisierung des regionalen Basisstrassennetzes RKBM

Genehmigt durch die Kommission Verkehr am 29. August 2024.

Inhaltsverzeichnis

1 Hintergrund	3
2 Gegenstand	4
3 Grundlagen und Vorgehen	5
4 Minimalanforderungen	7
5 Kriteriendiskussion	8
6 Weitere beachtenswerte Aspekte	11
7 Ausblick	13
Annex: Literatur und Grundlagen	14

Impressum

Herausgeber

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

1 Hintergrund

Tempo 30 oder 40 sind inzwischen ein bewährtes Mittel zur Reduktion der mit dem Strassenverkehr einhergehenden Auswirkungen (Lärm, Sicherheit etc.). Dies betrifft in erster Linie Strassen innerhalb von Ortschaften (innerorts) resp. Strassen mit entsprechender Bebauung oder Umfeldnutzung. Während die Gründe zur Anordnung von Tempo 30 oder 40 gesetzlich klar geregelt sind, sind eher grundsätzliche Kriterien zur Eignung von Strassen oder Streckenabschnitten für solche Temporeduktionen kaum vorhanden. Dementsprechend wenig harmonisiert wirkt – zumindest nach aussen – die Umsetzung solcher Temporeduktionen, insbesondere auf Strecken des regionalen Basisstrassennetzes in der RKBM.

Ziel der vorliegenden Zusammenstellung ist es, Grundsätze zum Umgang mit Temporeduktionen auf dem regionalen Basisstrassennetz zu Händen der Gemeinden – entweder in ihrer Rolle als Strasseninfrastrukturbesitzer oder aber als Organ zur Umsetzung politischer Vorstösse – bereitzustellen. Diese Grundsätze haben Empfehlungscharakter. Die Grundsätze sind genereller Natur und besitzen keinen konkreten räumlichen Bezug, d.h. der Leitfaden enthält keine Verortung von allfälligen Temporeduktionen im regionalen Basisstrassennetz. Im Vordergrund steht das Bemühen, die Praxis zur Einführung von Temporeduktionen auf Gemeinde- und allenfalls – auf Initiative von Gemeinden hin – auch auf Kantonsstrassen *im regionalen Basisstrassennetz* so weit wie möglich zu harmonisieren. Die betroffenen Gemeinden sollen eine koordinierte, d.h. in der Region miteinander abgestimmte Hilfestellung erhalten, wenn sie Temporeduktionen auf dem regionalen Basisstrassennetz realisieren oder beim Kanton beantragen möchten.

Die vorliegende Zusammenstellung geht im Grundsatz davon aus, dass innerorts auf den Strecken des regionalen Basisstrassennetzes Tempo 50 als Höchstgeschwindigkeit signalisiert ist. Ausnahmen zu dieser Regelung sind und sollen aber möglich sein. Für diese Ausnahmen gilt es entsprechende Grundsätze aufzustellen. Dabei können insbesondere Strassentypologien (Haupt-, Verbindungs- oder Sammelstrasse), das bauliche Umfeld der Strecke (Dichte der Bebauung, Art der Nutzung etc.) oder deren Lage im Raum (bspw. Agglomeration oder ländlich, zentral oder zentrumsfern) eine Rolle spielen. Dazu kommen weitere Aspekte im Zusammenhang mit der Temporeduktion (Lärm, Luft, Sicherheit, Schutz, Verkehrsfluss, Ortsbild, Aufenthaltsqualität etc.).

Ein weiterer, spezieller Aspekt ist die Frage zur allenfalls differenzierten Betrachtung von Tempo 40 gegenüber Tempo 30. Wohl möglich stellt Tempo 40 insbesondere auf Kantonsstrassen oder in geeigneten (baulichen) Umfeldern eine «Spielart» dar, welche dem Umgang mit Tempo 30 auf Gemeindestrassen oder in dicht bebauten Gebieten gleichgestellt werden könnte. Allenfalls gelingt es mit den Grundsätzen, dass zur Vereinfachung entsprechender «Regeln» die Praxis von Kantons- und Gemeindestrassen vereinheitlicht werden könnte, bspw. bezgl. Rechtsvortritt oder der Einrichtung von Fussgängerstreifen.

Anlass für die vorliegende Fassung zum Leitfaden waren die Arbeiten zur Aktualisierung des regionalen Basisstrassennetzes für das RGSK 2023. Diese Fassung stellt somit den ersten Entwurf resp. ersten Versuch zum Aufstellen entsprechender Grundsätze dar. Sie kann nur ein erster Anstoss für zwingende weitere Diskussionen sein. Die vorliegende Zusammenstellung ersetzt keine der einschlägigen kantonalen Arbeitshilfen.

2 Gegenstand

Bei der Diskussion von Tempo 30 gilt es zu unterscheiden zwischen:

- ▶ Tempo-30-Zone: «Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss»¹, d.h. es handelt sich hier um zusammenhängende Strassen von Quartieren oder Bereichen oder um innerörtliche Teilnetze, in denen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit mit einem sogenannten Zonensignal ausgewiesen wird.
- ▶ Tempo 30 ausserhalb einer Tempo-30-Zone: Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf einzelnen Strecken oder Abschnitten. Die Signalisierung erfolgt mit dem sogenannten Vorschriftssignal und der Tempoangabe, sie ist nach Verzweigungen zu wiederholen, andernfalls gilt wieder die normale Höchstgeschwindigkeit.

Eine weitere wichtige Differenzierung betrifft die Art der Strasse, auf der allenfalls eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit angeordnet werden soll:

- ▶ verkehrsorientierte Strassen: «...sind alle Strassen innerorts, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte bestimmt sind.»²
- ▶ nicht verkehrsorientierte Strassen: alle anderen Strassen ausserhalb der Definition von verkehrsorientierten Strassen, wobei dieser Begriff vom Bundesrat zur Teilrevision der Signalisationsverordnung ab 01.01.2023 neu eingeführt wurde; dieser Begriff hat verkehrsrechtlichen Charakter und ist kein Ersatz der im Bau- und Planungsrecht gebräuchlichen «siedlungsorientierten Strasse» (deckt sich aber weitestgehend mit diesem).

Hier beginnt bereits ein gewisser Graubereich, wenn der verkehrsrechtlich³ geprägte Begriff der Verkehrsorientierung auch von der fachplanerischen Begrifflichkeit abweichen kann. Für den vorliegenden Leitfaden wird daher festgehalten, dass er zum Gegenstand hat:

- ▶ Tempo 30 oder 40 auf Strecken des regionalen Basisstrassennetzes, welche per Netzdefinition unter verkehrsrechtlichen Gesichtspunkten alle als **verkehrsorientierte Strassen** eingestuft sind.
- ▶ Dies können sowohl **Kantons- wie auch Gemeindestrassen** sein.
(Die Zuordnung der infrage kommenden Strecke zum Strassentypen gemäss einer verkehrlichen Funktionalität nach Hauptverkehrs-, Verbindungs-, Sammel- oder Erschliessungsstrasse wird innerhalb der Grundsätze aufgenommen).
- ▶ Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit kann **strecken- oder abschnittsweise** erfolgen oder bei entsprechenden Gegebenheiten auch mit einer Tempo-30-Zone umgesetzt werden.⁴

¹ Art. 22a Signalisationsverordnung (SSV).

² Art. 1 Abs. 9 Signalisationsverordnung (SSV).

³ vgl. UVEK: Erläuterung zur Vorlage der Teilrevision der Signalisationsverordnung vom 24.08.2022.

⁴ Auf verkehrsorientierten Strassen steht laut Gesetzgeber eine strecken- oder abschnittsweise Temporeduktion im Vordergrund, aber Ausnahmen sind möglich, wenn die temporeduzierte Strecke an eine bereits bestehende oder ebenfalls einzurichtende Tempo-30-Zone im Umfeld angrenzt oder diese gar durchquert.

3 Grundlagen und Vorgehen

Rechtliche Voraussetzungen

Die Begründung einer strecken- oder abschnittswisen Einrichtung von Tempo 30 oder 40 auf verkehrorientierten Strassen und somit auch auf den Strecken des regionalen Basisstrassennetzes ist gesetzlich auf Bundesebene geregelt. Demnach können die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten herabgesetzt werden, wenn:

- ▶ «eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist,
- ▶ bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen,
- ▶ auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann,
- ▶ dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.»⁵

Es genügt, wenn mindestens eines der vier Kriterien erfüllt wird. Darüber hinaus gilt: «Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann.»⁶

Gutachten

Für strecken- oder abschnittsweise Temporeduktionen auf verkehrorientierten Strassen ist ein verkehrstechnisches Gutachten zu erstellen.⁷ Dies gilt selbstredend auch, wenn die Temporeduktion auf der verkehrorientierten Strasse in eine Tempo-30-Zone eingebunden werden soll. Zuzüglich zum Gutachten ist auch ein Massnahmenplan aufzustellen. Je nach Strasseneigentümer unterscheidet sich hier das Vorgehen:

- ▶ auf Kantonsstrassen kann eine Gemeinde die Temporeduktion mit einem Gesuch beim zuständigen OIK beantragen – das weitere Verfahren inklusive Gutachtenerstellung etc. obliegt dann aber dem Tiefbauamt des Kantons resp. dem zuständigen OIK,
- ▶ auf Gemeindestrassen, die per Definition im regionalen Basisstrassennetz immer als verkehrorientierte Strasse eingestuft sind, muss die Gemeinde das Gutachten erstellen und dieses dann (zusammen mit dem Beschluss des Gemeindeorgans mit der entsprechenden Entscheidungskompetenz) beim zuständigen OIK einreichen, wo dann über Zustimmung oder Ablehnung entschieden wird.

Das Gutachten muss darlegen, ob die Temporeduktion nötig (qualifizierte Gründe nach Art. 108 Abs. 2 SSV), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 108 Abs. 4 SSV). Details regelt eine Arbeitshilfe des Kantons (TBA Kanton BE 2017: Arbeitshilfe Abweichende Höchstgeschwindigkeit).

⁵ Art. 108 Abs. 2 Signalisationsverordnung (SSV).

⁶ Art. 108 Abs. 4 Signalisationsverordnung (SSV)

⁷ Nur auf nicht verkehrorientierten Strassen besteht seit 2023 für die Einrichtung von Tempo-30-Zonen keine Pflicht mehr, ein verkehrstechnisches Gutachten zu erstellen.

Zuständigkeiten

Abweichende Höchstgeschwindigkeiten ordnet die zuständige Behörde des Strasseneigentümers an:

- ▶ auf Kantonsstrassen ist das Tiefbauamt des Kantons zuständig,
- ▶ auf Gemeindestrassen ist die entsprechende Gemeindebehörde zuständig, muss aber die Zustimmung des Tiefbauamts des Kantons Bern einholen.⁸ Dies betrifft alle Arten von Strassen (verkehrsorientiert, nicht verkehrsorientiert) und i.Ü. auch Tempo-30-Zonen.

Streng rechtlich gesehen gibt es für die in der Durchgangsstrassenverordnung des Bundes definierten Hauptstrassen die Option, dass «Der Bundesrat ... örtliche Verkehrsanordnungen auf Durchgangsstrassen überprüfen lassen und gegebenenfalls aufheben [kann]».⁹ In der Praxis jedoch überträgt der Bund diese Kompetenz faktisch an die Kantone, wenn diese Hauptstrassen Bestandteile des Kantonsstrassennetzes sind. In der Region Bern-Mittelland betrifft dies die Hauptstrassen 1, 6, 10 und 12, welche auch durch das Gemeindegebiet Bern führen, dort jedoch grösstenteils keine Kantonsstrasse, sondern («wichtige») Gemeindestrassen sind.¹⁰

Ablauf

Der detaillierte Ablauf zur Planung und Umsetzung einer strecken- oder abschnittsweisen Temporeduktion ist in entsprechenden Arbeitshilfen des Kantons dargelegt:

- ▶ TBA Kanton BE 2017: Arbeitshilfe Abweichende Höchstgeschwindigkeiten,
- ▶ TBA Kanton BE 2022: Arbeitshilfe Verkehrsanordnungen und ihre Signalisation.

Vereinfacht zusammengefasst lässt sich der Ablauf je nach Strasseneigentümer wie folgt darstellen:

Gemeindestrassen	Kantonsstrassen
Anliegen wird (bspw. von Privaten oder Verbänden) bei Gemeinde eingebracht	
Entschluss der Gemeinde	
Gemeinde erstellt Gutachten	
Beschluss Gemeinde	
Gesuch der Gemeinde mit Gutachten an TBA	Gesuch der Gemeinde an das Tiefbauamt
	Tiefbauamt (OIK) erstellt Gutachten
Tiefbauamt entscheidet	
Gemeinde setzt um	Tiefbauamt (OIK) setzt um
Kontrolle, Durchsetzung und Wirkungsanalyse	
allenf. Anpassungen	

⁸ Art. 44 Abs. 2 Strassenverordnung (SV) Kanton Bern.

⁹ Art. 110 Abs. 3 Signalisationsverordnung (SSV).

¹⁰ H1: Murtenstr. – Laupenstr. – Bubenbergl. – Bahnhofpl. – Bollwerk – Schützenmatt-/Neubrückstr.

H6: Papiermühlestr. – Laubeggstr. – Ostring – Muristr.

H10: Murtenstr. – Zieglerstr. – Eigerstr. – Kirchenfeldstr. – Thunstr. – Muri-/Weltpoststr. – Worbstr.

H12: Schützenmatt-/Neubrückstr. – Bollwerk – Bahnhofpl. – Bubenbergl. – Belpstr. – Effinger-/Schwarztorstr. – Schlossstr. – Freiburgstr.

4 Minimalanforderungen

Vor der Diskussion von Kriterien zur strecken- oder abschnittswisen Temporeduktion sind minimale Anforderungen an eine solche Massnahme zu beachten – sie sind wie Grundvoraussetzungen anzusehen:

- ▶ Die Netzfunktion der Strecke im regionalen Basisstrassennetz wird nicht verändert oder beeinträchtigt.
- ▶ Alternativen zur Temporeduktion sind geprüft worden (bspw. Verkehrsorganisation, baulich).
- ▶ Es wurde abgewogen, ob Tempo 40 gegenüber Tempo 30 allenfalls zu bevorzugen ist. Dabei ist vom Grundsatz auszugehen, dass auf den Strecken des regionalen Basisstrassennetzes zuerst eine Reduktion auf Tempo 40 im Vordergrund steht und erst wenn diese nicht zur Zielerreichung führt, dann Tempo 30 geprüft wird.
- ▶ In angrenzenden Bereichen oder von der infrage kommenden Strecke abzweigenden Strassen ist bereits Tempo 30 signalisiert oder sind bereits Tempo-30-Zonen eingerichtet.
- ▶ Der Hauptstrassencharakter mit Vortrittsrecht wird beibehalten.
- ▶ Die Massnahme zur Temporeduktion wurde mit allen Anspruchsgruppen (partizipativ) abgestimmt.
- ▶ Zur Einführung der Temporeduktion liegt ein Beschluss des Gemeindeorgans mit der entsprechenden Entscheidungskompetenz vor.

5 Kriteriendiskussion

Die Kriteriendiskussion befasst sich vor allem damit, wo und unter welchen Voraussetzungen resp. bei welchen örtlichen Gegebenheiten eine strecken- oder abschnittsweise Temporeduktion angemessen sein könnte. Diese Kriterien sind jedoch nicht mit den Prüfpunkten in dem zwingend zu erstellenden Gutachten zur Temporeduktion zu verwechseln. Bei den Kriterien steht nicht die eigentliche «Motivation» resp. die fachliche Begründung der Massnahme im Vordergrund (Gefahrenbeseitigung, Schutz, Verkehrsablauf, Lärm/Schadstoffe), wenngleich gewisse Zusammenhänge zu den Gründen der Temporeduktion bestehen.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass jede Situation einer Einzelfallbeurteilung bedarf. Bei der Verwendung der hier angeführten Kriterien steht der Aspekt der Verhältnismässigkeit zuoberst. Dabei sind die genannten Kriterien im Sinne einer Interessensabwägung zu diskutieren, d.h. ein einziges Kriterium kann nicht ausschlaggebend sein, ob die Strecke geeignet oder nicht geeignet ist. Es ist nicht zweckmässig, mit starren quantitativen Einsatzgrenzen zu argumentieren, weil jede Strecke als Einzelfall und auch mit Blick auf ihr Umfeld zu beurteilen ist (vgl. SVI 2019 und SVI 2021). Wichtig aber ist dann eine einheitliche Umsetzung, damit die Verkehrsteilnehmenden auf die Temporeduktion «eingestellt» werden können (Erkennung der Temporeduktion und Verhaltensanpassung).

Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht zu Kriterien hinsichtlich der Eignung einer Strecke zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit. Dabei ist nicht ausgeschlossen, dass alle Ausprägungen eines Kriteriums eine gleiche oder ähnliche Eignung aufweisen.

Kriterium	Eignung
Verkehrliche Funktion der Strasse (Netzfunktion)	
angrenzend an Hochleistungsstrasse	i.d.R. nicht geeignet
Hauptverkehrsstrasse	
mit hohem Anteil Durchgangsverkehr	hohe Hürde, d.h. es braucht weitere Kriterien
mit geringem Anteil Durchgangsverk.	nur bedingt geeignet
überregionale Verbindungsstrasse	nur bedingt geeignet
innerörtliche Verbindungsstrasse	geeignet
Sammelstrasse	prüfen, ob Tempo-30-Zone nicht zielführender wäre
Erschliessungsstrasse	prüfen, ob Tempo-30-Zone nicht zielführender wäre
Verkehrsbelastung (DTV)	
bis 5'000 Fz.	nur bedingt geeignet (Gefahr Missachtung)
5'000 bis 15'000 Fz.	geeignet
über 15'000 Fz.	prüfen, ob Alternativen (VM) zielführender sind
Zentrumsfunktion (gem. RGSK) resp. Lage im Raum und Erreichbarkeit	
Zentrum 1. Stufe (Stadt Bern)	gut geeignet
Urbane Kerngebiete	geeignet
Agglomerationsgürtel	geeignet
Zentrum 3. und 4. Stufe	geeignet
Zentrumsnahe ländliche Räume	geeignet (je nach Länge und Bebauung)
Hügel- und Berggebiete	bedingt geeignet (je nach Länge und Bebauung)

Kriterium	Eignung
Ortsbild und Landschaft	
historischer Ortskern, Ensemble	gut geeignet, prüfen, ob Tempo-30-Zone sinnvoll
städtisches Zentrum	geeignet
dörfliches Zentrum	geeignet
Quartierzentrum	geeignet
Potenzialgebiet zur Innenverdichtung	geeignet
Einkaufen, publikumsint. Gewerbe	geeignet
Industrie, Gewerbe	wenig geeignet
Naherholung, Freizeit	situativ geeignet
Bebauungssituation	
dicht bebaut (Wohnungen, öffentlich)	gut geeignet
offene Bebauung (Einzelgebäude)	nur bedingt geeignet
Bebauung rückwärtig erschlossen	wenig geeignet
einseitig bebaut	wenig geeignet
unbebaut	kaum geeignet
Strassenraum, Querschnitt	
beengter Querschnitt	gut geeignet, weitere Massnahmen prüfen
separater Veloweg	geeignet, Massnahmen zum Einbezug Velo prüfen
überbreiter Querschnitt	wenig geeignet, bauliche Massnahmen prüfen
Einsehbarkeit	
unübersichtliche Situation	weniger geeignet, allenf. Abschnittsgrenzen prüfen
normal einsehbar	geeignet
frei einsehbar ohne Einschränkung	allenf. bauliche Veränderungen prüfen
Länge	
bis 100 m	wenig geeignet, prüfen, ob bspw. Querungshilfen sinnv.
100 bis 200 m	nur bedingt geeignet (Gefahr der Missachtung)
200 bis 400 m	geeignet
mehr als 400 m	prüfen, ob Tempo-30-Zone nicht zielführender wäre (jedoch nur unter Wahrung der Netzfunktionalität)
Situation ÖV	
ohne ÖV-Angebot	gut geeignet
mit ÖV-Linien und mit Haltestellen	geeignet, aber Wirkung prüfen
mit ÖV-Linien, ohne Haltestellen	bedingt geeignet und Wirkung prüfen
Querungsbedarf Fussverkehr	
geringer Querungsbedarf	bedingt geeignet (Unterschätzung Konfliktpotenzial)
mittlerer Querungsbedarf	geeignet
punktuell hoher Querungsbedarf	geeignet, aber mit Querungshilfen zu sichern
hoher Querungsbedarf	bedingt geeignet, weil Hauptstrassencharakter bestehen bleibt – je nach Verkehrsstärke
Rettungs- und Einsatzdienste	
Standort anliegend oder im nahen Umf.	nur bedingt geeignet

Tempo 40 vs. Tempo 30

Grundsätze resp. Kriterien über die Höhe der Temporeduktion – also ob Tempo 30 oder Tempo 40 – sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht hinreichend aufzustellen. Der Hauptgrund in der bisherigen Praxis zur Reduktion auf Tempo 40 liegt in der Höhe der Lärmreduzierung und somit bei der lärmbedingten «Motivation» zur Umsetzung dieser Massnahme. Falls Tempo 40 nachweislich zur Einhaltung der Grenzwerte führt, ist dies die geeignete Massnahme.

Für die Strecken des regionalen Basisstrassennetzes steht eine Reduktion auf Tempo 40 im Vordergrund (insb. zur Sicherstellung der Netzfunktionalität). Erst wenn mit Tempo 40 die gesuchten Ziele nicht erreicht werden können, ist zu prüfen, ob Tempo 30 zielführend wäre (oder aber auch, ob mit alternativen Massnahmen die gleichen Ziele erreicht werden könnten).

Die Diskussion oben beschriebener grundsätzlicher Kriterien könnte bei der Differenzierung nach Tempo 30 oder Tempo 40 wie folgt geführt werden:

Kriterium	Eignung
Verkehrliche Funktion der Strasse (Netzfunktion)	
Tempo 30	Verbindungs-, Sammel-, Erschliessungsstrasse
Tempo 40	Hauptverkehrsstrasse
Zentrumsfunktion (gem. RGSK) resp. Lage im Raum und Erreichbarkeit	
Tempo 30	hohe und mittlere Zentrumsfunktion
Tempo 40	ländliche Räume, Hügel- und Berggebiete
Ortsbild und Landschaft	
Tempo 30	Ortskern, Zentrum, hohes Verdichtungspotenzial
Tempo 40	Industrie, Gewerbe, Naherholung
Bebauungssituation	
Tempo 40	geringe Bebauungsdichte
Tempo 30	hohe Bebauungsdichte
hoher Querungsbedarf Fussverkehr	
Tempo 30	gut geeignet (bei hohem Querungsbedarf)
Tempo 40	wenig geeignet
Veloverkehr mit hohem Anteil schneller E-Bikes	
Tempo 30	weniger gut geeignet
Tempo 40	sehr gut geeignet

6 Weitere beachtenswerte Aspekte

Bei der abschnitts- oder streckenweisen Temporeduktion sind – vergleichbar zur Einrichtung einer Tempo-30-Zone – weitere Aspekte zu beachten. Auch hier gilt: Es gibt kein starres Regelwerk, weil jede Strecke einzeln zu beurteilen ist.

Folgende Aspekte der grundsätzlichen Eignung von Strecken für Temporeduktionen sind bei deren Planung zu diskutieren – entweder in Ergänzung der Kriterien oder aber auch zu deren Vertiefung:

- ▶ **Ausweichverkehr:** Die Wirkung der Temporeduktion auf die Verkehrsbelastung resp. auf deren strukturelle Zusammensetzung (Relationen resp. Quell-Ziel-Beziehungen) und deren allfällige Veränderungen hinsichtlich Routenwahl sind zwingend zu quantifizieren. Führt die Temporeduktion zu einer signifikanten Verschiebung der Routenwahl (bspw. > 20% anteilig an der ursprünglichen Verkehrsbelastung) ist zu prüfen, ob die Temporeduktion tatsächlich geeignet ist und welche flankierenden Massnahmen zwingend sind.
- ▶ **Unmittelbarer Bedarf an flankierenden Massnahmen:** Dies betrifft die eigentliche Strecke mit der geplanten Temporeduktion. Hier ist aufzuzeigen, welche Massnahmen neben der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit zwingend umzusetzen sind und es ist zu prüfen, ob deren Aufwand den Nutzen der Temporeduktion allenfalls übersteigen. Dazu gehören insb. bauliche Veränderungen im Strassenraum resp. am Querschnitt oder Massnahmen zur Priorisierung des ÖV. Aber auch Massnahmen zur «Erkennbarkeit» resp. Verständlichkeit der Temporeduktion, so dass die Verkehrsteilnehmenden «automatisch» die Geschwindigkeit anpassen.
- ▶ **Weiterer Bedarf an flankierenden Massnahmen:** Dies betrifft FlaMas im Umfeld der Temporeduktion. Auch hier ist aufzuzeigen, dass deren Umfang nicht zu hoch wird und allenfalls die eigentliche Massnahme der Temporeduktion nicht mehr rechtfertigt. Dazu gehören insb. Schutzmassnahmen zur Unterbindung von Ausweichverkehr (baulich, organisatorisch, steuerungstechnisch).
- ▶ **Durchsetzbarkeit:** Die Temporeduktion muss auch realistisch durchsetzbar sein. Dazu gehören einerseits die Verkehrsteilnehmer selbst, indem sie die veränderte Höchstgeschwindigkeit auch wahrnehmen und dann auch befolgen. Andererseits ist hier auch der Kontrollaufwand abzuschätzen. Fällt dieser sehr hoch aus resp. die Befolgung der Temporeduktion ist vergleichsweise gering, dann sollte auch über andere Massnahmen (nochmals) nachgedacht werden.
- ▶ **Wirkungen im Veloverkehr:** Grundsätzlich sind Temporeduktionen beim MIV im Veloverkehr positiv wirksam. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Verbreitung von eBikes und insb. von schnellen eBikes (>25 km/h) ist aufzuzeigen, wie die Temporeduktion auch im Veloverkehr wirksam umgesetzt resp. durchgesetzt wird. Hier kann auch eine Abwägung zwischen Tempo 30 und Tempo 40 hilfreich sein (je mehr schnelle E-Bikes, insbesondere auf resp. entlang wichtiger Velo(haupt)routen, desto geeigneter scheint Tempo 40).
- ▶ **Wirkungen auf den öffentlichen Verkehr:** Grundsätzlich sind Temporeduktionen in Bereichen mit ÖV-Angeboten (Bus und Tram) nicht ausgeschlossen. Es sind aber die Auswirkungen auf Reisezeiten und Wirtschaftlichkeit zu untersuchen, Taktsynchronisation und Anschlusssicherheit müssen weiterhin gewährleistet werden. Folgekosten insb. für Rollmaterialbeschaffungen und Fahrpersonal sind zu berücksichtigen. Falls trotz negativer Auswirkungen auf den ÖV eine Temporeduktion eingeführt wird, sind Kompensationsmassnahmen zu Gunsten des ÖV zu prüfen (z.B. anderweitige Beschleunigung der Linie, Aufhebung Rechtsvortritt, Verzicht auf, den ÖV unverhältnismässig bremsende, bauliche Massnahmen).

- ▶ **Wirkungen Einsatz- und Rettungsdienste:** Vergleichbar zum ÖV gilt der Grundsatz, dass abschnitts- oder streckenweise Temporeduktionen sich mit Einsatz- und Rettungsdiensten nicht widersprechen. An die Grenzen gelangt dieser Grundsatz jedoch dann, wenn die Temporeduktionen im Netz einen flächenhaften Charakter annehmen. Dann stehen höhere Geschwindigkeiten, auch unter Einsatzsignalen, vermehrt im Widerspruch zur Wahrnehmung der Situation bei allen Verkehrsteilnehmern. Ebenso wird die Erreichbarkeit der Standorte (d.h. ohne Signalfahrt) erschwert.
- ▶ **Wirkungen auf den Wirtschaftsverkehr:** Vergleichbar zum ÖV sind grundsätzlich abschnitts- oder streckenweise Temporeduktionen vereinbar mit dem Wirtschaftsverkehr. Die generelle Erreichbarkeit bleibt gewährleistet, allenf. verbessert sich auch der Verkehrsfluss resp. die Planbarkeit der Fahrzeiten. Auswirkungen sind jedoch bei der Tourenplanung für Ver- und Entsorgungstouren insb. beim Detailhandel oder für grössere Logistikstandorte zu erwarten. Hier muss eine Interessensabwägung stattfinden – unter Einbezug der Betroffenen.
- ▶ **Tageszeiten:** Bereits die Signalisationsverordnung weist darauf hin, dass allenfalls zeitlich begrenzte Temporeduktionen zum Einsatz gelangen können. Hier ist die «Motivation» der Massnahme massgebend (Zu welchen Zeiten werden Grenzwerte überschritten? Zu welchen Zeiten sind schutzbedürftige Personen unterwegs? etc.). Kommen solche zeitlichen Begrenzungen in Frage, sind sie möglichst einheitlich und gut erfassbar auszuweisen (bspw. könnten Wechseltextanzeigen hilfreich sein).
- ▶ **Alternativen:** Ebenfalls gemäss rechtlicher Lage sind alternative Massnahmen zu prüfen. Dies betrifft insb. bauliche (Umgestaltung, BGK) oder organisatorische Massnahmen (Verkehrsmanagement, Verkehrsführung/-steuerung).
- ▶ **Tempo-30-Zone:** Die Einbindung eines temporeduzierten Abschnitts auf einer verkehrsorientierten Strasse (des regionalen Basisstrassennetzes) in eine resp. mehrere angrenzende Tempo-30-Zone(n) ist vorab zu prüfen. Hier ist aus Sicht des regionalen Basisstrassennetzes aber insbesondere die Gewährleistung der Netzfunktionalität zu beachten. In diesem Zusammenhang sind Fragen der Dichte solcher Zonen oder aber auch nur einzelner Temporeduktionen in Bezug auf ein Gesamtnetz (einer Stadt oder Gemeinde, der Agglomeration oder der Region) einzubeziehen. Eine zu flächenhafte Temporeduktion verändert die Erreichbarkeiten und hat Auswirkungen auf einzelne Aspekte wie bspw. ÖV, Einsatz- und Rettungsdienste oder Wirtschaftsverkehr.
- ▶ **Interessensabwägung:** Bei der Planung von abschnitts- oder streckenweise Temporeduktionen kann es vorkommen, dass verschiedene Interessen, die sich situativ unterscheiden können, miteinander abzuwägen zu sind. Insbesondere wenn es zur Zielstellung der Temporeduktion konträre Interessen gibt. Hier sind die Gemeinden gefragt, eine allfällige Abwägung mit dem Einbezug der Betroffenen und unter Beachtung allfälliger flankierender Massnahmen vorzunehmen. Ein zu hoher Aufwand bei der Durchführung der Interessensabwägung, bspw. infolge zu konträrer Interessen, spricht eher gegen die Einführung einer Temporeduktion.
- ▶ **Versuchsbetrieb:** Die Einführung einer abschnitts- oder streckenweisen Temporeduktion sollte mit einem Versuchsbetrieb starten. Für diesen Versuch sind zwingend Wirkungskriterien zu definieren und einzubeziehen. Diese müssen ganzheitlich aufgestellt werden, so dass nicht nur verkehrliche Aspekte betrachtet werden.

7 Ausblick

Die vorliegende Fassung stellt den ersten Entwurf eines denkbaren Leitfadens zum Umgang mit abschnitts- oder streckenweisen Temporeduktionen dar. Der hierfür zur Verfügung gestandene zeitliche und finanzielle Rahmen hat diesen ersten Entwurf und eine erste Diskussion in der Begleitgruppe anlässlich der Arbeiten zur Aktualisierung des regionalen Basisstrassennetzes ermöglicht – mehr jedoch auch nicht. Daher wird zum weiteren Vorgehen empfohlen:

- ▶ Die Zusammenarbeit mit dem Kanton zu suchen und zu vertiefen, zumal hier rein rechtlich gesehen der Kanton die Entscheidungsgewalt innehat.
- ▶ Den Erfahrungsaustausch zu befördern resp. das Sammeln von entspr. Erfahrungen zu organisieren. Hier könnte ein entspr. Prozess, bspw. mit regelmässigen Workshops und periodisch aktualisierten oder erweiterten Praxisbeispielen, zielführend sein. Allenfalls eignet sich hier die RKBM als organisierendes Gefäss eines solchen Austauschs und der Dokumentation – in Absprache mit dem Kanton (TBA, AÖV, AGR).
- ▶ Die Wirkungen solcher Temporeduktionen sind umfassend und bestenfalls wissenschaftlich begleitet zu dokumentieren (Massnahmenkontrolle). Dazu gehört auch die Kontrolle der effektiven Temporeduktion und allenfalls die Durchsetzung der Massnahme.

Annex: Literatur und Grundlagen

Rechtsgrundlagen und Erläuterungen

BSG 732.11: Strassengesetz (SG).

BSG 732.11: Strassenverordnung (SV).

EJPD 1990: Weisungen zur Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten. Eidgenössisches Justiz- und Polizeidepartement. Bern, 1990.

SR 741.01: Strassenverkehrsgesetz (SVG).

SR 741.21: Signalisationsverordnung (SSV).

SR 741.213.3: Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen.

SR 741.272: Durchgangsstrassenverordnung.

UVEK 2022: Teilrevision der Signalisationsverordnung, Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling; Erläuterungen zur Vorlage. Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation. Bern, 2022.

Arbeitshilfen Kanton Bern (mit Relevanz zur Einrichtung von Temporeduktionen)

TBA Kanton BE 2017: Arbeitshilfe Abweichende Höchstgeschwindigkeiten. Tiefbauamt Kanton Bern. Bern, 2017.

TBA Kanton BE 2022: Arbeitshilfe Fahrverbote/Fahrplanordnungen. Tiefbauamt Kanton Bern. Bern, 2022.

TBA Kanton BE 2022: Arbeitshilfe Tempo-30-Zone und Begegnungszone. Tiefbauamt Kanton Bern. Bern, 2022.

TBA Kanton BE 2022: Arbeitshilfe Verkehrsanordnungen und ihre Signalisation. Tiefbauamt Kanton Bern. Bern, 2022.

Leitfäden und Merkblätter

BAFU 2021: Prüfschema für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Haupt- und übrigen Strassen. Bundesamt für Umwelt. Bern, 2021.

BFU 2023: Modell 30/50, Fachdokumentation. Beratungsstelle für Unfallverhütung. Bern, 2023.

SKM 2023: Geschwindigkeiten für lebenswerte Städte. Städtekonferenz Mobilität. Bern, 2023.

SVI 2021: Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen, Merkblatt 2021/01. Metron, Basler & Hofmann, ZHAW im Auftrag der Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten. St.Gallen, 2021.

VCS 2023: Tempo 30, Leitfaden für meine Gemeinde. Verkehrs-Club der Schweiz. Bern, 2023.

Sonstige Literatur und Studien

BFU 2019: Tempo-30-Zonen, Fachdokumentation. Beratungsstelle für Unfallverhütung. Bern, 2019.

Stadt Zürich 2019: Wirkungskontrolle Tempo 30, Stadt Zürich, Erläuterungsbericht. AKP im Auftrag Stadt Zürich (Dienstabteilung Verkehr) und vom Amt für Verkehr Kanton Zürich. Zürich, 2019.

Stadt Zürich 2020: Wirkungsanalyse Tempo 30 Stadt Zürich, Management Summary. Stadt Zürich (Dienstabteilung Verkehr) und Amt für Verkehr Kanton Zürich. Zürich, 2020.

Stadt Zürich 2020: Tempo 30 Rosengartenstrasse und Bucheggstrasse, Verkehrstechnisches Gutachten zur Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit. EWP im Auftrag der Stadt Zürich, Dienstabteilung Verkehr. Zürich, 2020.

- SVI 2015:** Optimale Geschwindigkeiten in Siedlungsgebieten, Tagungsband. Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten. St.Gallen, 2015.
- SVI 2019:** Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen – Einsatzgrenzen und Umsetzung, Forschungsprojekt SVI 2015/004 beim Bundesamt für Strassen und Ko-Finanzierung vom Bundesamt für Umwelt auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten, erarbeitet durch ZHAW, Metron, Basler & Hofmann, BüroKobi. St.Gallen, 2019.
- SVI 2022:** Zones de rencontre dans les quartiers commerçants / Begegnungszonen in Geschäftsbereichen, Forschungsprojekt SVI 2019/001 beim Bundesamt für Strassen auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten, erarbeitet durch Christe & Gygax, HEIG VD, MPS. St.Gallen, 2022.
- TBA Kanton BE 2014:** Tempo-30-Zonen auf Kantonsstrassen, Erfahrungen und Anforderungen, erstellt vom Oberingenieurkreis II im Tiefbauamt Kanton Bern. Bern, 2014.
- TBA Kanton BE 2018:** Belp, Hohlestrasse: Verkehrsversuch Tempo-30-Regime, Wirkung von Massnahmen zu Lärmschutz und Verkehrssicherheit. B+S, verkehrsteiner im Auftrag des Oberingenieurkreis II im Tiefbauamt Kanton Bern. Bern, 2018.
- UBA 2016:** Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstrassen. LK Argus im Auftrag vom Umweltbundesamt Deutschland. Dessau, 2016.
- VCS 2023:** Wie funktioniert der ÖV bei Tempo 30? Empfehlungen für einen attraktiven öffentlichen Verkehr. ZHAW, Metron im Auftrag Verkehrs-Club der Schweiz. Bern, 2023.
- VÖV 2023:** Anforderungen des öffentlichen Verkehrs in urbanen Räumen und Agglomerationen, Positionspapier. Verband öffentlicher Verkehr. Bern, 2023.
- VSS 2020:** Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen – es geht auch einfach, Praxisbeispiele und deren Wirkung aus der Stadt Luzern, erschienen in: Strasse und Verkehr Nr. 6 Juni 2020. Herausgegeben vom Schweizerischen Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute. Bern, 2020.