



9. TCS-Verkehrskonferenz

Montag, 25. November 2019



Tempo 30 auf Kantonsstrassen: Fluch oder Segen?

Umgang mit Hauptstrassen als Herz und Lebensadern.



Unsere Kantonsstrassen – Herz und Lebensader (für Bevölkerung und Wirtschaft)

Auswirkungen von Tempo 30 auf Hauptstrassen in Zusammenhang mit dem Privat- und Wirtschaftsverkehr

Thierry Burkart, Nationalrat





- 1. Kurze Einführung**
- 2. Tempo 30 und die Auswirkungen auf die Umwelt**
 - Sicherheit
 - Schadstoffe
 - Lärm
- 3. Die verkehrlichen Auswirkungen von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen**
 - Verkehrsfluss
 - Verkehr in den Quartieren
 - Konsequenzen für den öffentlichen Verkehr
 - Notfälle und Transporte
 - Schnittstellen zum Nationalstrassennetz
- 4. Fazit**

Die Tempodiskussion zu Beginn der Industrialisierung

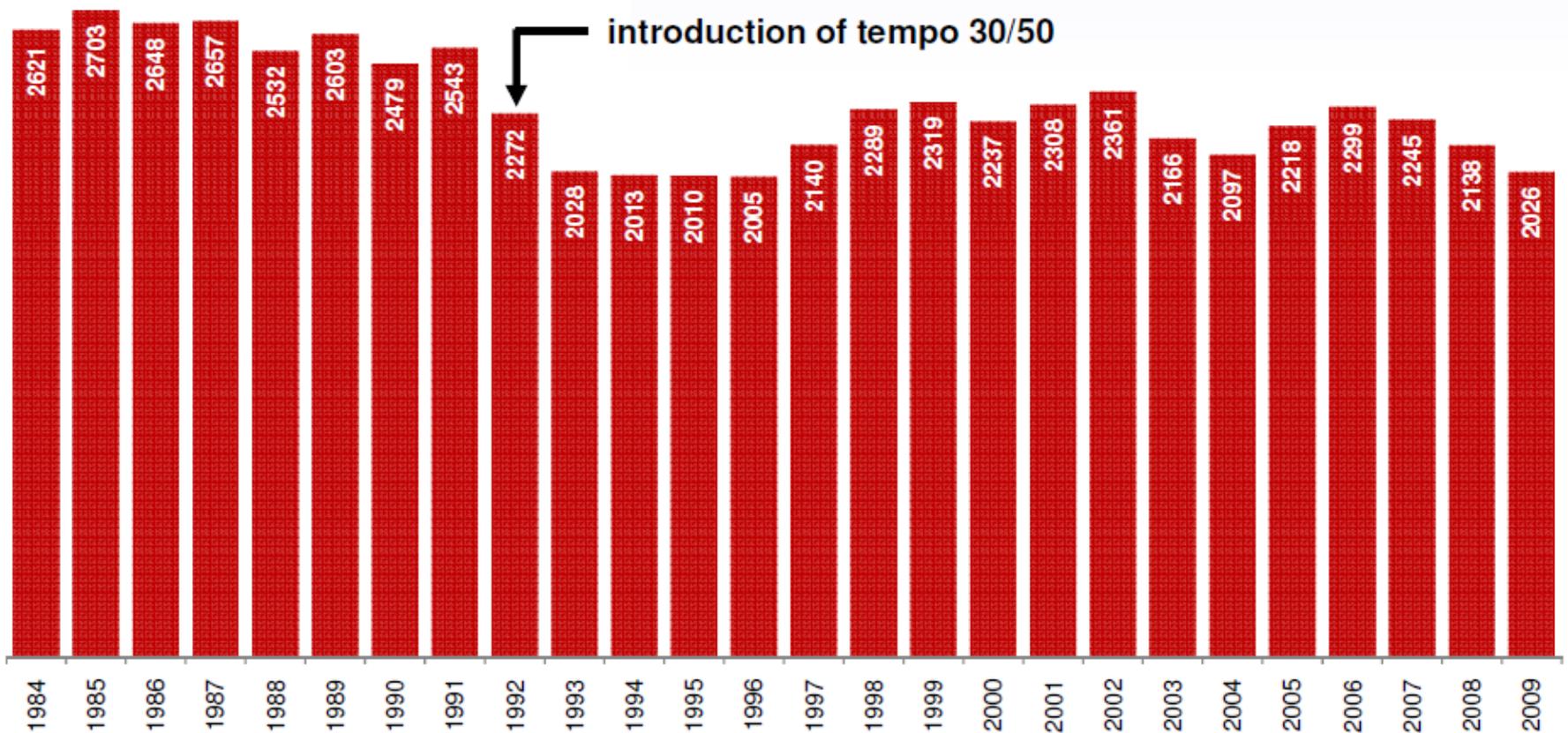
Die Lok "Adler" und das "Delirium furiosum"



- Die Eisenbahn beeinträchtigt die Gesundheit der Passagiere
- Die Kühe verlieren ihre Kälber

Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen und die Umwelt

Unfallzahlen (am Beispiel Graz)



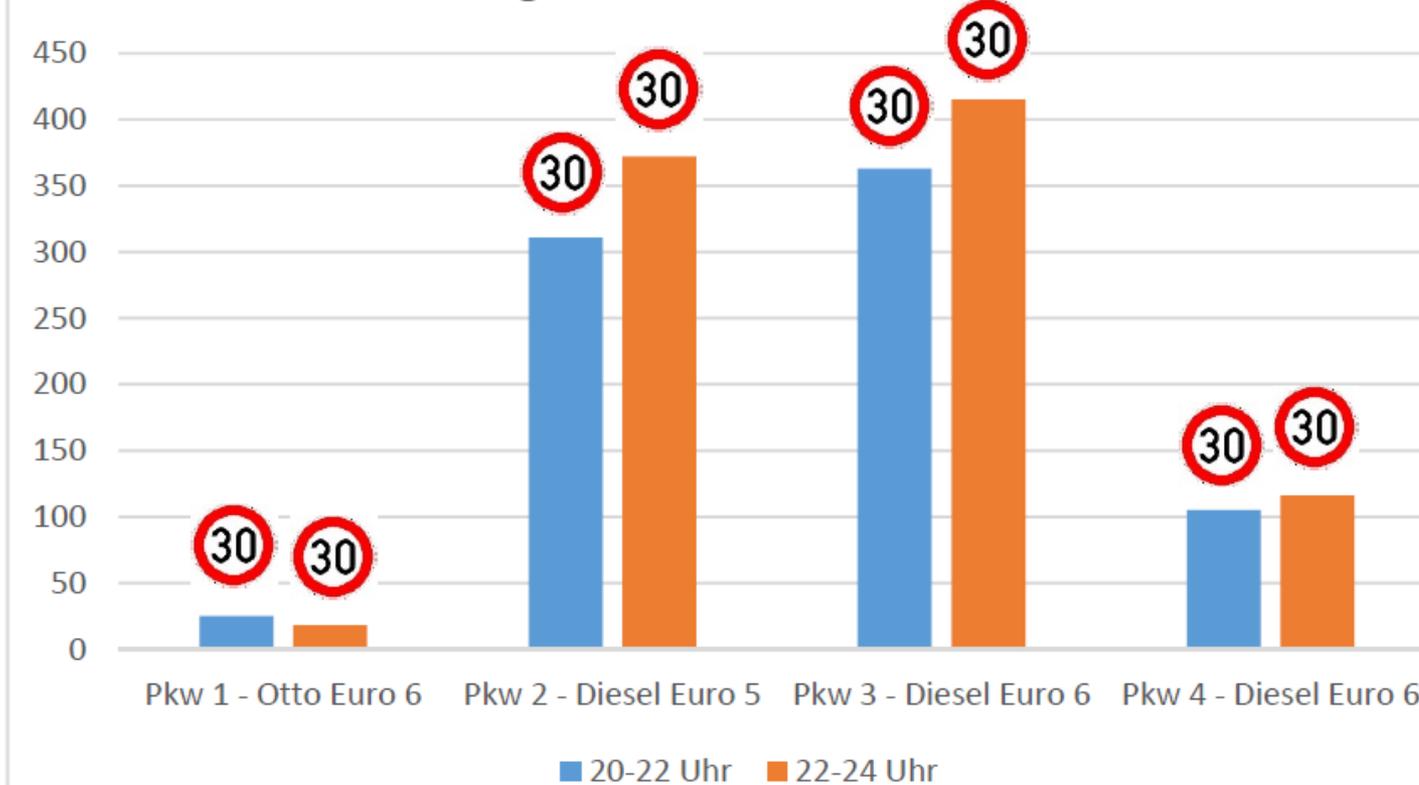
- **Tempo 30 flächendeckend hat im Vergleich zu anderen Gebieten keinen dauerhaften Einfluss auf die Unfallzahlen.**

Quelle: Stadtbaudirektion Graz.

Luftschadstoffe am Beispiel Stickoxide

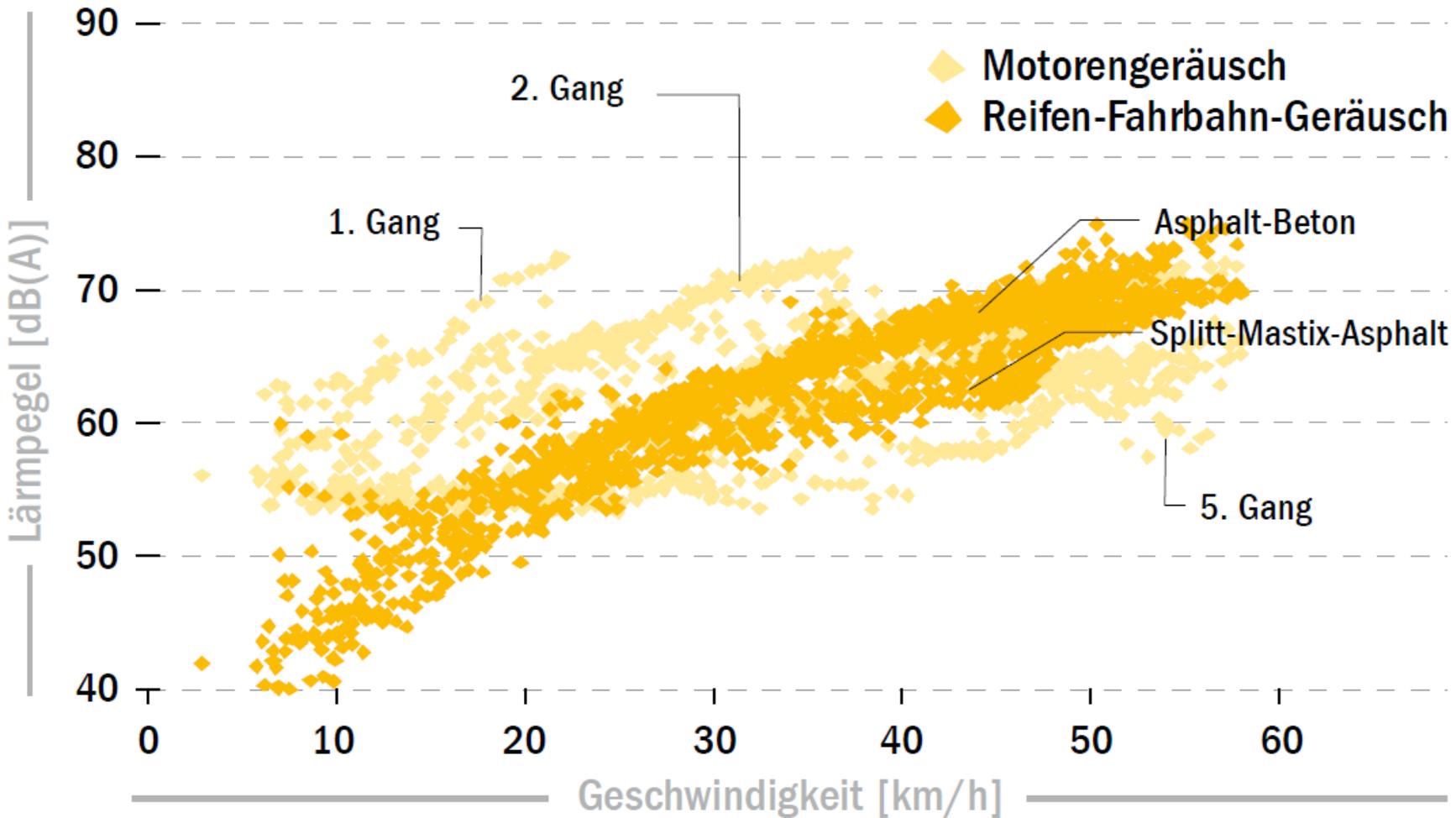


Hagnau - NOx-Emissionen



- Die ADAC-Messungen aus dem Jahre 2018 zeigen, dass die Herabsetzung der Tempolimite keine wirksame Massnahme zur Senkung der Emissionen ist.
- Bei Euro 6 Fahrzeugen liegen die Emissionen deutlich unter den Emissionen früherer Modelle

Lärmmissionen Innerorts (Niederlande)



Quelle: M+P Consulting Engineers

- Das Motorengeräusch ist lauter als das Abrollgeräusch
- Der Belag hat einen grossen Einfluss auf den Lärm

Die verkehrlichen Auswirkungen von Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen





Konsequenzen für den öffentlichen Verkehr



Die Feuerwehr im Wohngebiet



Kein Durchkommen für Einsatzkräfte



Gefährlicher Rückstau wegen verstopfter Ausfahrten





Grundsatz: Auf Quartierstrassen sinnvoll, auf den Hauptverkehrsachsen nur, wenn damit das Ziel auch tatsächlich erreicht werden kann und die Massnahme verhältnismässig ist.

Warum?

- Tempo 30 auf den Hauptverkehrsachsen verringert den Verkehrsfluss
- Kann Verkehr zurück in die Quartiere bringen
- Gefährliche Rückstaus, wenn der Verkehr vom Nationalstrassennetz nicht auf das untergeordnete abfliessen kann

Geschwindigkeitsreduktion auf Hauptachsen innerorts lösen die heutigen Lärmgrenzwertüberschreitungen nicht

Verkehrssicherheit verbessert sich nicht

Klare Ablehnung von flächendeckendem Tempo 30 bei nationalen und kommunalen Volksabstimmungen



TCS – immer an meiner Seite.



TCS-Verkehrskonferenz

25. November 2019

Vorher - 1981



Ca. 2018



- Die stark befahrene Kantonsstrasse verlief durch das Zentrum von Horw und verlieh ihm den Charakter eines Strassendorfes.
Ein Verkehrsaufkommen von rund 13'000 Fahrzeugen pro Tag schränkte die Lebensqualität an der Kantonsstrasse durch hohe Lärm- und Luftbelastung ein. Die Durchgangsstrasse war vor allem für Fussgängerinnen und Fussgänger unattraktiv.

- 1993 hat der Regierungsrat die Weichen für den Umbau der Kantonsstrasse gestellt. Im Zusammenhang mit den Erweiterungsbauten der Nationalstrasse A2/6 wird das Zentrum vom Durchgangsverkehr befreit. Nach der Fertigstellung des Zubringers Zentrum (heute Ringstrasse) auf Herbst 2004 muss die Kantonsstrasse zwischen Kreisel Merkur und Wegscheide verkehrsberuhigt werden. Die Neugestaltung soll die Strasse ihrer neuen Verkehrs- und Erschliessungsfunktion anpassen. Die Kantonsstrasse wird nach dem Umbau als Gemeindestrasse der Gemeinde Horw übergeben.

- Verkehrsaufkommen halbieren, längerfristig ca. 6'000 Fahrzeuge pro Tag
- Tiefes Geschwindigkeitsniveau – mehr Sicherheit für alle
- Koexistenz der Verkehrsteilnehmer
- Optimale Bedingungen für den öffentlichen Verkehr (Bus)
- Hindernisse längs der Strasse abbauen
- Strassenraumgestaltung unter Einbezug der Vorplätze von Fassade zu Fassade, inkl. Trottoirs und Vorgärten
- Sicheres Überqueren der Strasse ohne Lichtsignale
- Flanieren und Einkaufen entlang der Kantonsstrasse
- Verknüpfung mit geplanter Zentrumsüberbauung
- Attraktive und sichere Situation für Velos, Veloabstellplätze

- Die Umgestaltung erstreckt sich vom Kreisel Merkur bis zur Wegscheide auf einer Gesamtlänge von 519 m.
- Es soll eine lebendige Zentrumszone mit attraktiven Einkaufs- und Begegnungsmöglichkeiten geben.
- In Absprache mit dem Kanton wurde von 1999 – 2003 ein Richtplan zur Neugestaltung erstellt.
- Der Richtplan wurde am 15. April 2003 vom Regierungsrat genehmigt.

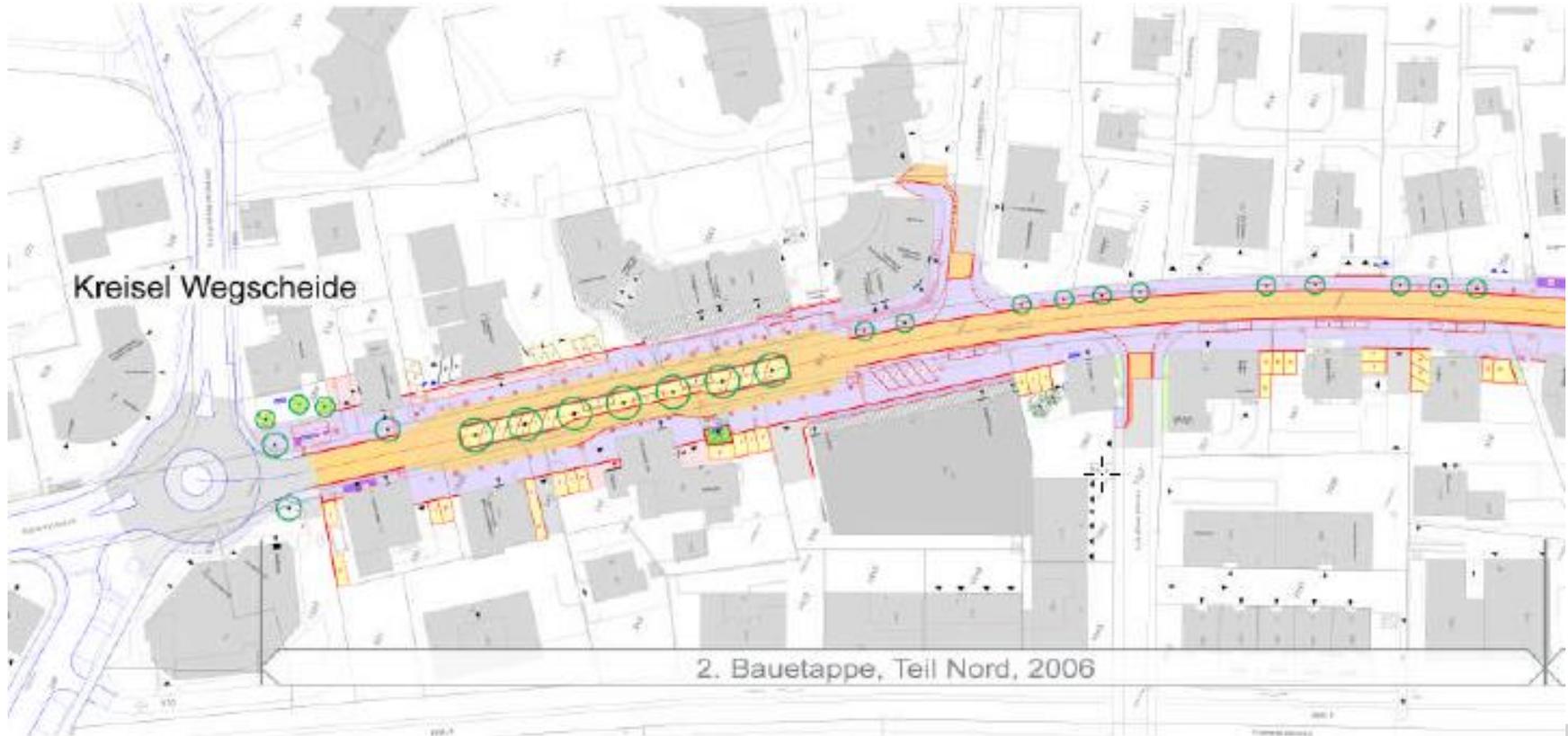
- 1991: Genehmigung Projekt durch Bundesrat
- 1993: Beschluss der Massnahmen zur Umfahrungsstrasse
- 1998/2003: Erarbeitung eines Richtplanes
- Okt./Nov. 2002: Öffentliche Auflage
- 2003: Zustimmung Einwohnerrat am 27. November
- April 2003: Genehmigung Richtplan Regierungsrat
- 2004: Arbeiten an A2 und Autobahnzubringer Merkur – Anschluss Schlund sind fertig.
- 2004: Volksabstimmung am 16. Mai

Die Umgestaltung der Kantonsstrasse in zwei Etappen kann erfolgen:

- Abschnitt Kirchweg bis Merkur (Teil Süd):
Ende August 2005: Baubeginn
Ende Oktober 2005: Fertigstellung
- Abschnitt Wegscheide bis Kirchweg (Teil Nord):
Mitte Juli 2005: Baubeginn
Mitte Mai 2006: Fertigstellung
- 12. Mai 2006: Eröffnungsfeier



Übersichtsplan – Richtung Luzern



Übersichtsplan – Richtung See



Wegscheide 1993 - Krienserstrasse





Wegscheide 2019 – Sicht Richtung Krienserstrasse



Wegscheide 2019 – Kantonsstrasse Richtung Luzern



Kantonsstrasse 1993



Haus Zentrum 1980



Kreisel Merkur 1993 – ehemals Bahnhofstrasse



Kreisel Merkur – heute Ringstrasse



Kreisel Merkur – Ring- und Kantonsstrasse Richtung See



Kreisel Allmend (Waldegg)



Kreisel Allmend (Waldegg)



▪ Baukosten	3.310 Mio
▪ Elektroanlagen/Beleuchtung	0.386 Mio
▪ Garten-/Landschaftsbau	0.450 Mio
▪ Landerwerb/Rechte	0.600 Mio
▪ Vermessung/Vermarktung	0.097 Mio
▪ Signalisation/Markierung	0.081 Mio
▪ Honorare/Nebenkosten	0.301 Mio
▪ Druckkosten/Gebühren	0.021 Mio
▪ Reserve	0.269 Mio
Gesamtkosten brutto	5.515 Mio
Beitrag Kanton	- 2.500 Mio
Nettobelastung Gemeinde Horw	3.015 Mio

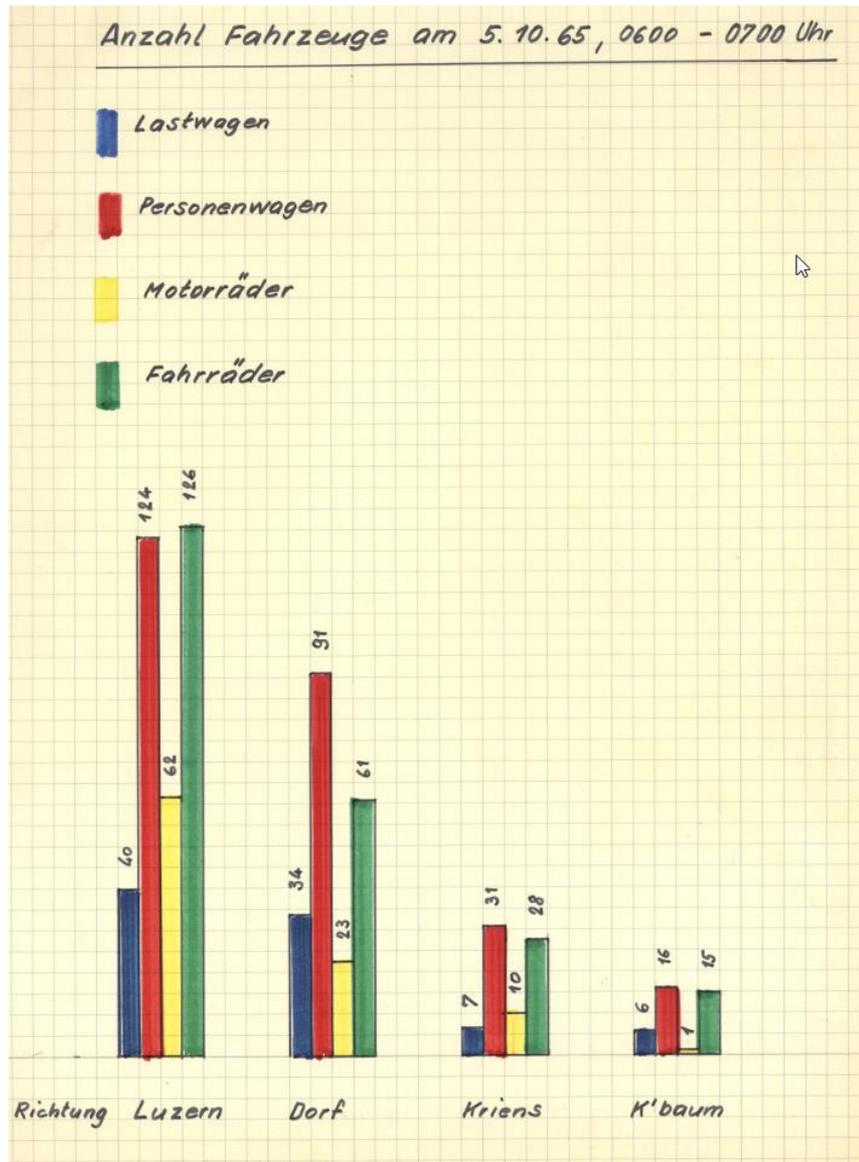
Die Kosten verteilen sich auf die drei geplanten Etappen wie folgt:

- Etappe 1
Merkur – Kirchweg (2004) 2.601 Mio
- Etappe 2
Wegscheide – Schulhausstrasse (2005) 2.163 Mio
- Etappe 3
Kirchweg – Schulhausstrasse (2005 / 2006) 0.751 Mio



- 2004: 12'000 Fahrzeuge pro Tag
- 2007: 10'600 Fahrzeuge pro Tag
- 2014: 10'400 Fahrzeuge pro Tag
- Die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug bei den Messungen 2007 und 2014 zwischen 33km/h und 35.9km/h
- Die Erfahrung zeigt nun, dass bei Tempo 30km/h flüssiger und mit weniger Abstand in kürzerer Zeit das Dorf passiert werden kann, als über die längere Umfahrungsstrasse mit Tempo 50km/h, grösseren Abständen, Kreiseln und Verkehrsampeln.

Verkehrserhebung Wegscheide

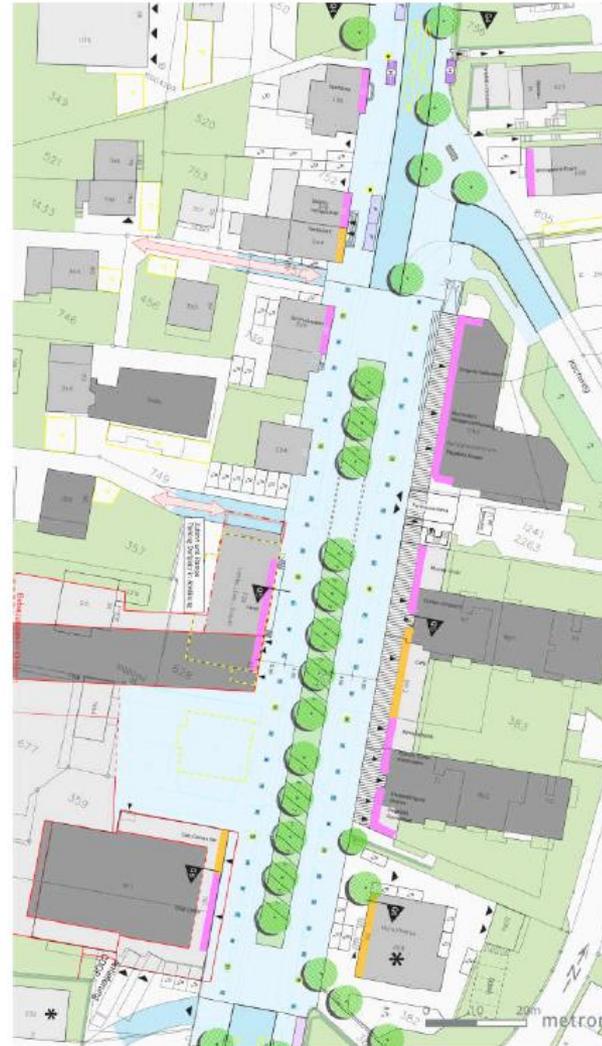


Ganzheitliche Zentrumsidee

Vorher



Nachher



Projektausschnitt

Die Gestaltung der Kantonsstrasse im Abschnitt Merkur bis Kirchweg

Frei von Fussgängerstreifen und Lichtsignalen können die Fussgängerinnen und Fussgänger die Strasse an beliebigen Orten überqueren.

Die mit Linden beplante Mittelzone bietet dabei eine zusätzliche Sicherheit für einen Zwischenhalt.

Im Bereich des Dorfplatzes sind in der Mittelzone keine Parkplätze vorhanden, was ein besseres Überqueren der Strasse ermöglicht.

Ganzheitliche Zentrumsidee

Vorher



Blick in die Kantonsstrasse von Süden

Nachher



Abschnitt Merkur - Kirchweg

Der neue Strassenraum präsentiert sich ohne Lichtsignale und Fussgängerstreifen.

Es gilt ein vorsichtiges und rücksichtsvolles Verhalten aller Verkehrsteilnehmer.

Die Autofahrenden gewähren in der Regel den Fussgängerinnen und Fussgängern den Vortritt. Heute kann von Zielverkehr ausgegangen werden, der Durchgangsverkehr ist verlagert worden.



Ganzheitliche ZentrumsidEE



Ganzheitliche Zentrumsidee

Vorher



Blick in die Kantonstrasse von Süden

Nachher



Abschnitt Merkur - Kirchweg

Die neuen breiten Gehbereiche laden zum Einkaufen und Flanieren ein.
Die Menschen nehmen den platzartig gestalteten Strassenraum gerne in Anspruch.

Ein gleichberechtigtes Nebeneinander im ganzen Strassenraum erlaubt überall ein sicheres und ruhiges Überqueren der Strasse. Fussgängerstreifen braucht es daher keine.



Ganzheitliche ZentrumsidEE



Ganzheitliche Zentrumsidee



Signalisation

Auf der Kantonsstrasse erstreckt sich auf der Länge vom Kreisler Merkur bis zum Kreisler Wegscheide die zentrale Tempo-30-Zone, die sich flächendeckend auf die angrenzenden Quartiere ausdehnt.

Die klare Eingangssituation in die Tempo-30-Zone, gestaltet mit der schachbrettartigen Bodenmarkierung, mit Bäumen und Bushaltestelle, erleichtert die Umstellung auf das neue Verkehrsregime.

Tiefere Geschwindigkeiten und gegenseitige Rücksichtnahme ersetzen eine hohe Regelungs- und Signaldichte.

Die Fussgänger- und Strassenzonen im Dorfzentrum sind optisch durch die verschiedenen Bodenbeläge, Metallpfosten und Leuchten voneinander getrennt aber schwellenlos überquerbar.

Das taktile Blindenleitsystem und das Abbauen von Schwellen und Hindernissen wurde durch die Pro Infirmis im Jahr 2006 prämiert.

Diese Massnahmen tragen dazu bei, dass sich Menschen mit einer Behinderung freier und selbstständiger bewegen können.



Ringstrasse Kreisel Allmend – Tunnel Zubringer Süd



Ringstrasse Autobahn A2 - Dorfzentrum



Ringstrasse Autobahn A2 - Dorfzentrum



Autobahn A2





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit





Tempo 30 auf Kantonsstrassen: Fluch oder Segen?

Umgang mit Hauptstrassen als Herz und Lebensadern.