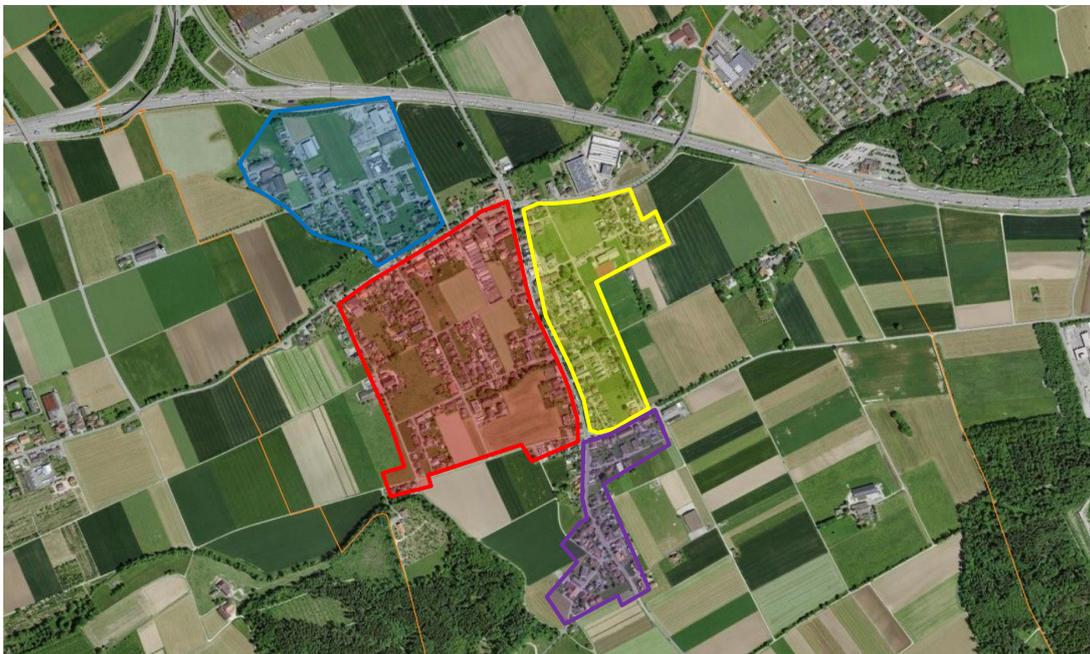


Kanton Solothurn
Einwohnergemeinde Härkingen

Verkehrsmassnahmen

Einführung Tempo-30-Zonen



Gutachten

Auftraggeber/in

Einwohnergemeinde Härkingen
Herr André Repond
Fröschengasse 7
4624 Härkingen

Verfasser/in

BSB + Partner Ingenieure und Planer AG
Manuel Bugmann
Von Roll-Strasse 29, 4702 Oensingen
Tel. 062 388 38 38
E-Mail: manuel.bugmann@bsb-partner.ch

Dokumentinfo

Dokument	Projektnummer	Anzahl Seiten
Verkehrsmassnahmen	8059	19
Koreferat	Datum	Kürzel
Matthias Wyss	08.11.2022	wys
Ablageort		
K:\Tiefbau\Härkingen\8059 Einführung Tempo 30\26 Berichte\Gutachten_221115.docx		
Gedruckt	15.11.2022	

Änderungsverzeichnis

Version	Status, Änderung	Autor	Datum
001	1. Entwurf	bug	15.11.2022

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	4
1.1	Begründung und Projektziele	5
1.2	Rechtliche Grundlagen	6
1.3	Strassenklassierung	6
2	Analyse IST-Zustand	8
2.1	Nutzung innerhalb der Tempo-30-Zonen	8
2.2	Regelung ruhender Verkehr	9
2.3	Langsamverkehr	9
2.4	Geltendes Verkehrsregime	10
2.5	Unfallanalyse	10
2.6	Verkehrsdaterfassung	10
3	Synthese	13
3.1	Gebiet A: Nord	13
3.2	Gebiet B: West	13
3.3	Gebiet C: Ost	14
3.4	Gebiet D: Süd	14
3.5	Reduktion der Höchstgeschwindigkeit	15
4	Massnahmen	15
4.1	Signalisation in Tempo-30-Zonen	16
4.2	Markierung in Tempo-30-Zonen	16
4.3	Gestaltungs- und Verkehrsberuhigung	17
5	Schlussfolgerung	18
Abbildungen		
Abbildung 1	Luftbild Härkingen mit geprüften Gebieten zur Einführung von Tempo 30	5
Abbildung 2	Revidierter Strassen- und Baulinienplan, Ortsteil Mitte (Stand: Mitwirkung)	7
Abbildung 3	Revidierter Strassen- und Baulinienplan, Ortsteil Süd (Stand: Mitwirkung)	7
Abbildung 4	Revidierter Bauzonenplan (Stand: Mitwirkung)	8
Abbildung 5	Velo- (blau) und Skatingroute (violett) sowie Wanderweg (orange)	9
Abbildung 6	Unfallereignisse auf dem Gemeindegebiet Härkingen 2017 bis 2021	10
Abbildung 7	Verkehrsmessstandorte	11
Abbildung 8	Massnahmenkatalog gemäss SSV	17
Anhang		
Anhang I	Protokoll Verkehrsmessung	I

1 Ausgangslage

Die Auseinandersetzung mit verkehrsberuhigenden Massnahmen und deren Realisierung insbesondere in Wohnquartieren und auf Schulwegrouten nimmt generell zu. So haben zahlreiche Gemeinden im Kanton Solothurn bereits Tempo 30 auf Gemeindestrassen eingeführt oder sind daran, dies zu tun. Die Steigerung der Lebens- und Wohnqualität sowie der Sicherheit für den Langsamverkehr sind wesentliche Gründe für die Umsetzung von Massnahmen. Der Fokus der Strassenraumgestaltung in Wohnquartieren soll in Zukunft auf die schwachen Verkehrsteilnehmenden und die Anwohnenden gelegt werden. Die Form der Massnahmen ist entscheidend für den messbaren Erfolg, eine überwiegend positive Wahrnehmung der Effekte und eine grosse Akzeptanz in der Bevölkerung.

Auch in der Gemeinde Härkingen sind die Verkehrssicherheit und verkehrsberuhigende Massnahmen ein wichtiges Thema. So wurden eine optimale Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr und eine nachhaltige und positive Weiterentwicklung des motorisierten Individualverkehrs u.a. durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen als Ziel im räumlichen Leitbild der Gemeinde festgehalten. Als Massnahme soll die Anpassung des Temporegimes in den Quartieren geprüft werden. Auch während der Revision der Ortsplanung sind im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung diverse Begehren eingegangen, welche die Einführung vom Tempo 30 in den Wohnquartieren und bei Schulwegen verlangen.

Mit der Einführung von Tempo 30 nimmt der Gemeinderat die Anliegen aus der Bevölkerung auf und beabsichtigt nun das Ziel aus dem Räumlichen Leitbild, die Verkehrssicherheit zu verbessern, umzusetzen. Für folgende Gebiete wurde die Einführung einer Tempo-30-Zone überprüft (vgl. Abbildung 1):

- A Nord (Hodler, Gaisenacker, Dingerten)
- B West (Winkel, Häberlig, Lochmatten, Hübelisacker, Nessler)
- C Ost (Äschimatt, Äsch, Geren)
- D Süd (Bünen, Teuffeler, Brämdacker, Güssacker)

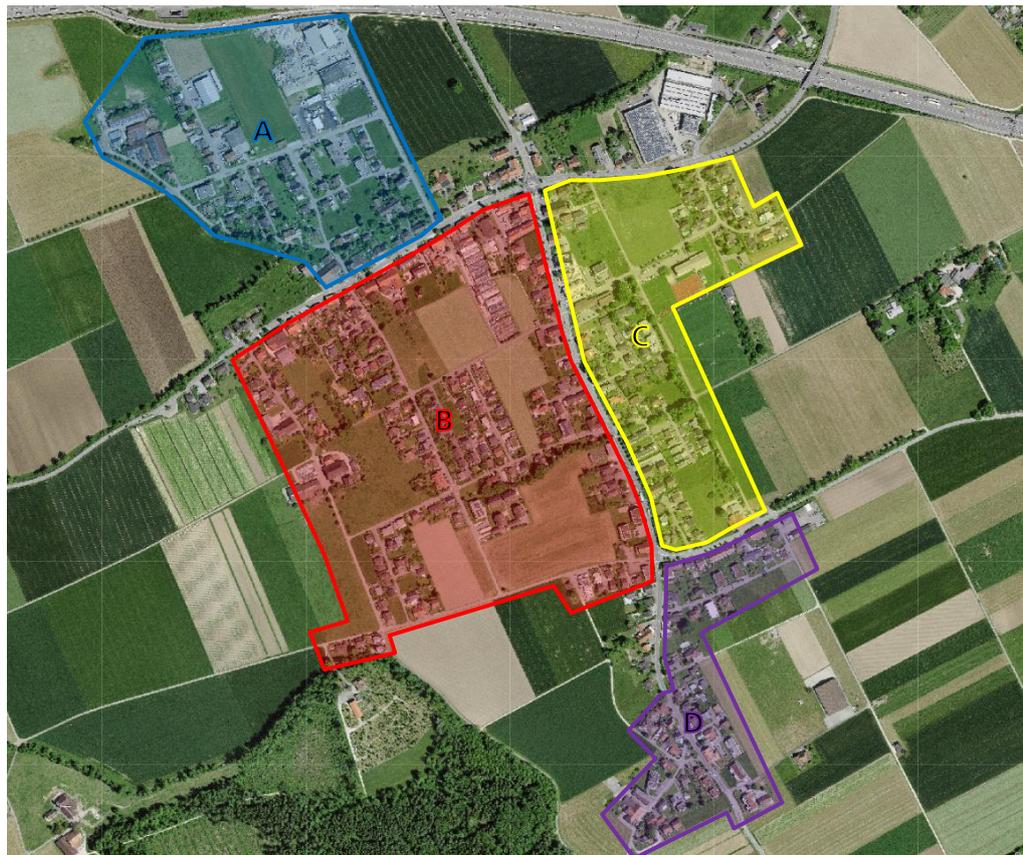


Abbildung 1 Luftbild Härkingen mit geprüften Gebieten zur Einführung von Tempo 30
(Quelle: infogis.ch, Zugriff am 10.08.2022, eigene Ergänzung)

1.1 Begründung und Projektziele

Die Begründung zur Einführung von Tempo-30-Zonen in einem Gebiet müssen aufgrund von Art. 108 der Signalisationsverordnung (SSV vom 5. September 1979, Stand am 1. Januar 2021) «Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten» erfolgen. Bei siedlungsorientierten Strassen heisst das im Besonderen, dass die Einführung einer Tempo-30-Zone oder Begegnungszone möglich ist, wenn

- eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (Gefahrenstelle situationspezifisch);
- bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (besondere Schutzbedürfnisse bestimmter Benutzergruppen allgemein);
- auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;
- Dadurch eine übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.

Grosse Verkehrsmengen oder die Umweltschutzgesetzgebung (zu viel Lärm, Schadstoffe) können für siedlungsorientierte Strassen in der Regel nicht als Gründe für eine Abweichung von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h geltend gemacht werden.

Folgende sind die wichtigsten Ziele, welche mit der Einführung der Tempo-30-Zonen in Härkingen erreicht werden sollen.

- Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten und damit des Bremsweges
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, speziell für Schulkinder und Anwohnende
- Steigerung der Wohnqualität
- Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer

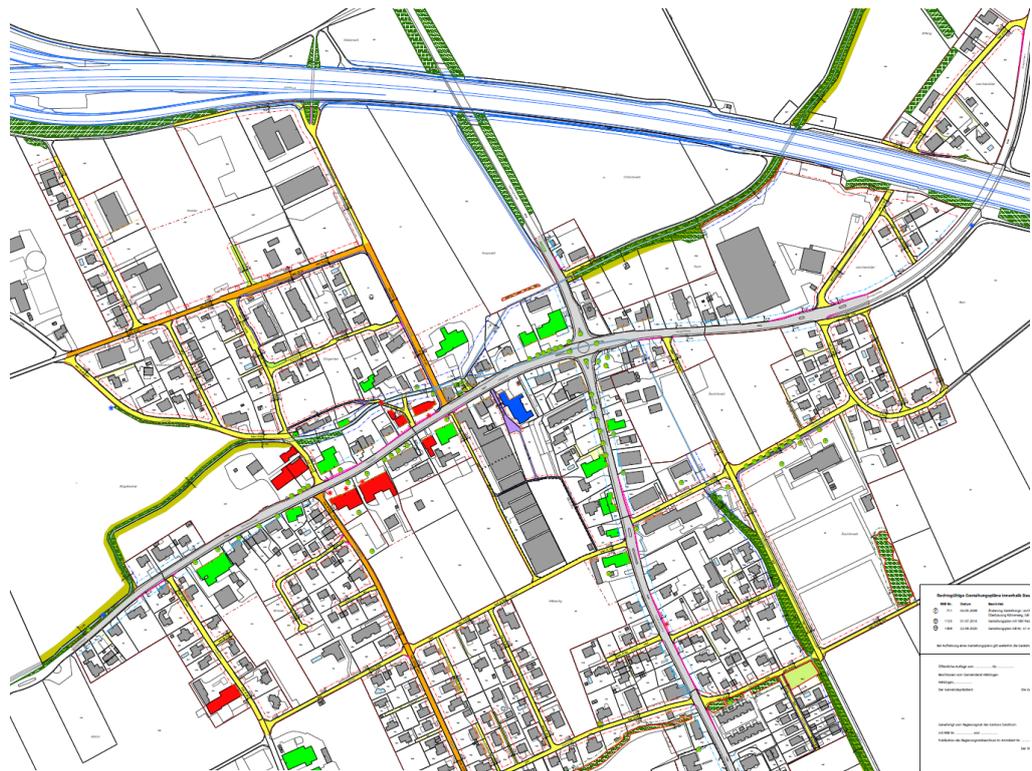
Frühestens ein Jahr nach der Einführung der Zonen muss eine Nachkontrolle (Geschwindigkeitsverhalten, Unfallgeschehen, Akzeptanz durch direkt betroffene Bevölkerung) durchgeführt und dem Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) vorgelegt werden. Wurden die angestrebten Ziele nicht erreicht, so sind zusätzliche Massnahmen zu ergreifen.

1.2 Rechtliche Grundlagen

- Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 19. Dezember 1958 (Stand am 1. Januar 2020)
- Signalisationsverordnung (SSV) vom 5. September 1979 (Stand am 1. Januar 2021)
- Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28. September 2001 (Stand am 1. Januar 2021)
- Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn, UVEK vom 1. Januar 2021
- VSS-Norm SN 40 851 Besondere Markierungen vom Januar 2021

1.3 Strassenklassierung

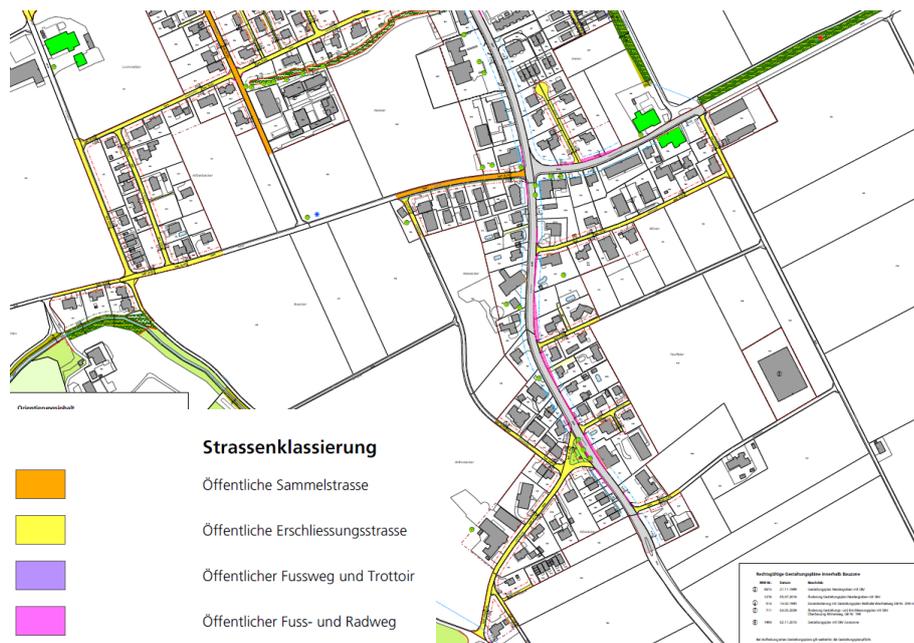
Die Gemeinde Härkingen ist derzeit an der Revision der Ortsplanung. In den beiden nachfolgenden Abbildungen ist die Strassenklassierung gemäss revidierter Nutzungsplanung (Stand Mitwirkung) dargestellt. Gegenüber den heute rechtsgültigen Strassen- und Baulinienplänen sind nur kleine Änderungen wie die Übernahme von Privatstrassen vorgesehen. In den überprüften Tempo-30-Zonen befinden sich mehrheitlich Erschliessungsstrassen. Als Sammelstrasse gelten der Cheesturmweg (bis Kreuzung mit Hodler), der Hodler, die Länggasse sowie der Risweg (ab Kreuzung mit Länggasse).



Strassenklassierung

- Öffentliche Sammelstrasse
- Öffentliche Erschliessungsstrasse
- Öffentlicher Fussweg und Trottoir
- Öffentlicher Fuss- und Radweg

Abbildung 2 Revidierter Strassen- und Baulinienplan, Ortsteil Mitte (Stand: Mitwirkung)



Strassenklassierung

- Öffentliche Sammelstrasse
- Öffentliche Erschliessungsstrasse
- Öffentlicher Fussweg und Trottoir
- Öffentlicher Fuss- und Radweg

Abbildung 3 Revidierter Strassen- und Baulinienplan, Ortsteil Süd (Stand: Mitwirkung)

2.2 Regelung ruhender Verkehr

Die Gemeinde verfügt über ein Parkplatzkonzept aus dem Jahr 2014 (momentan in Überarbeitung). Öffentliche Abstellplätze mit eingeschränkter Parkzeit gibt es bei der katholischen Kirche (max. 3 Stunden) und beim Sportplatz Aesch (max. 8 Stunden). Weitere öffentliche Abstellplätze (blaue Zone) gibt es am Cheesturmweg (6 PP), beim Dorfplatz (7 PP) und an der Kreuzung Wolfwilerweg-Usserdorf (6 PP). Mit der Parkkarte der Gemeinde kann dort zeitlich unbeschränkt parkiert werden. Im ganzen Gebiet Hodler-Gaisenacker-Dingeren gilt ein Parkverbot ausserhalb der Parkfelder. Weiter gibt es Parkverbote an der Fröschen- und Aeschgasse.

2.3 Langsamverkehr

Gemäss SchweizMobil führen durch das Untersuchungsgebiet die Veloroute 50 (Jurasüdfuss-Route, Etappe 1 Olten-Grenchen) und die Skatingroute 3 (Mittelland Skate, Etappe 7 Olten-Solothurn) in Ost-West-Richtung. Zudem verläuft durch das Siedlungsgebiet ein offizieller Wanderweg in Nord-Süd-Richtung.

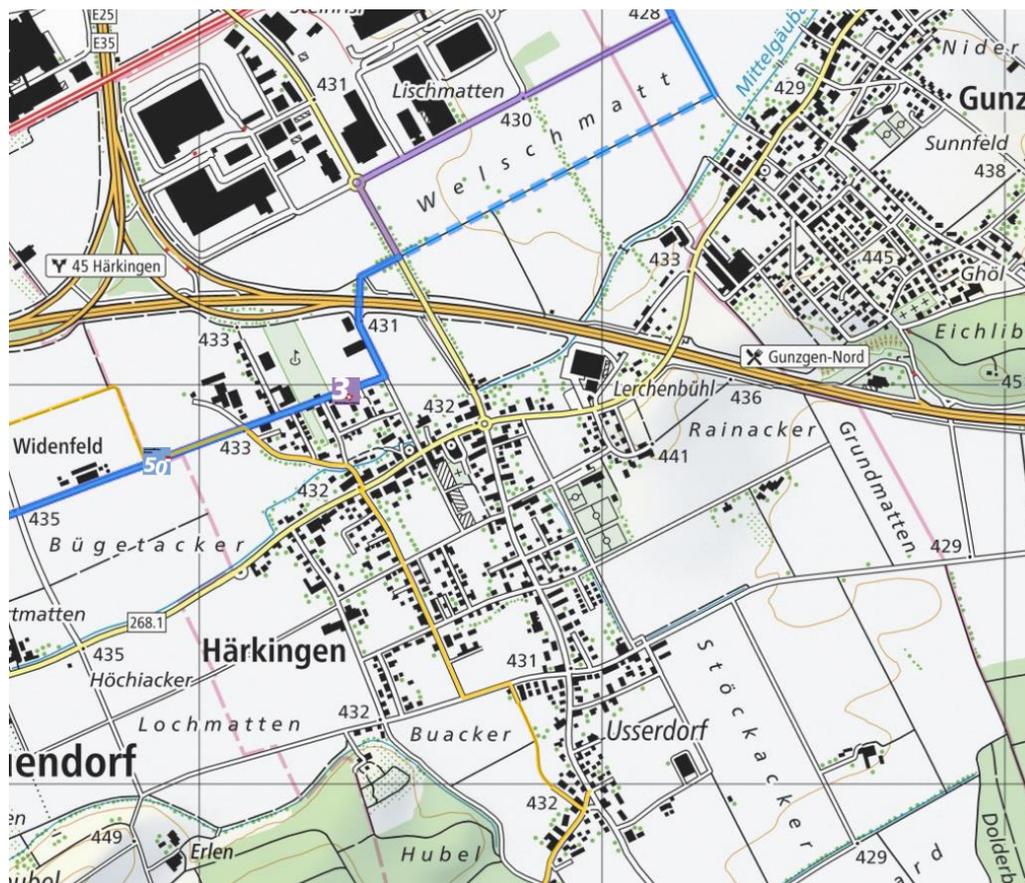


Abbildung 5 Velo- (blau) und Skatingroute (violett) sowie Wanderweg (orange)
(Quelle: schweizmobil.ch, Zugriff am 21.07.2022)

2.4 Geltendes Verkehrsregime

Momentan gilt auf dem gesamten Gemeindegebiet die Tempobeschränkung von Generell 50 km/h.

2.5 Unfallanalyse

Im Zeitraum vom 1. Januar 2017 bis 31. Dezember 2021 sind im Gemeindegebiet Härkingen 23 polizeilich registrierte Unfälle verzeichnet worden.

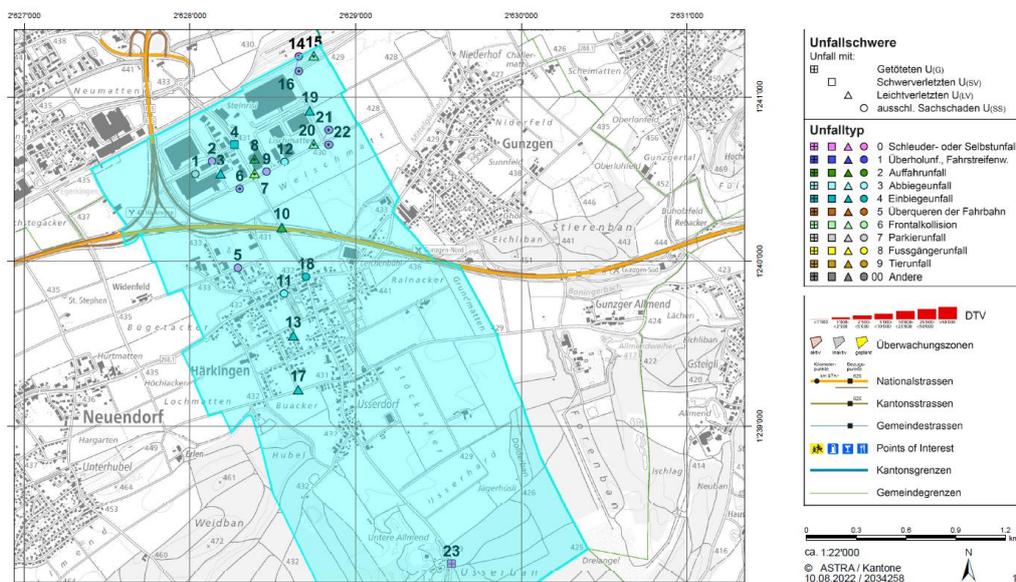


Abbildung 6 Unfallereignisse auf dem Gemeindegebiet Härkingen 2017 bis 2021
(Quelle: Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn)

Die Mehrheit der Unfälle, insgesamt 16, ereigneten sich im Industriegebiet nördlich der Autobahn. Dieses Gebiet wurde für die Einführung von Tempo 30 nicht in Betracht gezogen. 3 weitere Unfälle ereigneten sich auf Hauptstrassen.

Innerhalb des Untersuchungsperimeters ereigneten sich 4 Unfälle. Dabei handelt es sich um 2 Einbiegeunfälle mit Leichtverletzten (Unfall-Nrn. 13 und 17) sowie ein Abbiege- (Unfall-Nr. 11) und ein Schleuder- oder Selbstunfall (Unfall-Nr. 5) mit ausschliesslich Sachschaden.

Auf Basis der vorliegenden Unfallanalyse ist das Unfallrisiko in den Quartieren eher gering. Nebst der Temporeduktion sind keine Massnahmen zur Unfallverhütung nötig.

2.6 Verkehrsdatenerfassung

Im Zeitraum vom 22. Juni (12.00 Uhr) bis 29. Juni 2022 (11.59 Uhr) wurden während einer Woche an 5 Standorten Verkehrsmessungen durchgeführt (vgl. Abbildung 7). Für die Auswahl der Messquerschnitte wurde berücksichtigt, dass alle überprüften Tempo-30 Zonen abgedeckt sind und nicht direkt bei Kreuzungsstellen oder engen Kurven gemessen wird.



Abbildung 7 Verkehrsmessstandorte
(Quelle: infogis.ch, Zugriff am 21.07.2022, eigene Ergänzung)

Die wichtigsten Ergebnisse der Verkehrsmessungen können der Tabelle 1 entnommen werden. Die Messprotokolle sind im Anhang I zu finden.

Die höchsten Geschwindigkeiten wurden mit einem V_{85} (V_{85} : 85% aller Verkehrsteilnehmer fahren langsamer) von 45 km/h (Zählstelle Nr. 1) am Cheesturmweg gemessen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wird jedoch vom Grossteil der Verkehrsteilnehmenden eingehalten. Die Verkehrsbelastung auf dem Cheesturmweg beträgt ca. 500 Fz/Tag (saisonbereinigt).

In den Wohnquartieren südlich der Neuendörferstrasse/Hauptgasse (Hauptstrasse) sind mit einem V_{85} von 42 km/h (Zählstelle Nr. 2), 33 km/h (Zählstelle Nr. 3) und 37 km/h (Zählstelle Nr. 4) die gefahrenen Geschwindigkeiten deutlich unter den erlaubten 50 km/h. Die Verkehrsbelastung ist mit einem DTV (durchschnittlicher Tagesverkehr) von weniger als 200 Fz/Tag eher gering. Insbesondere am Nesslergraben (Zählstelle Nr. 4) wurde nur ein geringer DTV von 37 Fz/Tag gemessen.

Auf der Aeschgasse ist die gefahrene Geschwindigkeit leicht höher als in den Wohnquartieren. Mit einem V_{85} von 42 km/h liegt auch dieser Wert unterhalb der erlaubten 50 km/h. Die Verkehrsbelastung beträgt ca. 270 Fz/Tag.

Tabelle 1 Verkehrsmesswerte des jeweiligen Messquerschnitts (je Richtung, ohne Saisonbereinigung)

Zählstelle Nr.	Messrichtung		DTV [Fz/Tag]	V ₈₅ [km/h]	V ₅₀ [km/h]
1	Hodler	→	266	46	38
	Cheesturmweg	→	268	43	37
2	Neuendörferstrasse	→	73	40	33
	Lochmatten	→	70	39	31
3	Nesslergraben	→	95	32	25
	Länggasse	→	87	33	27
4	Länggasse	→	21	37	27
	Nesslergraben	→	18	37	30
5	Fröschengasse	→	129	42	34
	Aeschgasse	→	149	42	34

3 Synthese

3.1 Gebiet A: Nord

Im Gebiet Nord befindet sich im Norden ein Gewerbegebiet und daneben eine Golf Driving Range. Im Übrigen dient das Gebiet dem Wohnen. Dabei befinden sich südlich entlang des Hodlers vorwiegend Mehrfamilienhäuser. Die Strassen innerhalb der Wohngebiete sind eher schmal und es gibt teilweise Ausfahrten von Privatgrundstücken mit schlechten Sichtverhältnissen. Im Gegensatz zu den übrigen Strassen im Gebiet Nord sind die Strassen Cheesturmweg und Hodler (bis zur Kreuzung mit der Strasse Dingerten) mit 6 m relativ breit und verfügen auf der Seite des Wohngebiets über ein ca. 2 m breites Trottoir. Wobei der Cheesturmweg durch 5 Parkfelder eine Einengung erfährt. Entsprechend ist auf dem Hodler die gefahrene Geschwindigkeit deutlich höher als bei den übrigen Messstandorten (vgl. Kapitel 2.6). Auf dem Cheesturmweg und dem Hodler verlaufen eine offizielle Velo- und Skatingroute. Damit ist der Schutz des Langamsverkehrs auf diesen Strecken sehr wichtig. Das Fahren mit Tempo 50 km/h ist daher im Gebiet Nord grundsätzlich nicht situationsgerecht. Das Gebiet erfüllt aus den oben genannten Gründen die Anforderungen für die Einführung von Tempo-30-Zonen.

Folgende sind die wichtigsten Ziele, welche mit der Einführung der Tempo-30-Zone im Gebiet Nord erreicht werden sollen.

- Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten und damit des Bremsweges
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, speziell für Schulkinder und Anwohnende
- Steigerung der Wohnqualität
- Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden

3.2 Gebiet B: West

Im Gebiet West zwischen den beiden Kantonsstrassen Neuendörferstrasse/Hauptgasse und Fulenbachstrasse befinden sich vorwiegend Einfamilienhäuser. Dazwischen befinden sich offene Bereich mit landwirtschaftlicher Nutzung. Teilweise sind die Strassen mit einer Breite von ca. 3 m sehr schmal und es gibt durch die engen Radien sowie Einhausungen und Bepflanzungen direkt an der Strasse unübersichtliche Kreuzungen. Zudem gibt es im ganzen Gebiet relativ viele Ein- und Ausfahrten. Das Fahren mit Tempo 50 km/h ist daher in diesem Gebiet grundsätzlich nicht situationsgerecht. Daher wurden bei den Kreuzungen mit Kissens bereits verkehrsberuhigende Massnahmen umgesetzt und die Eingänge zum Gebiet jeweils mit einem Schild «Verkehrsberuhigte Strasse» gekennzeichnet. Die Verkehrsmessungen mit einem v_{85} zwischen 33 und 40 km/h zeigen, dass die Mehrheit der Verkehrsteilnehmenden die Geschwindigkeit auf die Situation anpassen.

Das Gebiet erfüllt aus den oben genannten Gründen die Anforderungen für die Einführung von Tempo-30-Zonen.

Folgende sind die wichtigsten Ziele, welche mit der Einführung der Tempo-30-Zone im Gebiet West erreicht werden sollen.

- Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten und damit des Bremsweges
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, speziell für Schulkinder und Anwohnende
- Steigerung der Wohnqualität
- Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden

3.3 Gebiet C: Ost

Im Gebiet Ost befinden sich neben Wohnnutzungen auch das Schulhaus, der Kindergarten und Sportanlagen. Entsprechend werden die Quartierstrassen auch häufig durch Kinder genutzt. Die Verkehrssicherheit ist somit in diesem Gebiet besonders wichtig. Mit dem auf der Strasse markierten Signal «Kinder» wird darauf hingewiesen, dass häufig mit Kindern auf der Fahrbahn zu rechnen ist. Entlang der Quartierstrassen befinden sich zahlreich Zufahrten und entlang der Aeschgasse eine Uferbestockung, welche die Sicht bei den Kreuzungen einschränkt. Ein separates Trottoir ist nur bei der Mehrzweckhalle entlang der Fröschengasse vorhanden. Das Fahren mit Tempo 50 km/h ist in im Gebiet Ost nicht situationgerecht. Die gefahrenen Geschwindigkeiten sind mit einem V_{85} von 42 Km/h (Aeschgasse) zwar deutlich unter den zulässigen 50 km/h, sollten jedoch insbesondere hinsichtlich der Schulwegsicherheit tiefer sein. Das Gebiet Ost erfüllt somit die Anforderungen für die Einführung von Tempo-30-Zonen.

Folgende sind die wichtigsten Ziele, welche mit der Einführung der Tempo-30-Zone im Gebiet Ost erreicht werden sollen.

- Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten und damit des Bremsweges
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, speziell für Schulkinder und Anwohnende
- Steigerung der Wohnqualität
- Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden

3.4 Gebiet D: Süd

Im Gebiet Süd befinden sich vorwiegend Wohnnutzungen. Die Bebauung orientiert sich dabei entlang der beiden Kantonstrassen Usserdorf und Boningerstrasse. Die zweite und dritte Bautiefe östlich entlang der Strasse Usserdorf werden über kurze Stichstrassen bzw. über Strassen welche in Flurwege übergehen, erschlossen. Die Verkehrsbelastung ist daher auf diesen kurzen Strassenabschnitten (Teuffeler, Eichen- und Wachtelweg) sehr gering und die gefahrene Geschwindigkeit kann als eher tief angenommen werden. Die Einführung von Tempo 30 beschränkt sich daher auf den Bündenweg, den Wolfwilerweg und den Schützenweg. Diese Strassen sind eher schmal und verfügen über zahlreiche Zufahrten. Durch den Wolfwiler- und den Schützenweg führt zudem eine offizielle Wanderroute. Das Fahren mit Tempo 50 km/h ist daher auf diesen Strassen grundsätzlich nicht situationgerecht.

Folgende sind die wichtigsten Ziele, welche mit der Einführung der Tempo-30-Zone im Gebiet Ost erreicht werden sollen.

- Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten und damit des Bremsweges
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, speziell für Schulkinder und Anwohnende
- Steigerung der Wohnqualität
- Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden

3.5 Reduktion der Höchstgeschwindigkeit

Aus den oben genannten Überlegungen wird die Einführung der Tempo-30-Zonen in den Gebiete Nord, West, Ost und Süd empfohlen. Mit der Errichtung der Tempo-30-Zonen in diesen Gebieten, wird hauptsächlich eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und eine Steigerung der Wohnqualität erreicht. Aufgrund der Anordnung des Strassennetzes sind keine unerwünschten Verkehrsumlagerungen auf andere Strassenstücke zu erwarten.

Die primär angestrebte Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr und insbesondere für die Schulkinder, kann durch keine andere Massnahme als die Reduzierung der Geschwindigkeit erreicht werden. **Die Argumentation stützt sich weitgehend auf Art. 108 Abs. 2 Signalisationsverordnung (SSV), Buchstabe b.**

4 Massnahmen

Grundsätzlich gelten gemäss Departmentsverordnung (UVEK) folgende Grundsätze über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28. September 2001:

2. Abschnitt: Verkehrsrechtliche Massnahmen und Gestaltung des Strassenraums

Art. 4 Verkehrsrechtliche Massnahmen

- ¹ Eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung durch Signale ist nur zulässig, wenn die Verkehrssicherheit es erfordert.
- ² Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig. In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.

Art. 5 Gestaltung des Strassenraumes

- ¹ Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Zone müssen deutlich erkennbar sein. Die Ein- und Ausfahrten der Zone sind durch eine kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht.
- ² Der Zonencharakter kann mit besonderen Markierungen nach den einschlägigen technischen Normen verdeutlicht werden.
- ³ Zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit sind nötigenfalls weitere Massnahmen zu ergreifen, wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen.

4.1 Signalisation in Tempo-30-Zonen

Die Signalisationen der Zoneneinfahrten werden einheitlich gestaltet und erfolgen bei allen Einfahrten in die Zone. Basis ist die Signalisationsverordnung (SSV). Die Massnahmen sollen damit übersichtlicher und gut verständlich werden. Die Tempo-30-Zonen werden in den Gebieten Nord, West, Ost und Süd mit Ausnahme von einzelnen Stichstrassen flächendeckend eingeführt, einerseits um ein einheitliches Verkehrsregime zu schaffen und eine übermässige Beschilderung (Signalwald) zu verhindern und andererseits um alle Wohngebiete gleichberechtigt zu behandeln. Die Massnahmen sollen damit übersichtlicher und gut verständlich werden.

Folgende Signale werden in der Tempo-30-Zone verwendet:

- «Beginn der Zone», mit Höchstgeschwindigkeit «30» (Signal Nr. 2.59.1)
bzw. «Ende der Zone», mit Höchstgeschwindigkeit «30» (Signal Nr. 2.59.2)

Beim Bündenweg (Strasse ohne Verzweigung) werden folgende Signale verwendet:

- Höchstgeschwindigkeit «30» (Signal Nr. 2.30)
bzw. Aufhebung Höchstgeschwindigkeit «30» (Signal Nr. 2.53)

4.2 Markierung in Tempo-30-Zonen

Strassenmarkierungen können auf einfache und kostengünstige Art einen grossen Beitrag zur Verkehrsberuhigung leisten. Zusätzlich stellen sie für den Strassenunterhalt keine Hürden dar. Zur Umsetzung der T30-Zonen wird deshalb hauptsächlich mit Markierungen gearbeitet.

Bodenmarkierung «Zone 30»:

Die Signalisation bei den Eingängen in die Tempo-30-Zone wird mit einer Markierung «ZONE 30» über die Strassenbreite unterstützt. Bei den wichtigsten Abzweigungen sowie bei längeren Strassenabschnitten wird die Wiederholungsmarkierung «30» aufgebracht.

Vortrittsregelung:

Im Gebiet Nord ist heute der Lammweg gegenüber den Strassen Hausmatten und Dingerten vortrittsberechtigt. Neu gelten auch bei diesen beiden Kreuzungen Rechtsvortritt. Die bestehenden Markierungen und Schilder «Kein Vortritt» und «Stopp» werden entfernt und um den Rechtsvortritt zu unterstreichen, neue Leitlinien markiert. Im Übrigen gilt in den neuen Tempo-30-Zonen weiterhin Rechtsvortritt. Bei den Kreuzungen sind Leitlinien bereits markiert und es müssen keine ergänzt werden.

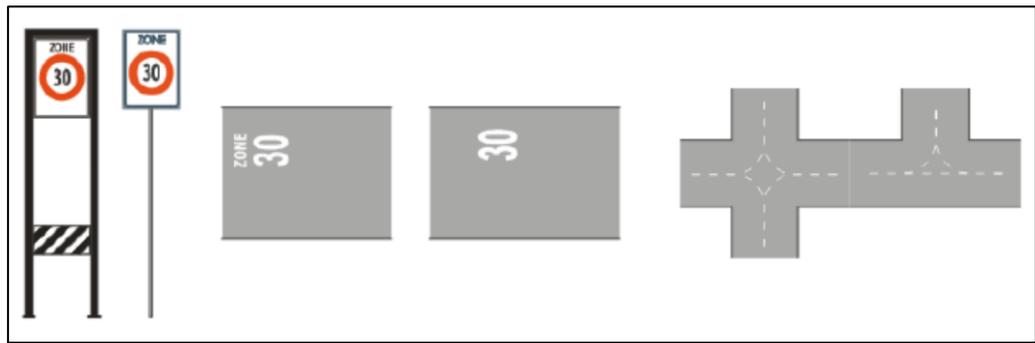


Abbildung 8 Massnahmenkatalog gemäss SSV

4.3 Gestaltungs- und Verkehrsberuhigung

Die Gestaltungs- und Verkehrsberuhigungsmassnahmen dienen dazu den Strassenverlauf übersichtlicher zu gestalten und die Verkehrsteilnehmer dazu zu bringen die angeordnete Höchstgeschwindigkeit einzuhalten. Die Fahrgeschwindigkeiten sind in den Quartieren mit vorgesehener Tempo-30-Zone relativ gering. Es sind, neben den bereits vorhandenen Kissens, keine weiteren Gestaltungs- und Verkehrsberuhigungsmassnahmen notwendig.

5 Schlussfolgerung

Die Erarbeitung des Konzepts erfolgte in Zusammenarbeit mit Vertretern des Gemeinderates und der Verwaltung. Mit der Errichtung von Tempo-30-Zonen soll die Zielvorgabe $V_{85} < 38$ km/h erreicht werden. Dank der tieferen Geschwindigkeiten wird der Langsamverkehr attraktiver. Die Wohnquartiere erhalten Tempo 30, womit die Wohnqualität erhöht wird. Die Massnahmen in diesem Gutachten sind zweck- und verhältnismässig. Die Zufahrt für die Anwohner, die Landwirtschaft und die Unterhaltsdienste der Kehrriichtabfuhr, Schneeräumung etc. werden in keiner Weise eingeschränkt.

Die Nachkontrolle findet ein Jahr nach der Umsetzung der Tempo-30-Zonen statt. Wird die Zielvorgabe nicht erreicht, sind weitere Verkehrsberuhigungsmassnahmen zu treffen.

BSB + Partner Ingenieure und Planer AG



Manuel Bugmann



Matthias Wyss

Oensingen, 15.11.2022

Anhang I Protokoll Verkehrsmessung

2022

Zählstelle Nr. 1
Gemeinde Härkingen
 Strassenname, Hausnummer Cheesturmweg (GB Nr. 41)
 Standort Innerorts
 Landeskordinaten (E / N) 2'628'475 1'239'978
Richtung 1 (R1) nach **Hodler**
Richtung 2 (R2) nach **Hauptgasse**

Zählung
 Geräte-Typ Seitenradar
 Geräte-Nr. 5
 Messperson Manuel Bugmann
 Auswertung 08.07.2022 / bug
Ausgewerteter Zeitraum
 von 22.06.2022 12:00
 bis 29.06.2022 11:59
 Dauer (in Tagen) 7

Auftraggeber Einwohnergemeinde Härkingen
 Grund der Zählung Einführung Tempo 30

Jahresdurchschnitt

Saisonbereinigt nach SN 40 005 Version 2019-03

Alle Fahrzeuge

DTV Jahr	(dTV-24h / Kf)	QS	R1	R2	Kf
		[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	
		509	253	255	1.05

Jahresaufkommen

	(dTV-24 * 365)			
unbereinigt		194'910	97'090	97'820
bereinigt	(DTV Jahr * 365)	185'629	92'467	93'162

Messwerte (ausgewerteter Zeitraum)

Alle Fahrzeuge

Alle Tage (Mo-So)		QS	R1	R2
		[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]
dTV-24		534	266	268
dTV-16	(06:00 - 22:00)	508	246	262
dTV-8	(22:00 - 06:00)	26	20	6

Schwerverkehr (LW-Anteil)

	QS	R1	R2
	[in % DTV]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]
	6.7	36	15
	7.1	36	15
	0.0	0	0

Alle Werktage (Mo-Fr)

Alle Werktage (Mo-Fr)	dWV-24	QS	R1	R2
		[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]
		646	319	327
MSP	(07:00 - 08:00)	43	24	20
ASP	(17:00 - 18:00)	82	31	51

	QS	R1	R2
	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]
	7.1	46	18
	4.6	2	1
	2.4	2	1

Geschwindigkeiten

Gemessene Geschwindigkeiten

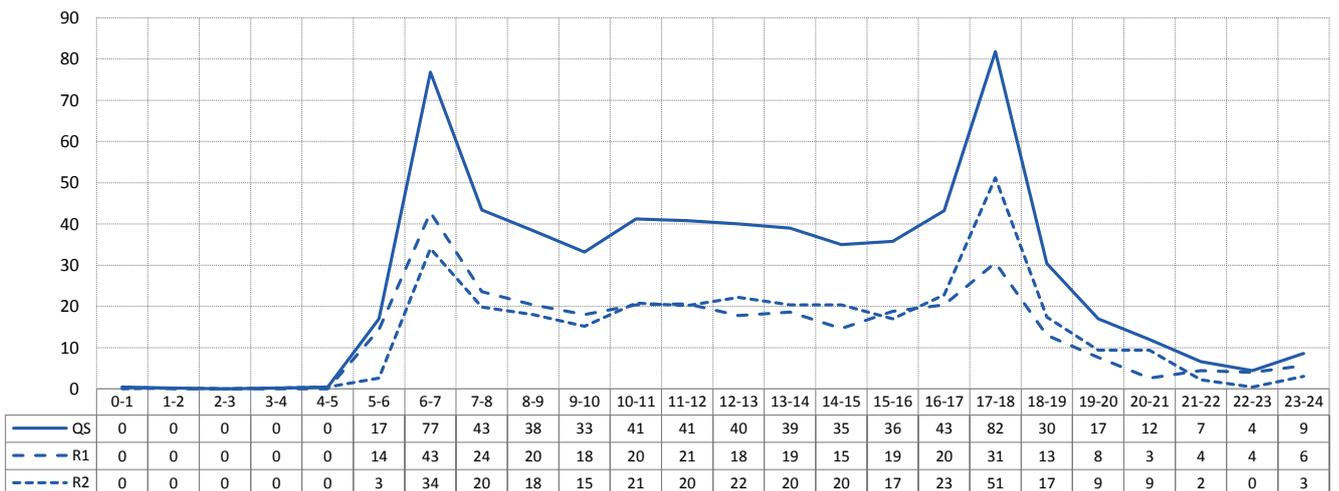
	QS	R1	R2
	[km/h]	[km/h]	[km/h]
v85	45	46	43
v50	37	38	37
vd	37	38	36
vmax	78	78	62

Signalisierte Geschwindigkeiten

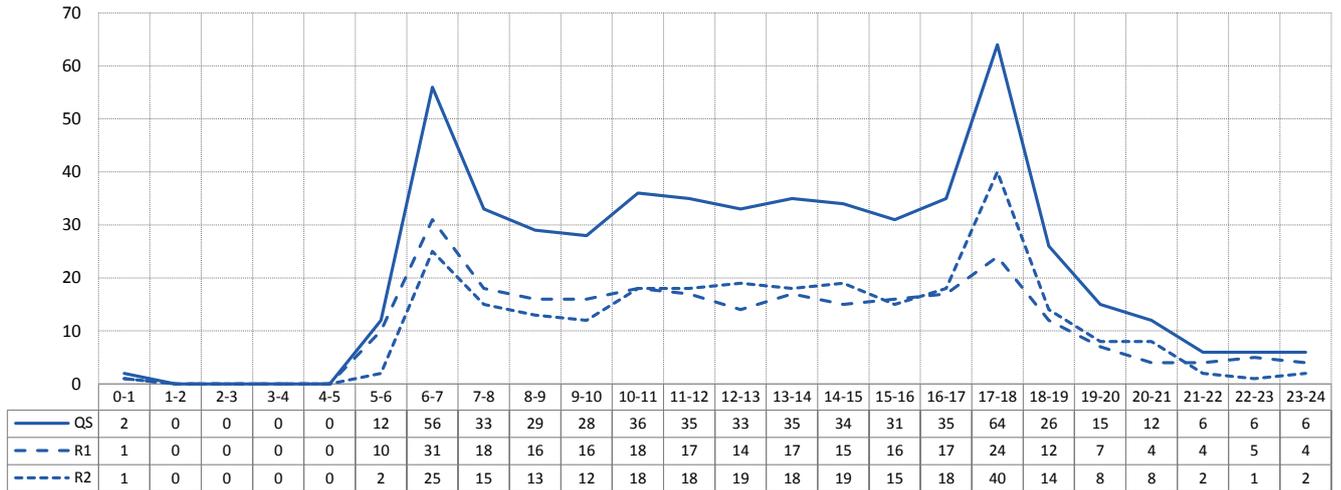
R1	[km/h]	50
R2	[km/h]	50

Ganglinien

Tagesganglinie - Durchschnittlicher Werktagsverkehr dWV (Mo-Fr)

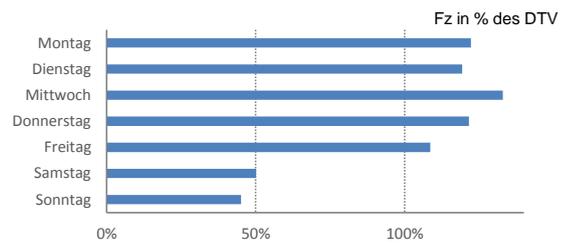


Tagesganglinie - Durchschnittlicher Tagesverkehr dTV



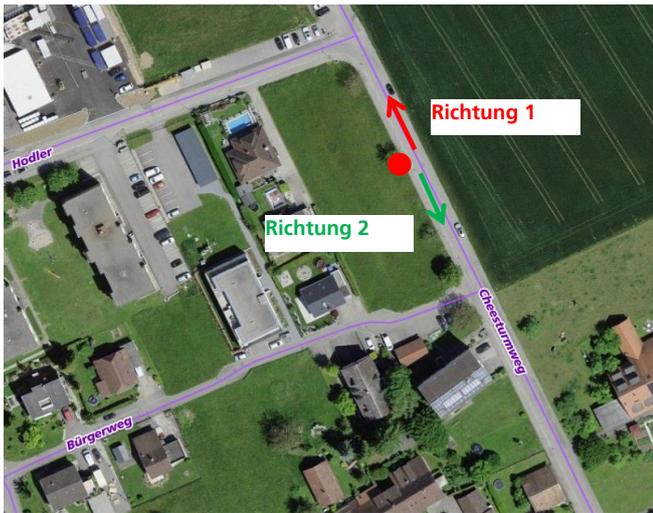
Wochenganglinie

	[Fz/Tag]	[in % DTV]
Montag	653	122.3%
Dienstag	637	119.3%
Mittwoch	710	133.0%
Donnerstag	649	121.5%
Freitag	580	108.6%
Samstag	268	50.2%
Sonntag	241	45.1%



Bemerkungen

Situation



Fotos



Abkürzungen und Erklärungen

DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (Jahresmittel)
dTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr über 24, 16 oder 8 Tagesstunden im ausgewerteten Zeitraum
dWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr über 24 Tagestunden im ausgewerteten Zeitraum
MSP	Durchschnittliche Verkehrsstärke in der Morgenspitzenstunde der Werktage von 07-08 Uhr im ausgewerteten Zeitraum
ASP	Durchschnittliche Verkehrsstärke in der Abendspitzenstunde der Werktage von 17-18 Uhr im ausgewerteten Zeitraum
Fz	Fahrzeuge
LW	Schwerverkehr. Der LW-Anteil entspricht seit 2014 den Klassen 1, 8, 9 und 10 nach Schema "Swiss 10" (Bus, Car; Lastwagen; Lastenzug; Sattelzug)
Nn	Durchschnittlicher Nachtverkehr (stündliche Verkehr von 22 bis 06 Uhr) im ausgewerteten Zeitraum
Nt	Durchschnittlicher Tagesverkehr (stündliche Verkehr von 06 bis 22 Uhr) im ausgewerteten Zeitraum
Nt2/Nn2	Die Teilverkehrsmengen Nt2 und Nn2 umfassen den Schwerverkehr + Motorräder (lärmintensiv)
QS	Querschnitt (Summe aller Spuren)

2022

Zählstelle Nr. 2
Gemeinde Härkingen
 Strassenname, Hausnummer Lochmatten 6
 Standort Innerorts
 Landeskoordinaten (E / N) 2'628'271 1'239'562
Richtung 1 (R1) nach Neuendörflerstrasse
Richtung 2 (R2) nach Häberlig

Zählung
 Geräte-Typ Seitenradar
 Geräte-Nr. 6
 Messperson Manuel Bugmann
 Auswertung 08.07.2022 / bug
Ausgewerteter Zeitraum
 von 22.06.2022 12:00
 bis 29.06.2022 11:59
 Dauer (in Tagen) 7

Auftraggeber Einwohnergemeinde Härkingen
 Grund der Zählung Einführung Tempo 30

Jahresdurchschnitt

Saisonbereinigt nach SN 40 005 Version 2019-03

Alle Fahrzeuge

DTV Jahr	(dTV-24h / Kf)	QS	R1	R2	Kf
		[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	
		135	70	66	1.05

Jahresaufkommen

	(dTV-24 * 365)			
unbereinigt		51'830	26'645	25'185
bereinigt	(DTV Jahr * 365)	49'362	25'376	23'986

Messwerte (ausgewerteter Zeitraum)

Alle Fahrzeuge

Alle Tage (Mo-So)		QS	R1	R2
		[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]
dTV-24		142	73	69
dTV-16	(06:00 - 22:00)	138	70	68
dTV-8	(22:00 - 06:00)	4	3	1

Schwerverkehr (LW-Anteil)

	QS	R1	R2
	[in % DTV]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]
	2.8	4	1
	2.9	4	1
	0.0	0	0

Alle Werktage (Mo-Fr)

Alle Werktage (Mo-Fr)	dWV-24	QS	R1	R2
		[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]
		157	82	76
MSP	(07:00 - 08:00)	8	6	2
ASP	(17:00 - 18:00)	21	9	12

	QS	R1	R2
	[in % DTV]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]
	4.5	7	2
	11.9	1	0
	0.0	0	0

Geschwindigkeiten

Gemessene Geschwindigkeiten

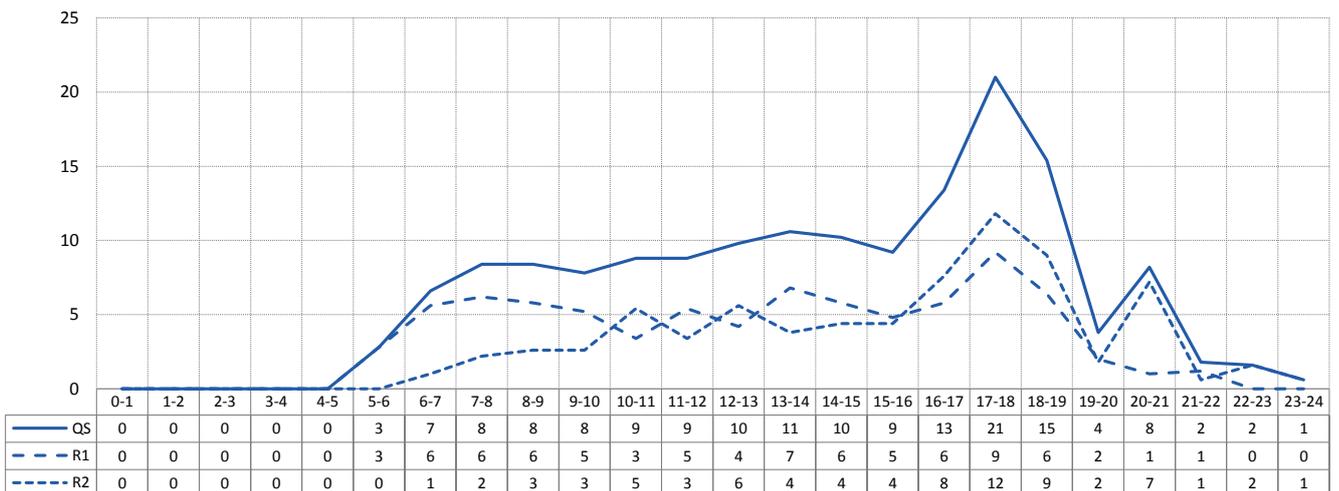
	QS	R1	R2
	[km/h]	[km/h]	[km/h]
v85	40	40	39
v50	33	33	31
vd	32	33	31
vmax	58	58	50

Signalisierte Geschwindigkeiten

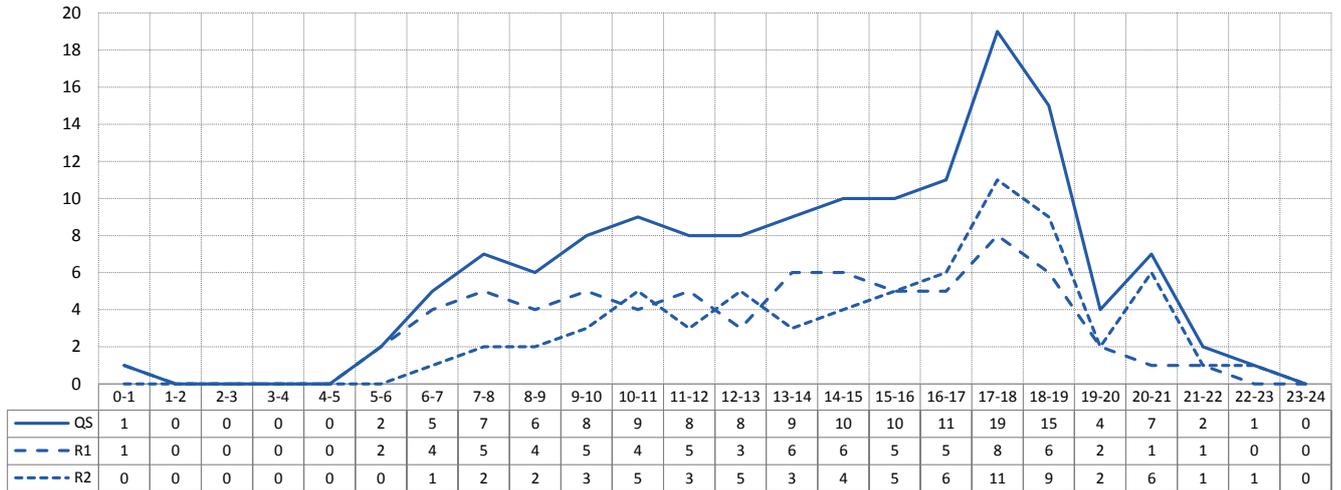
R1	[km/h]	50
R2	[km/h]	50

Ganglinien

Tagesganglinie - Durchschnittlicher Werktagsverkehr dWV (Mo-Fr)

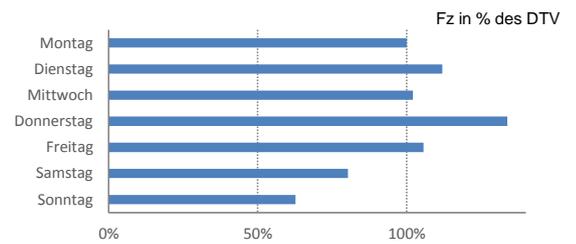


Tagesganglinie - Durchschnittlicher Tagesverkehr dTV



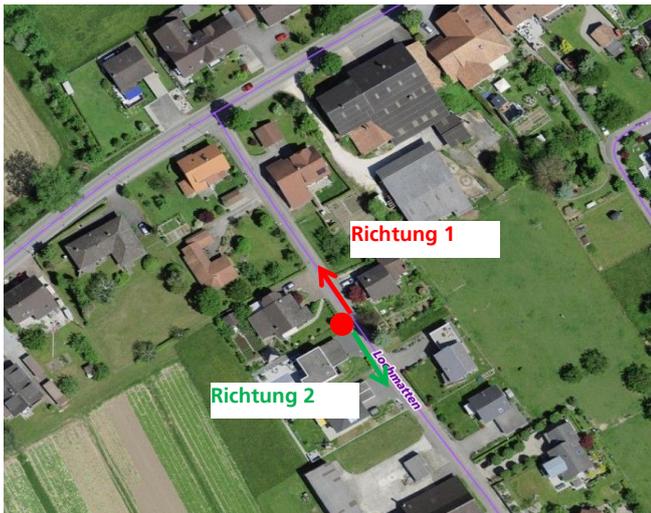
Wochenganglinie

	[Fz/Tag]	[in % DTV]
Montag	142	100.0%
Dienstag	159	112.0%
Mittwoch	145	102.1%
Donnerstag	190	133.8%
Freitag	150	105.6%
Samstag	114	80.3%
Sonntag	89	62.7%



Bemerkungen

Situation



Fotos



Abkürzungen und Erklärungen

DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (Jahresmittel)
dTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr über 24, 16 oder 8 Tagesstunden im ausgewerteten Zeitraum
dWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr über 24 Tagestunden im ausgewerteten Zeitraum
MSP	Durchschnittliche Verkehrsstärke in der Morgenspitzenstunde der Werktage von 07-08 Uhr im ausgewerteten Zeitraum
ASP	Durchschnittliche Verkehrsstärke in der Abendspitzenstunde der Werktage von 17-18 Uhr im ausgewerteten Zeitraum
Fz	Fahrzeuge
LW	Schwerverkehr. Der LW-Anteil entspricht seit 2014 den Klassen 1, 8, 9 und 10 nach Schema "Swiss 10" (Bus, Car; Lastwagen; Lastenzug; Sattelzug)
Nn	Durchschnittlicher Nachtverkehr (stündliche Verkehr von 22 bis 06 Uhr) im ausgewerteten Zeitraum
Nt	Durchschnittlicher Tagesverkehr (stündliche Verkehr von 06 bis 22 Uhr) im ausgewerteten Zeitraum
Nt2/Nn2	Die Teilverkehrsmengen Nt2 und Nn2 umfassen den Schwerverkehr + Motorräder (lärmintensiv)
QS	Querschnitt (Summe aller Spuren)

2022

Zählstelle Nr. 3
Gemeinde Härkingen
 Strassenname, Hausnummer Länggasse 20
 Standort Innerorts
 Landeskordinaten (E / N) 2'628'525 1'239'520
Richtung 1 (R1) nach **Nesslergraben**
Richtung 2 (R2) nach **Häberlig**

Zählung
 Geräte-Typ Seitenradar
 Geräte-Nr. 9
 Messperson Manuel Bugmann
 Auswertung 08.07.2022 / bug
Ausgewerteter Zeitraum
 von 22.06.2022 12:00
 bis 29.06.2022 11:59
 Dauer (in Tagen) 7

Auftraggeber Einwohnergemeinde Härkingen
 Grund der Zählung Einführung Tempo 30

Jahresdurchschnitt

Saisonbereinigt nach SN 40 005 Version 2019-03

Alle Fahrzeuge

DTV Jahr	(dTV-24h / Kf)	QS	R1	R2	Kf	1.05
		[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]		
		173	90	83		

Jahresaufkommen

	(dTV-24 * 365)			
unbereinigt		66'430	34'675	31'755
bereinigt	(DTV Jahr * 365)	63'267	33'024	30'243

Messwerte (ausgewerteter Zeitraum)

Alle Fahrzeuge

Alle Tage (Mo-So)		QS	R1	R2
		[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]
dTV-24		182	95	87
dTV-16	(06:00 - 22:00)	177	93	84
dTV-8	(22:00 - 06:00)	5	2	3

Schwerverkehr (LW-Anteil)

	QS	R1	R2
	[in % DTV]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]
	0.5	1	1
	0.6	1	0
	0.0	0	0

Alle Werktage (Mo-Fr)

Alle Werktage (Mo-Fr)	dWV-24	QS	R1	R2
		[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]
		195	100	95
MSP	(07:00 - 08:00)	13	1	12
ASP	(17:00 - 18:00)	24	17	7

	QS	R1	R2
	[in % DTV]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]
	1.0	2	2
	0.0	0	0
	0.0	0	0

Geschwindigkeiten

Gemessene Geschwindigkeiten

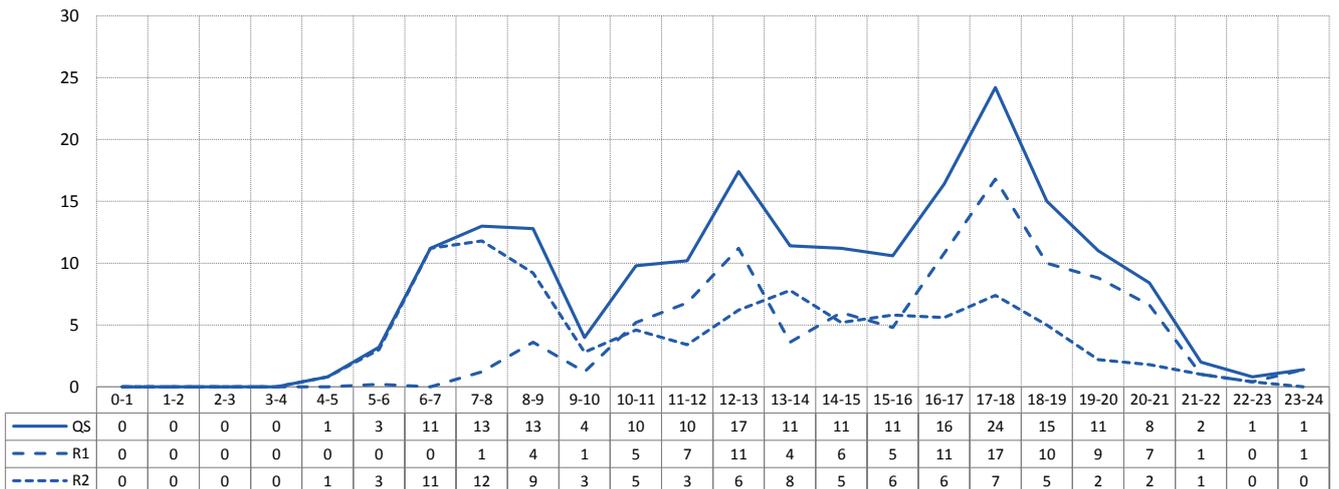
	QS	R1	R2
	[km/h]	[km/h]	[km/h]
v85	33	32	33
v50	26	25	27
vd	26	25	26
vmax	48	48	48

Signalisierte Geschwindigkeiten

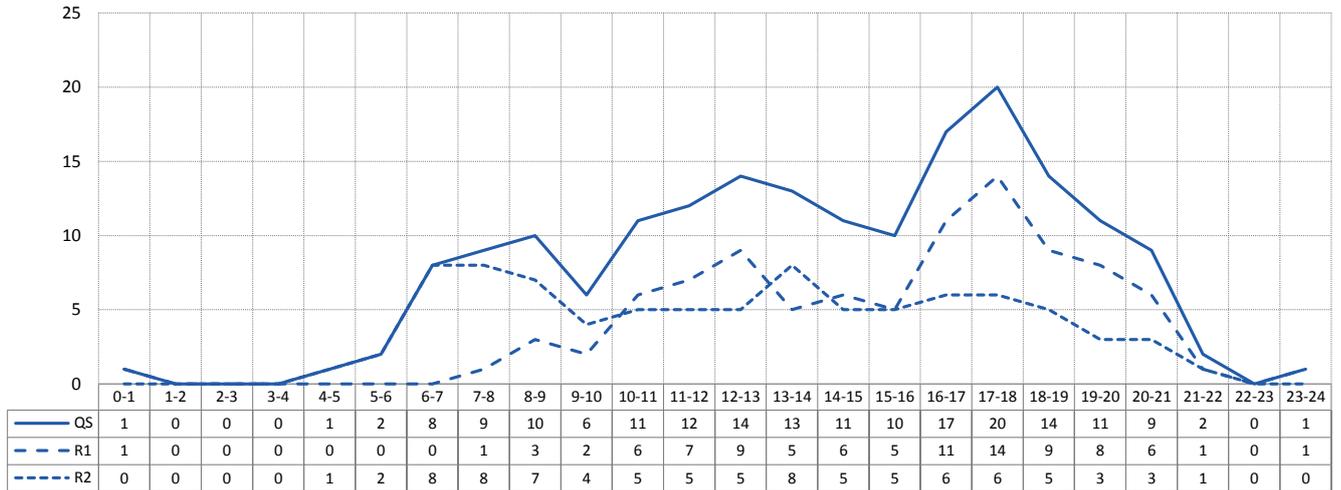
R1	[km/h]	50
R2	[km/h]	50

Ganglinien

Tagesganglinie - Durchschnittlicher Werktagsverkehr dWV (Mo-Fr)

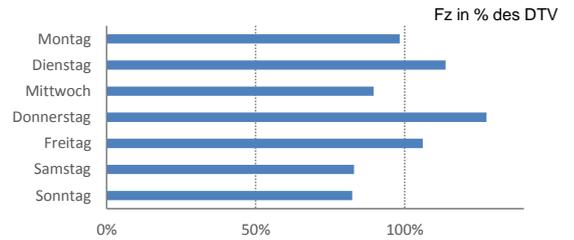


Tagesganglinie - Durchschnittlicher Tagesverkehr dTV



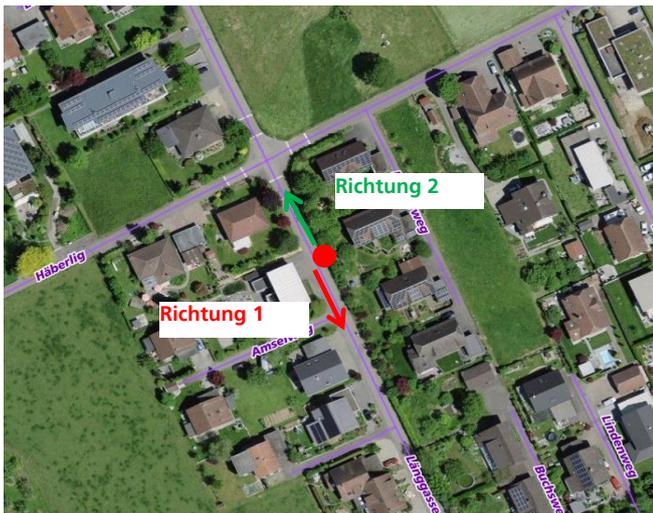
Wochenganglinie

	[Fz/Tag]	[in % DTV]
Montag	179	98.4%
Dienstag	207	113.7%
Mittwoch	163	89.6%
Donnerstag	232	127.5%
Freitag	193	106.0%
Samstag	151	83.0%
Sonntag	150	82.4%



Bemerkungen

Situation



Fotos



Abkürzungen und Erklärungen

DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (Jahresmittel)
dTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr über 24, 16 oder 8 Tagesstunden im ausgewerteten Zeitraum
dWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr über 24 Tagestunden im ausgewerteten Zeitraum
MSP	Durchschnittliche Verkehrsstärke in der Morgenspitzenstunde der Werktage von 07-08 Uhr im ausgewerteten Zeitraum
ASP	Durchschnittliche Verkehrsstärke in der Abendspitzenstunde der Werktage von 17-18 Uhr im ausgewerteten Zeitraum
Fz	Fahrzeuge
LW	Schwerverkehr. Der LW-Anteil entspricht seit 2014 den Klassen 1, 8, 9 und 10 nach Schema "Swiss 10" (Bus, Car; Lastwagen; Lastenzug; Sattelzug)
Nn	Durchschnittlicher Nachtverkehr (stündliche Verkehr von 22 bis 06 Uhr) im ausgewerteten Zeitraum
Nt	Durchschnittlicher Tagesverkehr (stündliche Verkehr von 06 bis 22 Uhr) im ausgewerteten Zeitraum
Nt2/Nn2	Die Teilverkehrsmengen Nt2 und Nn2 umfassen den Schwerverkehr + Motorräder (lärmintensiv)
QS	Querschnitt (Summe aller Spuren)

2022

Zählstelle Nr. 4
Gemeinde Härkingen
 Strassenname, Hausnummer Nesslergraben 51
 Standort Innerorts
 Landeskordinaten (E / N) 2'628'495 1'239'350
Richtung 1 (R1) nach **Länggasse**
Richtung 2 (R2) nach **Lochmatten**

Zählung
 Geräte-Typ Seitenradar
 Geräte-Nr. 12
 Messperson Manuel Bugmann
 Auswertung 08.07.2022 / bug
Ausgewerteter Zeitraum
 von 22.06.2022 12:00
 bis 29.06.2022 11:59
 Dauer (in Tagen) 7

Auftraggeber Einwohnergemeinde Härkingen
 Grund der Zählung Einführung Tempo 30

Jahresdurchschnitt

Saisonbereinigt nach SN 40 005 Version 2019-03

Alle Fahrzeuge

DTV Jahr	(dTV-24h / Kf)	QS	R1	R2	Kf	1.05
		[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]		
		37	20	17		

Jahresaufkommen

	(dTV-24 * 365)	14'235	7'665	6'570
unbereinigt				
bereinigt	(DTV Jahr * 365)	13'557	7'300	6'257

Messwerte (ausgewerteter Zeitraum)

Alle Fahrzeuge

Alle Tage (Mo-So)		QS	R1	R2
		[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]
dTV-24		39	21	18
dTV-16	(06:00 - 22:00)	39	21	18
dTV-8	(22:00 - 06:00)	0	0	0

Schwerverkehr (LW-Anteil)

	QS	R1	R2
	[in % DTV]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]
	5.1	2	2
	5.1	2	2
	0.0	0	0

Alle Werktage (Mo-Fr)

Alle Werktage (Mo-Fr)	dWV-24	QS	R1	R2
		[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]
		42	23	19
MSP	(07:00 - 08:00)	3	1	2
ASP	(17:00 - 18:00)	5	3	2

	QS	R1	R2
	[in % DTV]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]
	7.1	3	3
	0.0	0	0
	0.0	0	0

Geschwindigkeiten

Gemessene Geschwindigkeiten

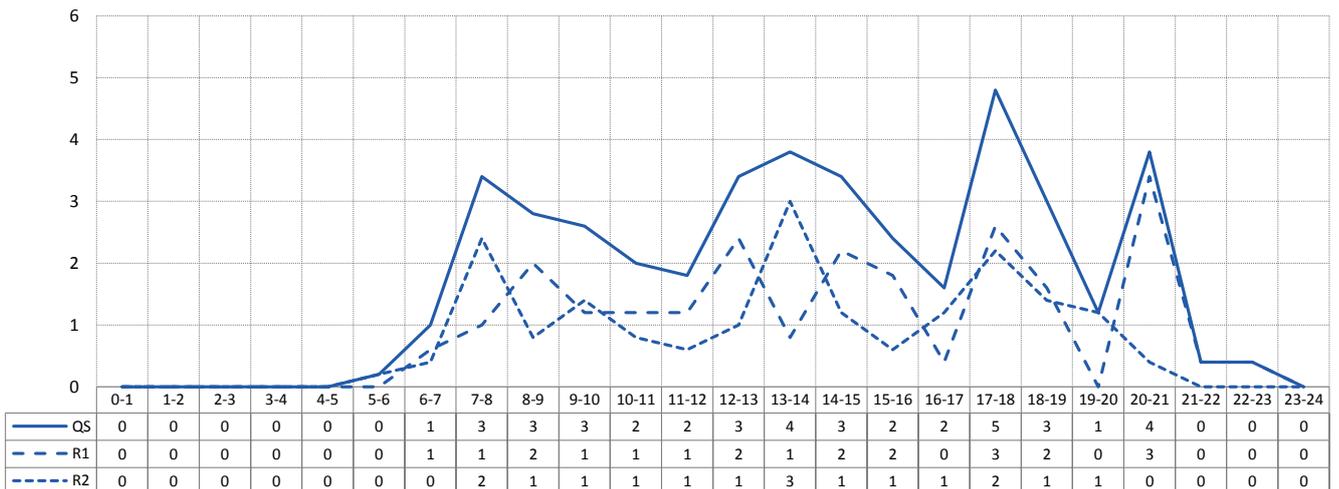
	QS	R1	R2
	[km/h]	[km/h]	[km/h]
v85	37	37	37
v50	28	27	30
vd	28	27	28
vmax	51	51	50

Signalisierte Geschwindigkeiten

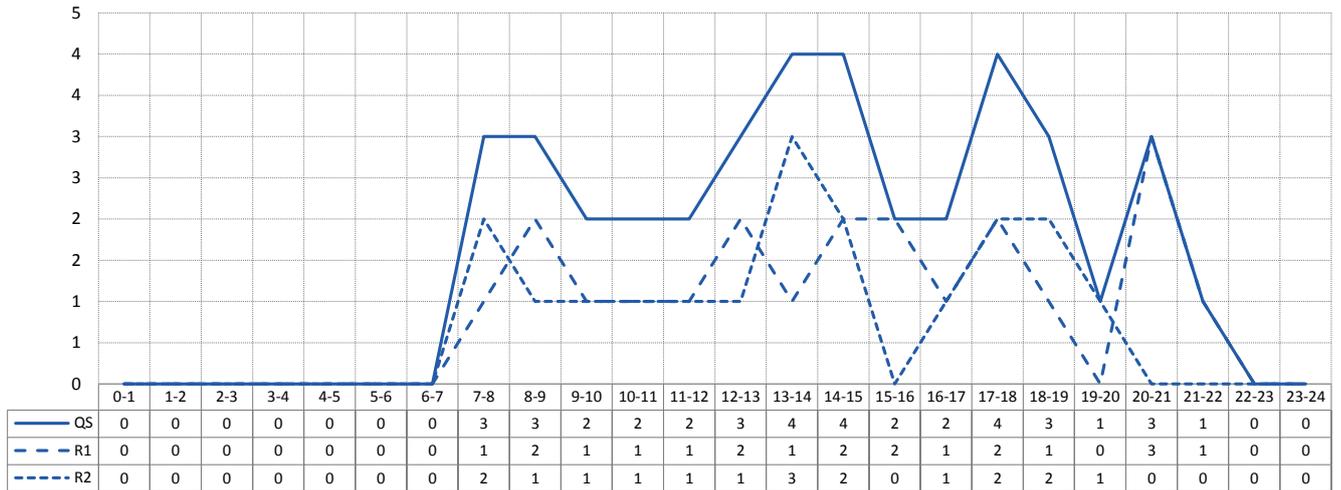
R1	[km/h]	50
R2	[km/h]	50

Ganglinien

Tagesganglinie - Durchschnittlicher Werktagsverkehr dWV (Mo-Fr)

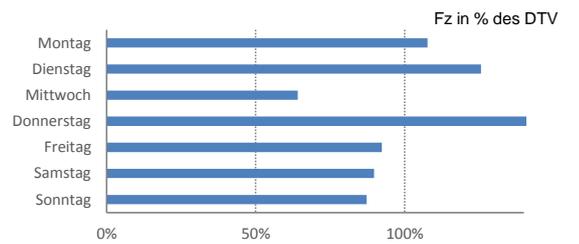


Tagesganglinie - Durchschnittlicher Tagesverkehr dTV



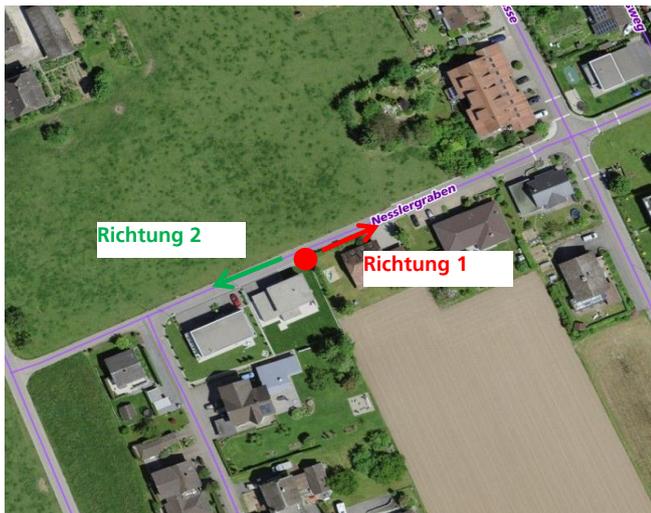
Wochenganglinie

	[Fz/Tag]	[in % DTV]
Montag	42	107.7%
Dienstag	49	125.6%
Mittwoch	25	64.1%
Donnerstag	58	148.7%
Freitag	36	92.3%
Samstag	35	89.7%
Sonntag	34	87.2%



Bemerkungen

Situation



Fotos



Abkürzungen und Erklärungen

DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (Jahresmittel)
dTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr über 24, 16 oder 8 Tagesstunden im ausgewerteten Zeitraum
dWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr über 24 Tagestunden im ausgewerteten Zeitraum
MSP	Durchschnittliche Verkehrsstärke in der Morgenspitzenstunde der Werktage von 07-08 Uhr im ausgewerteten Zeitraum
ASP	Durchschnittliche Verkehrsstärke in der Abendspitzenstunde der Werktage von 17-18 Uhr im ausgewerteten Zeitraum
Fz	Fahrzeuge
LW	Schwerverkehr. Der LW-Anteil entspricht seit 2014 den Klassen 1, 8, 9 und 10 nach Schema "Swiss 10" (Bus, Car; Lastwagen; Lastenzug; Sattelzug)
Nn	Durchschnittlicher Nachtverkehr (stündliche Verkehr von 22 bis 06 Uhr) im ausgewerteten Zeitraum
Nt	Durchschnittlicher Tagesverkehr (stündliche Verkehr von 06 bis 22 Uhr) im ausgewerteten Zeitraum
Nt2/Nn2	Die Teilverkehrsmengen Nt2 und Nn2 umfassen den Schwerverkehr + Motorräder (lärmintensiv)
QS	Querschnitt (Summe aller Spuren)

2022

Zählstelle Nr. 5
Gemeinde Härkingen
 Strassenname, Hausnummer Aeschgasse (Fröschengasse 7)
 Standort Innerorts
 Landeskordinaten (E / N) 2'628'856 1'239'793
Richtung 1 (R1) nach Fröschengasse
Richtung 2 (R2) nach Gunzgerstrasse

Zählung
 Geräte-Typ Seitenradar
 Geräte-Nr. 11
 Messperson Manuel Bugmann
 Auswertung 08.07.2022 / bug
Ausgewerteter Zeitraum
 von 22.06.2022 12:00
 bis 29.06.2022 11:59
 Dauer (in Tagen) 7

Auftraggeber Einwohnergemeinde Härkingen
 Grund der Zählung Einführung Tempo 30

Jahresdurchschnitt

Saisonbereinigt nach SN 40 005 Version 2019-03

Alle Fahrzeuge

DTV Jahr	(dTV-24h / Kf)	QS	R1	R2	Kf	1.05
		[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]		
		265	123	142		

Jahresaufkommen

	(dTV-24 * 365)			
unbereinigt		101'470	47'085	54'385
bereinigt	(DTV Jahr * 365)	96'638	44'843	51'795

Messwerte (ausgewerteter Zeitraum)

Alle Fahrzeuge

Schwerverkehr (LW-Anteil)

Alle Tage (Mo-So)	[Fz/Tag]	QS	R1	R2	[in % DTV]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]
		[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]				
dTV-24		278	129	149	2.2	6	2	4
dTV-16 (06:00 - 22:00)		263	127	136	2.3	6	2	4
dTV-8 (22:00 - 06:00)		15	2	13	0.0	0	0	0

Alle Werktage (Mo-Fr)

Alle Werktage (Mo-Fr)	[Fz/Tag]	QS	R1	R2	[in % DTV]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]
		[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]				
dWV-24		279	128	151	2.5	7	2	5
MSP (07:00 - 08:00)		21	6	15	0.0	0	0	0
ASP (17:00 - 18:00)		34	22	11	0.0	0	0	0

Geschwindigkeiten

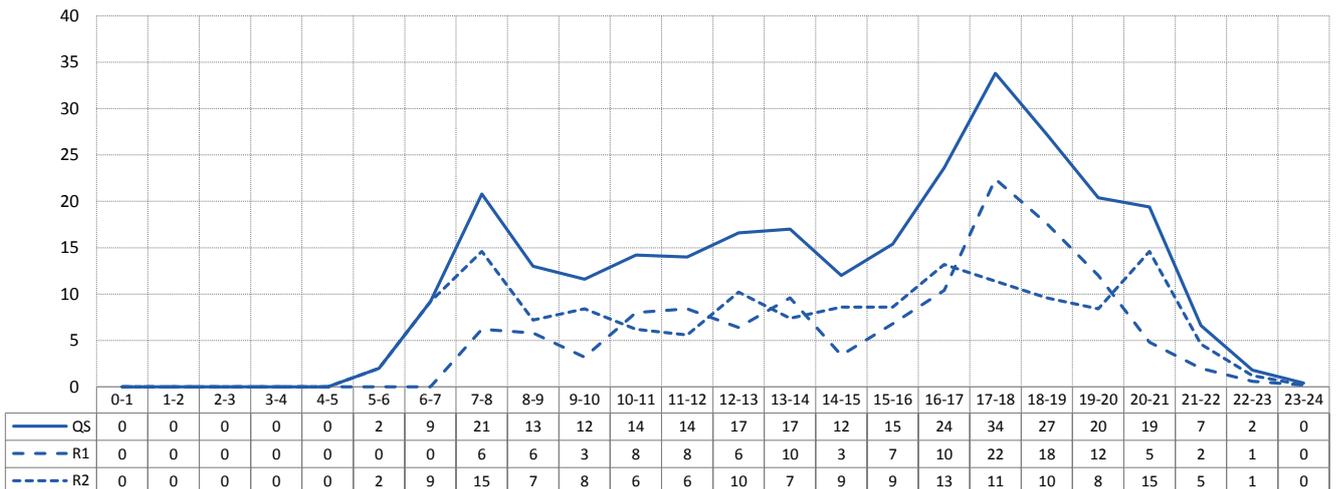
Gemessene Geschwindigkeiten

Signalisierte Geschwindigkeiten

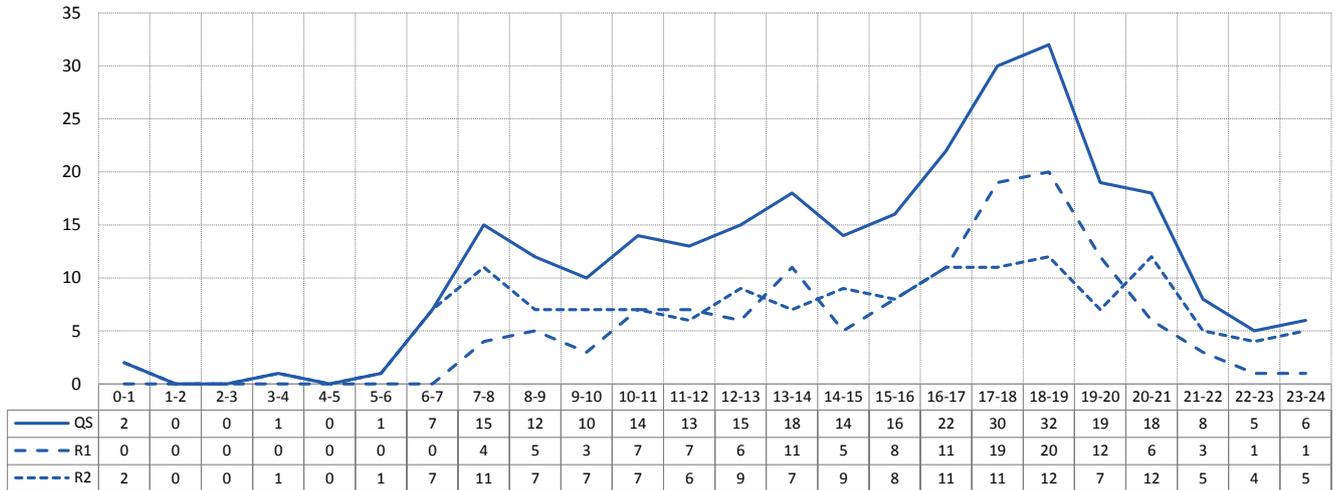
	QS	R1	R2	Signalisierte Geschwindigkeiten		
	[km/h]	[km/h]	[km/h]	R1	[km/h]	
v85	42	42	42			50
v50	34	34	34	R2	[km/h]	50
vd	34	34	34			
vmax	73	62	73			

Ganglinien

Tagesganglinie - Durchschnittlicher Werktagsverkehr dWV (Mo-Fr)

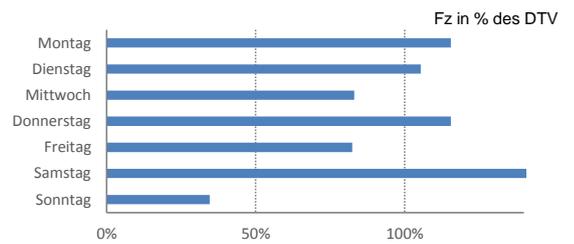


Tagesganglinie - Durchschnittlicher Tagesverkehr dTV



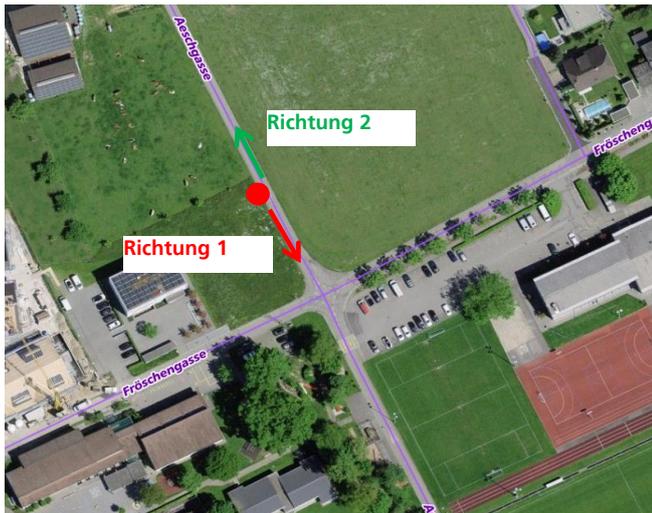
Wochenganglinie

	[Fz/Tag]	[in % DTV]
Montag	321	115.5%
Dienstag	293	105.4%
Mittwoch	231	83.1%
Donnerstag	321	115.5%
Freitag	229	82.4%
Samstag	447	160.8%
Sonntag	96	34.5%



Bemerkungen

Situation



Fotos



Abkürzungen und Erklärungen

DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (Jahresmittel)
dTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr über 24, 16 oder 8 Tagesstunden im ausgewerteten Zeitraum
dWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr über 24 Tagestunden im ausgewerteten Zeitraum
MSP	Durchschnittliche Verkehrsstärke in der Morgenspitzenstunde der Werktage von 07-08 Uhr im ausgewerteten Zeitraum
ASP	Durchschnittliche Verkehrsstärke in der Abendspitzenstunde der Werktage von 17-18 Uhr im ausgewerteten Zeitraum
Fz	Fahrzeuge
LW	Schwerverkehr. Der LW-Anteil entspricht seit 2014 den Klassen 1, 8, 9 und 10 nach Schema "Swiss 10" (Bus, Car; Lastwagen; Lastenzug; Sattelzug)
Nn	Durchschnittlicher Nachtverkehr (stündliche Verkehr von 22 bis 06 Uhr) im ausgewerteten Zeitraum
Nt	Durchschnittlicher Tagesverkehr (stündliche Verkehr von 06 bis 22 Uhr) im ausgewerteten Zeitraum
Nt2/Nn2	Die Teilverkehrsmengen Nt2 und Nn2 umfassen den Schwerverkehr + Motorräder (lärmintensiv)
QS	Querschnitt (Summe aller Spuren)