

**Sperrfrist für alle Medien**

Veröffentlichung erst nach der Medienkonferenz zur Gemeinderatssitzung

**Beantwortung****Motion – Zurück zu Tempo 50 auf der verkehrsorientierten Bergstrasse – Lärmschutz ist ein Feigenblatt für autofeindliche Politik**

Am 13. März 2025 (vorab per E-Mail vom 31. Januar 2025) reichte Gemeinderat Georg Schulthess, Aufrecht Schweiz, die Motion "Zurück zu Tempo 50 auf der verkehrsorientierten Bergstrasse – Lärmschutz ist ein Feigenblatt für autofeindliche Politik" ein (Beilage 1). Diese wurde am 8. Mai 2025 begründet (Beilage 2).

**Der Stadtrat beantwortet die Motion wie folgt:**

Die Einführung der Temporeduktion auf 30 km/h durch das kantonale Tiefbauamt ist nach geltendem Recht zulässig. Rechtsgrundlagen hierfür sind die Signalisationsverordnung (SSV), das Umweltschutzgesetz (USG) sowie die Lärmschutzverordnung (LSV).

Infolge der Motion Schilliger (21.4516) hat der Bundesrat Anfang September 2025 die Revision der SSV und LSV in die Vernehmlassung geschickt. Ziel dieser Revision ist es, strengere Regeln für Temporeduktionen auf verkehrsorientierten Strassen einzuführen. Ein generelles Verbot von Tempo 30 auf solchen Strassen ist jedoch nicht vorgesehen.

Bis Anfang Dezember haben Gemeinden, Verbände und weitere betroffene Kreise Gelegenheit, zu den geplanten Verschärfungen Stellung zu nehmen. Bereits jetzt zeichnet sich breiter Widerstand gegen die Gesetzesänderung ab – insbesondere seitens des Städte- und Gemeindeverbands sowie des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS).

Da die vorliegende Motion mehrere unzutreffende Behauptungen enthält, hat der Stadtrat die Firma SINUS AG, Kreuzlingen, mit der Erstellung einer Stellungnahme beauftragt (Beilage 3). Die SINUS AG ist spezialisiert auf Lärm- und Erschütterungsmessungen sowie auf die Erstellung von Gutachten, Nachweisen und Expertisen. Darüber hinaus bietet sie Beratungen in lärmrechtlichen Fragen an. Ziel dieser Stellungnahme ist, die Diskussion auf eine sachliche Ebene zu bringen.

Der Stadtrat ist grundsätzlich der Überzeugung, dass eine Temporeduktion auf 30 km/h zahlreiche Vorteile bietet und die Lebensqualität in der Stadt erhöht. Dies insbesondere durch die Erhöhung der Verkehrssicherheit, da das Risiko schwerer Unfälle verringert wird, durch die Reduktion des Verkehrslärms sowie durch bessere Bedingungen für Velofahrende, aber auch Fussgängerinnen und Fussgänger. Zudem ist der Stadtrat der Ansicht, dass sich die bestehenden Tempo-30-Zonen bewährt haben und in der Bevölkerung auf breite Akzeptanz stossen.

Bei der Einführung der Temporeduktion auf der Bergstrasse ging es jedoch nicht um die Überzeugung des Stadtrats, sondern um sachliche Argumente – insbesondere um die Überschreitung der gesetzlich vorgeschriebenen Lärmgrenzwerte (Beilage 4). Um diese Grenzwerte einzuhalten, wurde zunächst der Einbau von lärmarmen Belägen als prioritäre Massnahme geprüft. Solche Beläge wurden bereits erfolgreich auf der Konstanzer-, Bären-, Egelsee-, Remisberg- und Romanshorerstrasse eingebaut. Aufgrund der Steigung und der zahlreichen Kurven auf der Bergstrasse kam der Einsatz eines lärmarmen Belags dort jedoch nicht in Frage. Durch die poröse Struktur des Belags wäre die Dauerhaftigkeit nicht gewährleistet, wodurch die lärmreduzierende Wirkung rasch verloren ginge. Infolgedessen zählt die Bergstrasse zu den sechs Strassenabschnitten im Kanton, bei denen keine milderen Massnahmen umgesetzt werden konnten, um die gesetzlichen Lärmgrenzwerte einzuhalten, weshalb eine Temporeduktion angeordnet wurde.

Nachdem das kantonale Tiefbauamt im Mai 2023 über die Temporeduktion aus Lärmschutzgründen medial informierte (Beilage 5), erfolgte anschliessend das Einwendungsverfahren mit einer öffentlichen Publikation am 25. August 2023 für 20 Tage. Da aus der Bevölkerung keine Einwendungen eingingen, erfolgte am 17. November 2023 die Verkehrsanordnung durch das Departement für Bau und Umwelt des Kantons Thurgau inklusive Rechtsmittel. Nach Ablauf der 30-tägigen Auflagefrist gingen keine Beschwerden ein, sodass der Entscheid rechtskräftig wurde und die Signalisation durch das kantonale Tiefbauamt umgesetzt werden konnte.

Flankierend zur Umsetzung der Temporeduktion wurde ein umfassendes Monitoring betrieben, um die Wirksamkeit der Massnahme zu überprüfen. Dabei erfasste eine fest installierte Monitoringanlage die gefahrene Geschwindigkeit sowie das Verkehrsaufkommen messtechnisch. Der Strassenverkehrslärm wurde mittels eines Schallpegelmessers detektiert. Die vorliegende Messkampagne zeigt eine lärmmindernde Wirkung von 2.3 dB(A) am Tag sowie 2.0 dB(A) in der Nacht (Beilage 6). Damit kann die erzielte Lärmreduktion sowohl tagsüber als auch nachts als deutlich wahrnehmbar eingestuft werden. Eine Reduktion um rund 2.5 dB(A) entspricht physikalisch betrachtet einer Verkehrsabnahme von etwa 40 %.

Wie eingangs erwähnt, ist dem Stadtrat bewusst, dass nicht alle Fahrzeuglenkenden der Tempobeschränkung auf der Bergstrasse positiv gegenüberstehen. Nichtsdestotrotz soll aus Gründen des Anwohnerschutzes – weniger Verkehrslärm, erhöhte Sicherheit und gesundheitliche Vorteile wie besserer Schlaf und geringere Belastung durch Lärm – am Tempo-30-Regime festgehalten werden. Zudem ist zu berücksichtigen, dass in diesem Abschnitt, aus Gründen der Verkehrssicherheit, für Lastwagen ohnehin bereits eine Temporeduktion auf 30 km/h bestand. Der Zeitverlust auf dieser kurzen Tempo-30-Strecke ist zudem, insbesondere zu Stosszeiten, marginal, da Verzögerungen vor allem an den Verkehrsknotenpunkten entstehen und nicht auf der Strecke selbst.

## **Antrag**

**Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren**

**Der Stadtrat empfiehlt dem Gemeinderat, die Motion nicht erheblich zu erklären.**

Kreuzlingen, 16. September 2025

Stadtrat Kreuzlingen

Thomas Niederberger, Stadtpräsident

Michael Stahl, Stadtschreiber

## **Beilagen**

1. Motion
2. Begründung vom 8. Mai 2025
3. Stellungnahme SINUS AG vom 23. Mai 2025
4. Auszug Lärmsanierungsprojekt (LSP) vom November 2024
5. Medienmitteilung Kanton vom 10. Mai 2023
6. Zwischenbericht des kantonalen Tiefbauamts vom 6. Februar 2025

## **Mitteilung an**

- Mitglieder des Gemeinderats
- Medien



GR Georg Schulthess  
Romanshornestrasse 134  
8280 Kreuzlingen  
georg.schulthess@ziil.ch



## Motion

### **Zurück zu Tempo 50 auf der verkehrorientierten Bergstrasse - Lärmschutz ist ein Feigenblatt für autofeindliche Politik**

Sehr geehrter Herr Präsident

Ich reiche Ihnen gestützt auf Art. 46 der derzeit gültigen Geschäftsordnung des Gemeinderates zuhanden des Stadtrates folgende Motion ein:

#### **AUSGANGSLAGE**

Die Bergstrasse ist als verkehrorientierte Strasse eingestuft. Verkehrorientierte Strassen haben Tempolimit 50 km/h.

Die kantonalen Verantwortlichen Dominik Dietzi, der Kantonsingenieur Andy Heller und Stadtrat Ernst Zülle haben die Kreuzlinger überrumpelt:

In grosser Eile und kürzester Zeit und ohne Konsultationen wurde die Bergstrasse in Kreuzlingen zu einer 30-er Zone erklärt und beschildert.

Es wurde mit medialer Unterstützung eine breite Zustimmung aus der Bevölkerung suggeriert, diverse Rückmeldungen aus der Bevölkerung zeigen ein anderes Bild.

Regierungsrat Diezi soll unsere Verkehrsprobleme lösen, uns keine immer neuen Kapazitätseinschränkungen überstülpen.

Es wird im Kanton Thurgau gegen den ausdrücklichen Willen der Gemeinden gehandelt. (Ermatingen beschreitet beispielsweise bezüglich Tempo 30 bereits den Rechtsweg).

#### **BEGRÜNDUNG**

Der Bundesrat hat in Artikel 1 Absatz 9 der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) definiert, was verkehrorientierte Strassen sind: "*Verkehrorientierte Strassen sind alle Strassen innerorts, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte bestimmt sind*". Sie sind für eine effiziente Verkehrsabwicklung bestimmt.

Die verkehrorientierten Strassen bilden in besiedelten Gebieten das übergeordnete Netz. Jeder Strasse ihre Funktion und ihre Geschwindigkeitsbegrenzung:

**Tempo 30 auf der Bergstrasse ist nicht gesetzeskonform.**

Das Parlament in Bern verlangt vom Bundesrat eine Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes, die es erschweren soll, auf wichtigen Strassen innerorts Tempo 30 einzuführen.

### **Parlamentsentscheid in Bern:**

Mit 25 zu 15 Stimmen und mit 3 Enthaltungen überwies der Ständerat eine Motion an den Bundesrat. Sie fordert, die "Hierarchie des Strassennetzes" und die Funktionen der Strassen innerorts und ausserorts zu respektieren. Das betrifft auch Tempobeschränkungen.

Die verlangten neuen Bestimmungen im Strassenverkehrsgesetz sollen nicht nur die Funktionen der verschiedenen Strassen erhalten, sondern auch die entsprechenden Geschwindigkeitsbegrenzungen. Genannt sind dabei Tempo 50 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts und die Möglichkeit für Tempo 30 auf Siedlungsstrassen.

Auf verkehrsorientierten Strassen innerorts soll grundsätzlich Tempo 50 gelten. Auf **Nebenstrassen** kann Tempo 30 eingeführt werden, wenn die lokalen Behörden dies wünschen.

Zur angeführten Begründung «Lärmschutz» fehlen die unabhängigen Nachweise. Eine Lärmschutzwirkung ist aber auch gar nicht ausgewiesen.

### **Dazu TCS, Analyse «Zonen unter der Lupe», Verkehrssicherheit:**

#### **Behauptung:**

Eine tiefere Tempolimiten verringert den Lärm.

#### **Wirklichkeit:**

Die Geschwindigkeitslimiten in Zonen werden vielfach nur eingehalten, wenn die Verkehrsteilnehmer durch entsprechende Verkehrsberuhigungsmassnahmen dazu geführt werden. Je härter diese greifen sollen, desto unsteter und unregelmässiger wird die Fahrweise. Bremsen und Beschleunigen erhöhen aber nachweislich den Lärmpegel.

Gewisse bauliche Massnahmen wie Schwellen oder Belagswechsel sind direkte Lärmquellen. Verkehrsberuhigungsmassnahmen, wie Rechtsvortritt oder gestalterisch-bauliche Massnahmen, verleiten die Autolenker zum Fahren in tieferen Gängen, was den Geräuschpegel ebenfalls erhöht. Auch Strassenneigung und -anlage führen zum Fahren in tieferen Gängen und damit automatisch zu vermehrter akustischer Belastung. Denn in der Steigung wird man, auch wenn der Motor diese bewältigen könnte, herunterschalten, um ihn nicht abzuwürgen und im Gefälle einen tieferen Gang wählen, um nicht dauernd bremsen zu müssen.

Bei stetiger Fahrweise kann der Geräuschpegel in verkehrsberuhigten Strassen um bis zu 3 Dezibel vermindert werden. Dies entspricht etwa einer Halbierung des Verkehrs. Im Normalfall ist diese Lärmverminderung jedoch kaum auszumachen. Bei lauten Fahrzeugen wie Motorrädern, Mofas und Lastwagen

zeigt eine Zone kaum Auswirkungen. Der Lärm dieser Fahrzeuge ist quasi gleich gross, ob die Limite nun 20, 30 oder 50 km/h beträgt. Auch äussere Lärmquellen wie Eisenbahn, Flugzeug, Rasenmäher, Bauarbeiten, Ein- und Ausladen, Gewerbe und Industrie lassen sich durch eine Zone nicht vermindern.

Oft ist die Verbesserung nichts anderes als das Ergebnis einer Umleitung des Verkehrs auf andere Strassen: Der Lärm wird nur verlagert. Eine vorgängige Abklärung über die Folgen ist somit vonnöten.

#### **Fazit:**

Spürbare, positive Auswirkungen auf die Lärmsituation sind deshalb durch eine Zone nicht zu erwarten. Nur eine regelmässige Fahrweise im höchstmöglichen Gang verbessert die Lärmsituation. Deshalb müssen die Strassen auf das Ziel einer – trotz baulicher Massnahmen – flüssigen Fahrweise hin angelegt werden.

#### **Zitat Stadtrat:**

«Von Seiten der Stadt begrüssen wir die Erarbeitung der neuen Lärm- und Ruheschutzstrategie des Kantons», sagt der zuständige Stadtrat Ernst Zülle. Mit den lärmarmen Belägen der neusten Generation, wie zum Beispiel an der Egelsee- oder Remisbergstrasse, habe die Stadt sehr gute Erfahrungen gemacht. «Trotzdem begrüssen wir es, dass neben dem Einbau von lärmarmen Belägen, die Möglichkeit besteht, Tempo-30 aufgrund *übermässiger Lärmbelastung* einzuführen»

#### **Dagegen spricht:**

Wer an eine Durchgangsachse zieht weiss wo er hinzieht. Die letzten 60 Jahre war das nicht der Fall, seither sind Fahrzeuge wesentlich leiser geworden. Der über den Viadukt fahrende Zug ist wesentlich lauter als Fahrzeuge. Plant der Stadtrat Lärmschutzwände (statt der neu gebauten Suizidgitter)?

Immer neue Kapazitätseinschränkungen in Kreuzlingen sind nicht mehr hinnehmbar. Der Verkehrsfluss ist bereits gestört.

### **BEGEHREN**

1) Die Exekutive soll eine unabhängige Prüfung der realen Situation im Vergleich mit der „Verordnung über die Lärmschutz- und Abgasschutzmassnahmen an Strassen (ASV)“ vornehmen. Lärmmessungen von einem unabhängigen Institut in Begleitung kritischer Betrachter sollen nachgemessen und überprüft werden. Lärmmessungen an 10 von der unabhängigen Stelle definierten Orten sollen mit der Verordnung verglichen werden.

2) Die Exekutive soll der 30er-Zone zugrundeliegenden kantonalen Analyseergebnisse veröffentlichen und dem Gemeinderat mitteilen.

3) Es ist seitens Gemeinde Kreuzlingen (nicht des Kantons) der Nachweis übermässiger Lärmbelastung zu erbringen. Es ist nachzuweisen dass keine andere Lärmsanierungsmassnahmen (leise Beläge) möglich sind.

4) Wie sieht es mit dem Mitspracherecht der Bevölkerung aus? Der Stadtrat soll in einer Umfrage erheben ob Tempo 30 überhaupt erwünscht wird von den Kreuzlingern, allenfalls eine Volksabstimmung in Erwägung ziehen.

5) Der Stadtrat Kreuzlingen soll dem Kanton Thurgau kommunizieren dass diese 30er Zone hier unerwünscht ist und deren Aufhebung fordern.

Alternativ Übernahme der Kantonsstrasse ins Gemeindestrassennetz und Wiederinbetriebnahme als verkehrsorientierte Strasse mit Tempo 50.

Georg Schulthess

31. Januar 2025



**Auszug aus dem Wortprotokoll der 17. Sitzung des Gemeinderats Kreuzlingen der Amtsperiode 2023/2027**

**22. Legislaturperiode**

**Donnerstag, 8. Mai 2025, 18.30 Uhr  
im Rathaussaal**

**Traktandum**

**11. Motion zurück zu Tempo 50 auf der verkehrsorientierten Bergstrasse – Lärmschutz ist ein Feigenblatt für autofeindliche Politik / Begründung**

**GR Schulthess:** Die gesetzliche Ausgangslage für die Durchgangsstrasse an der Bergstrasse in Kreuzlingen ist eindeutig. Der Bund sagt, verkehrsorientierte Strassen müssen eine Tempolimit von 50 haben. Jetzt kommt halt die politische Ausrichtung zum Zug, die wir in diesem Kanton seitens Regierungsrat Diezi haben und auch in dieser Stadt, wo das zwar nicht verantwortet, aber unterstützt wird, insbesondere seitens autofeindlicher Politik der aktuellen Stadtratsbesetzung und der Bauverantwortlichen. Zum weiteren Herunterbremsen hat man die Strasse mit einem Hinweis auf Lärmschutz auf 30 gedrosselt, dies mit dem Effekt, dass wir in dieser Stadt ein Problem und einen Stau Punkt mehr haben. Wer jetzt am Viadukt durch die Unterführung fährt, trifft oft dort schon auf das Stauende im Sonnenkreisel. Der Regierungsrat und auch unsere städtischen Verantwortlichen sollten eigentlich das Heft in die Hand nehmen, um den Verkehr fließen zu lassen, um Lösungen zu bringen – wie auch immer – und erst dann anfangen, den Verkehr innerorts zu beruhigen, wenn wir eine Mobilität haben, die dem Wort Mobilität in dieser Stadt gerecht wird. Es ist zu erkennen, dass man dazu nicht willens ist. Das ist ein politisches und nicht ein formales Problem. Wir haben Baustellen, die gleichzeitig stattfinden, nach Lengwil, oben im Berg, am Kreisel beim Bahnhof und gleichzeitig auch beim Emmishofer Zoll. Von Seiten Regierungsrat hat man keinerlei Interesse, den Verkehr fließen zu lassen. Leider ist es so, dass es nicht darauf ankommt, was für eine politische Haltung man hat, sondern die Mobilität, die jetzt stattfindet, ist Fakt. Diese Autos sind da und jeder, der meint, wir hätten weniger Leute, die nach Kreuzlingen nachhause kommen, wenn man sie an der Bergstrasse auf 30 herunterbremst, hat die berühmte Bernoulli-Gleichung nicht verstanden. Wenn man etwas langsamer oder enger macht, geht weniger durch ein Rohr. Letztlich geht es mir in der Motion darum, dass man die Grundlagen nochmals anschaut. Einerseits behauptet der Stadtrat, eine Senkung der Lärmbelastung mit einem Flüsterbelag sei nicht möglich. Überall sonst war das möglich. Ich bin der Meinung, das gilt es zu beweisen, bevor man es einfach umsetzt. Als Zweites hätte ich gern entweder die Lärmmessungen, diese hat man uns bisher vorenthalten, oder eine unabhängige Lärmmessung durch ein Institut. Was passiert, wenn man den Kanton schickt, um den Lärm zu messen oder vielleicht noch städtische Leute? Was könnte dabei wohl herauskommen, wenn man die Stadt gern mit 30 überziehen möchte? Niemand kritisiert in einem Quartier 30er-Zonen, und wie wir alle wissen, ist die Durchfahrts geschwindigkeit vielerorts durchschnittlich sowieso 34 oder 35. Durch die vielen Blumenkästen, Betonblöcke und Schwellen, die man aufgestellt hat, kann man sowieso nicht viel schneller fahren. Aber dort, wo man den Verkehr fließen lassen kann, soll man das machen. Das ist auch via Bund hierher unterwegs. Am Schluss möchte ich als Erstes gern Begründungen haben, worauf abgestützt wird, um diese Massnahmen vorzunehmen. Das ist im ganzen

Kanton sehr umstritten. Die Ermatinger sind mit ihren 30er-Zonen beim Kanton bereits vor Gericht, andere auch. Die Tempolimite ist nicht gesetzeskonform und gilt es auch von unserer Seite zu überprüfen. Letztlich ist auch der TCS dieser Meinung. Es bringt keinerlei Lärmschutz, wenn man den Verkehr drosselt. Diese Studie dazu kann man lesen. Sicher findet ihr auch gegenteilige Studien. Als Techniker bin ich deshalb immer der Meinung, wir stützen auf Messwerte ab, und diese wurden uns bisher vorenthalten, die Verfügung hat man uns aber übergestülpt. Ich bin zuversichtlich, dass wir das in einer anderen Gemeinderatssitzung mit verschiedenen Haltungen dazu nochmals ausführlich diskutieren können.

# Stellungnahme zur Motion Schulthess «zurück zu Tempo 50 auf Bergstrasse (31.01.2025)»

---

Stand: 23.05.2025/mw

## Einleitung

Vorliegende Stellungnahme bezieht sich auf die Motion «Schulthess» vom 31.01.2025 und analysiert die rechtliche und akustische Zulässigkeit von Tempo 30 auf innerörtlichen, verkehrsorientierten Strassen. Sie bezieht sich auf geltendes Recht, die aktuelle Rechtsprechung sowie wissenschaftliche Erkenntnisse zur Wirkung von Temporeduktionen auf den Strassenverkehrslärm.

## Zusammenfassung der Stellungnahme zur Motion «Schulthess»

Die Motion «Schulthess» fordert eine Rückkehr zu Tempo 50 auf der Bergstrasse in Kreuzlingen und stellt die rechtliche Zulässigkeit sowie die akustische Wirkung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen grundsätzlich infrage.

Die vorliegende Stellungnahme kommt zu einem klaren Ergebnis:

Tempo 30 ist nach geltendem Recht (SSV, USG, LSV) zulässig, auch auf Hauptachsen, sofern Lärmgrenzwerte überschritten werden. Gerichtsurteile – u. a. des Bundesgerichts und des Kantonsgerichts Luzern – bestätigen diese Auslegung.

Zudem ist die Wirkung von Tempo 30 akustisch nachgewiesen: Studien aus Zürich, Luzern und Kreuzlingen zeigen eine Reduktion des Dauerschallpegels (LAeq) um 2 bis 4 dB(A) sowie deutlich weniger Lärmspitzen (LAm<sub>ax</sub>). Auch bei LKW und auf Steigungs- oder Kurvenstrecken wird eine lärmindernde Wirkung erzielt.

Die Umsetzung auf der Bergstrasse erfolgt ausschliesslich durch Signalisation, ohne lärmintensive bauliche Eingriffe. Messungen zeigen eine Reduktion der mittleren Geschwindigkeit von 47 auf 33 km/h – bei gleichzeitig sinkender Lärmbelastung. Die Motion 22.4513 (Schilliger) hat keine rückwirkende Wirkung und ändert die derzeitige Rechtslage nicht.

Fazit: Tempo 30 auf der Bergstrasse ist rechtlich zulässig, sachlich begründet, lärmindernd und verhältnismässig umgesetzt. Eine Rücknahme der Massnahme ist weder notwendig noch geboten.

## 1. Rechtsgrundlagen: Tempo 30 ist auf verkehrsorientierten Strassen rechtlich zulässig

### Motion «Schulthess»

Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen ist gesetzlich unzulässig und wurde übereilt umgesetzt.

### Entgegnung

Die geltende Rechtslage in der Schweiz erlaubt klar die Einführung von Tempo 30 – auch auf verkehrsorientierten Strassen – sofern eine übermässige Umweltbelastung vorliegt.

Nach Art. 108 Abs. 2 SSV darf die Höchstgeschwindigkeit innerorts reduziert werden, wenn dies der Verminderung von Lärm oder Luftverschmutzung dient. Diese Bestimmung bezieht sich ausdrücklich nicht nur auf Nebenstrassen, sondern auf alle innerörtlichen Strassen, unabhängig von ihrer Funktion im Verkehrsnetz.

Rechtsdogmatisch ist Art. 108 SSV in Kombination mit Art. 11 USG (Pflicht zur Emissionsbegrenzung an der Quelle) und Art. 13 LSV (Sanierungspflicht bei Grenzwertüberschreitungen) auszulegen. Die LSV unterscheidet dabei nicht nach Strassentypen, sondern nach Belastungssituation. Entscheidend ist, ob die Immissionsgrenzwerte gemäss Anhang 3 LSV überschritten sind. Ist dies der Fall, besteht eine Handlungspflicht, wobei Tempo 30 als betriebliche Massnahme vorrangig zu prüfen ist (Art. 13 LSV i. V. m. Anhang 4).

Gerichtsurteile stützen dies: Das Bundesgericht (BGer 1C\_513/2022) bekräftigt explizit, dass Tempo 30 aus Lärmschutzgründen auf Hauptstrassen zulässig ist – selbst bei verkehrsorientierter Ausgestaltung. Auch das Kantonsgericht Luzern (2025) beurteilt Tempo 30 auf der Baselstrasse als gesetzeskonform und verhältnismässig, trotz ihrer Netzfunktion als Kantonsstrasse.

Die Lärmbelastung, die Anzahl der Grenzwertüberschreitungen sowie das Ausmass der Betroffenheit (gemessen an der Anzahl betroffener Personen) wurden im Rahmen des Lärmsanierungsprojekts **Bergstrasse in Kreuzlingen**, Projekt-Nr. 4671212, nachvollziehbar und detailliert dokumentiert. Die Projektierung erfolgte im November 2022. Die öffentliche Auflage fand vom 25. August 2023 bis 15. September 2023 statt – und erfolgte damit weder überstürzt noch in ungewöhnlich kurzer Frist, wie es in der Motion fälschlicherweise suggeriert wird.

## 2. Politische Vorstösse: Die Motion 22.4513 ändert die heutige Rechtslage nicht

### Motion «Schulthess»

Der Ständerat habe Tempo 30 auf Hauptstrassen per Motion verboten (Motion 22.4513).

### Entgegnung

Die vom Ständerat am 6. März 2024 angenommene Motion 22.4513 «Schilliger» fordert, dass die Einführung von Tempo 30 künftig stärker an die Strassenklassifikation gebunden wird. Insbesondere soll die Möglichkeit, auf verkehrsorientierten Hauptachsen innerorts Tempo 30 anzuordnen, gesetzlich eingeschränkt und auf begründete Ausnahmefälle beschränkt werden. Es handelt sich dabei jedoch um einen politischen Auftrag an den Bundesrat, die entsprechenden Rechtsgrundlagen – insbesondere das Strassenverkehrsgesetz (SVG) – anzupassen.

Zum jetzigen Zeitpunkt (Stand Mai 2025) liegt weder ein konkreter Gesetzesentwurf noch eine verabschiedete Gesetzesänderung vor. Das bedeutet: Die geltende Rechtslage bleibt in vollem Umfang anwendbar. Nach wie vor können innerorts Temporeduktionen – einschliesslich Tempo 30 auf Hauptachsen – rechtmässig angeordnet werden, sofern dies zum Schutz vor übermässigem Lärm geschieht und die Massnahme verhältnismässig ist.

Gerichte – insbesondere das Bundesgericht – beurteilen die Zulässigkeit solcher Massnahmen ausschliesslich auf Grundlage des geltenden Rechts, nicht aufgrund politischer Absichtserklärungen. Temporäre parlamentarische Mehrheiten entfalten keine unmittelbare Rechtswirkung gegenüber Vollzugsbehörden, solange keine gesetzliche Umsetzung erfolgt ist. Auch der Bundesrat selbst hat in seiner Antwort zur Motion 22.4513 festgehalten, dass die heutige Rechtslage bereits ausreichend flexibel ist, um lärmschutzbedingte Geschwindigkeitsreduktionen bedarfsgerecht und verhältnismässig umzusetzen.

Ein allfälliges neues Gesetz könnte höchstens künftige neue Anordnungen regeln – z. B. durch strengere Voraussetzungen oder Einschränkungen. Eine Verpflichtung, bestehende Signalisationen z.B. auf der **Bergstrasse in Kreuzlingen** rückgängig zu machen, müsste im Gesetz explizit angeordnet und auch verfassungsrechtlich zulässig sein.

## 3. Akustische Wirkung: Tempo 30 reduziert messbar den Lärm

### Motion «Schulthess»

Tempo 30 hat kaum Auswirkungen auf die Lärmbelastung – eine spürbare Reduktion sei in der Praxis nicht nachweisbar.

### Entgegnung

Tempo 30 wirkt sich nachweislich positiv auf die Lärmbelastung im Strassenraum aus. Verschiedene Studien und Messkampagnen in der Schweiz zeigen übereinstimmend, dass die Reduktion der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h den energieäquivalenten Dauerschallpegel (LAeq) im Mittel um 2 bis 4 dB(A) senkt. Diese Reduktion entspricht einer physikalischen Halbierung der Schalleistung ab etwa 3 dB(A).

Dieser Unterschied ist subjektiv deutlich wahrnehmbar und hat eine relevante entlastende Wirkung auf die betroffene Bevölkerung – insbesondere in lärmsensiblen Situationen wie der Nachtperiode.

Ein besonders klarer Effekt zeigt sich bei den sogenannten Lärmspitzen (LAm<sub>ax</sub>). Diese einzelnen, besonders störenden Geräuschereignisse – etwa bei beschleunigenden Fahrzeugen, Motoraufheulen oder Lastwechseln – tragen überproportional zur Störung der Nachtruhe bei. Die Einführung von Tempo 30 reduziert nachweislich die Häufigkeit und die Höhe solcher Pegelspitzen.

In der Stadt Zürich wurde im Rahmen des Pilotversuchs „Tempo 30 nachts“ dokumentiert, dass die Anzahl der Fahrzeuge, welche nachts einen LAm<sub>ax</sub>-Wert über 70 dB(A) verursachten, um über 30 % zurückging. Auf gewissen Streckenabschnitten sank der Spitzenpegel einzelner Fahrzeuge um bis zu 5 dB(A). Auch der Kanton Luzern konnte in seinem Wirkungsbericht von 2023 eine durchschnittliche LAeq-Reduktion zwischen 2.1 und 4.5 dB(A) modellgestützt und messtechnisch belegen – abhängig vom Streckentyp, Verkehrsaufkommen und Topografie.

Die Wirkung von Tempo 30 entsteht im Wesentlichen durch eine Beruhigung des Fahrverhaltens. Bei 30 km/h wird gleichmässiger und mit geringerer Beschleunigungs- und Bremsintensität gefahren. Die Drehzahlen der Fahrzeuge sind geringer, und es kommt zu weniger dynamischen Fahrvorgängen. Dadurch sinkt nicht nur der mittlere Pegel, sondern auch die Variabilität des Lärms. Akustisch bedeutet das: Der Strassenraum wird gleichmässiger, ruhiger und weniger aggressiv wahrgenommen – ein Effekt, der vor allem für die Nachtruhe und für gesundheitlich belastete Anwohnende von Bedeutung ist.

Anmerkung: Die Monitoringanlage (Dauermessstelle) an der **Bergstrasse in Kreuzlingen** zeigt, dass sich der Lärm seit Einführung der T30 im Zeitraum Tag um 2.3 dB(A) und in der Nacht um 2.0 dB(A) reduziert hat. Eine Pegelveränderung von ca. 2 bis 3 dB(A) wird von den meisten Menschen als deutlich wahrnehmbar eingestuft. Eine Pegelreduktion von 2.5 dB(A) entspricht, physikalisch betrachtet einer Verkehrsreduktion von ca. 40%.

## 4. Fahrverhalten bei Tempo 30: ruhiger und lärmarter

### Motion «Schulthess»

Tempo 30 führt zu tieferen Gängen, höheren Drehzahlen und damit zu mehr Lärm.

### Entgegnung

Dieser Punkt widerspricht sowohl aktuellen fahrdynamischen Erkenntnissen als auch Messdaten aus der Schweiz. Moderne Fahrzeuge – insbesondere solche mit Automatik, Hybridsystem oder Drehmomentoptimierung – passen ihr Schaltverhalten dynamisch an die Fahrwiderstände an. Selbst auf Strassen mit Steigung können diese Fahrzeuge bei 30 km/h im 2. oder 3. Gang betrieben werden, ohne übermässig hohe Drehzahlen zu verursachen. Entscheidend ist dabei die Drehmomentcharakteristik des Motors und die Art der Fahrweise.

Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor fahren innerorts bei 30 km/h typischerweise mit rund 1'500–2'000 U/min im 3. Gang. Bei moderater Steigung (bis ca. 5–7 %) schalten viele Fahrzeuge lediglich in den 2. Gang zurück, was noch immer unterhalb kritischer Drehzahlgrenzen liegt. Besonders bei leichten Fahrzeugen ist kein ständiges Hochdrehen notwendig.

Automatikgetriebe nutzen eine gleichmässige Leistungsentfaltung bei niedriger Geschwindigkeit. Bei gleichmässiger Beschleunigung oder konstanter Fahrt sorgt das Getriebe für ein akustisch günstiges Drehzahlniveau – unabhängig von der Steigung.

Elektro- und Hybridfahrzeuge haben kein mehrstufiges Getriebe und weisen auch bei 30 km/h auf Steigung ein konstant niedriges Geräuschniveau auf. Der elektrische Antrieb ist besonders bei niedrigen Geschwindigkeiten und Lasten effizient und leise.

Lärm entsteht nicht primär durch die absolute Motordrehzahl, sondern durch dynamische Fahrvorgänge wie Anfahren, Schalten und Beschleunigen.

Besonders auf Steigungs- und kurvenreichen Abschnitten – wie sie für die **Bergstrasse in Kreuzlingen** charakteristisch sind – ist ein ruhiger, gleichmässiger Fahrstil entscheidend für die Reduktion der akustischen Belastung. Die Einführung von Tempo 30 trägt wesentlich dazu bei, dieses Fahrverhalten zu fördern: Abrupte Anfahrvorgänge werden seltener, die Zahl der Gangwechsel nimmt ab, und aggressive Beschleunigungsphasen – insbesondere nach Kurven oder Einengungen – werden deutlich reduziert. Das Ergebnis ist eine gleichmässigeren Verkehrsführung mit geringeren Pegelspitzen und einer insgesamt ruhigeren Geräuschkulisse.

## 5. Bauliche Massnahmen: optional und lärmsensibel umsetzbar

### Motion «Schulthess»

Tempo 30 erfordert zwingend bauliche Eingriffe wie Schwellen, Belagswechsel oder andere Hindernisse, welche selbst Lärm verursachen und damit kontraproduktiv sind.

### Entgegnung

Diese Annahme ist pauschal und technisch veraltet. Zwar wurden in früheren Jahrzehnten häufig physisch spürbare Verkehrsberuhigungselemente wie „Berliner Kissen“ oder Trottoirüberfahrten eingesetzt, doch die heutige Verkehrsplanung verfolgt bei lärmschutzbedingten Temporeduktionen einen gezielt lärmarmen ausgerichteten Ansatz. Das Ziel ist, die Einhaltung der Temporeduktion durch psychologische und gestalterische Massnahmen zu unterstützen, ohne neue Lärmquellen zu schaffen.

In der Schweiz zeigt sich, dass insbesondere in lärmsensiblen Sanierungszonen (d. h. bei Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte gemäss LSV) Schwellen bewusst vermieden werden.

Der Grund: Diese erzeugen bei jeder Überfahrt – insbesondere bei schweren oder leer beladenen Fahrzeugen – impulsartige Lärmspitzen über 80 dB(A), welche das Gesundheitsrisiko durch Lärm sogar verstärken können. Sie stehen damit im Widerspruch zum Sanierungsziel.

Gemäss Art. 108 Abs. 2 der Signalisationsverordnung (SSV) kann Tempo 30 allein durch Signalisation eingeführt werden, wenn dies zur Reduktion von Umweltbelastungen (z. B. Lärm) dient. Eine bauliche Umsetzung ist nicht vorgeschrieben. Wo bauliche Elemente sinnvoll erscheinen – etwa zur Verdeutlichung des Fahrbahncharakters oder zur Querungssicherheit – wird heute auf lärmarme Gestaltung gesetzt.

In der Stadt Zürich wurden zahlreiche Hauptachsen mit Tempo 30 umgesetzt, ohne den Einbau lärmintensiver Schwellen (z. B. Leimbachstrasse, Freilagerstrasse). Auch in Luzern, konkret auf der Baselstrasse, wurde Tempo 30 aufgrund von Lärmschutz signalisiert – auf eine lärm erhöhende bauliche Umsetzung wurde bewusst verzichtet. Die Stadt Winterthur verfolgt systematisch das Ziel „Tempo 30 ohne Schwellen“, insbesondere in lärm belasteten Quartieren.

Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) empfiehlt ausdrücklich, bei lärmschutzbedingten Temporeduktionen auf lärm erzeugende Elemente zu verzichten. In einem internen Fachmerkblatt (2020) wird darauf hingewiesen, dass sich Gestaltungselemente in Tempo-30-Zonen „an der Zielsetzung der Lärm minderung orientieren“ müssen – was den Einsatz lärm intensiver Schwellen praktisch ausschliesst.

Auf der **Bergstrasse in Kreuzlingen** wird Tempo 30 ausschliesslich signalisiert – ohne bauliche Eingriffe oder lärm erhöhende Elemente. Damit soll der Fahrfluss gleichmässig gehalten und impulsartiger Lärm, etwa durch Schwellen, vermieden werden. Zukünftig soll die Massnahme durch eine Bodenmarkierung «T30» ergänzt werden. Die Geschwindigkeitsmessungen zeigen, dass sich die mittlere Geschwindigkeit - allein durch die Signalisation - von 47 km/h auf 33 km/h reduziert hat (Stand 04.2025).

## 6. Lärmwirkung bei LKW und Motorrädern: spürbar vorhanden

Motion «Schulthess»:

Tempo 30 bringt bei lauten Fahrzeugen wie Motorrädern und Lastwagen keinen Vorteil, insbesondere nicht auf Steigungen, wo Motoren ohnehin stark belastet und lauter seien.

Entgegnung:

Die Aussage, Tempo 30 bringe auf Steigungs- oder kurvenreichen Strassen keinen akustischen Nutzen – insbesondere bei schweren Fahrzeugen – ist sachlich nicht haltbar. Zwar nimmt die Motorlast bei Steigungen zu, doch LKW fahren bei 30 km/h in niedrigen Gängen mit kontrollierter Drehzahl, wodurch das Geräuschniveau deutlich unter jenem beim Beschleunigen auf 50 km/h bleibt.

Auch Motorräder werden bei reduzierter Geschwindigkeit ruhiger betrieben: Überdrehte Fahrweise und abrupte Gaswechsel nehmen ab, Pegelspitzen werden seltener und leiser.

In Luzern wurde auf topografisch anspruchsvollen Streckenabschnitten trotz hohem LKW-Anteil eine Lärmreduktion von 2.1 bis 3.8 dB(A) nachgewiesen. Ähnliche Resultate wurden an der Leimbachstrasse in Zürich gemessen. Simulationen der Empa bestätigen, dass Tempo 30 auch bei Steigungslagen wirksam ist.

Besonders deutlich zeigt sich die Wirkung von Tempo 30 auf kurvenreichen Strassen. Dort führt Tempo 50 häufig zu starkem Bremsen vor und kraftvollem Beschleunigen nach der Kurve – ein Muster, das hohe Maximalpegel verursacht. Tempo 30 beruhigt die Fahrweise: Kurven werden gleichmässig durchfahren, viele ohne Gangwechsel oder Lastsprünge. Dadurch sinken sowohl die Anzahl als auch die Höhe der Lärmspitzen deutlich. Messungen zeigen Unterschiede von bis zu 5 bis 7 dB(A) – ein Effekt, der insbesondere nachts als stark entlastend empfunden wird.

Tempo 30 reduziert auch auf Steigungs- und Kurvenstrecken – wie der **Bergstrasse in Kreuzlingen** – wahrnehmbar den Verkehrslärm durch gleichmässigeres Fahrverhalten und weniger dynamische Geräuscheignisse. Die Wirkung ist akustisch besonders relevant dort, wo bisher die Belastung am höchsten war.

**Quellenverzeichnis:**

Quelle	Inhalt / Bezug	Link oder Verweis
Bundesgerichtsurteil 1C_513/2022	Tempo 30 auf Hauptstrasse aus Lärmschutzgründen zulässig	<a href="https://www.bger.ch/ext/eurospider/live/de/php/aza/http/index.php?lang=de&amp;type=show_document&amp;highlight_docid=aza://1C_513/2022">https://www.bger.ch/ext/eurospider/live/de/php/aza/http/index.php?lang=de&amp;type=show_document&amp;highlight_docid=aza://1C_513/2022</a>
Kantonsgericht Luzern (2025)	Tempo 30 Baselstrasse als gesetzeskonform beurteilt	<a href="https://www.zentralplus.ch/verkehr-mobilitaet/beschwerde-gescheitert-baselstrasse-darf-langsam-sein-2753020">https://www.zentralplus.ch/verkehr-mobilitaet/beschwerde-gescheitert-baselstrasse-darf-langsam-sein-2753020</a>
Motion 22.4513 Schilliger	Politischer Auftrag zur Einschränkung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen	<a href="https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20224513">https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20224513</a>
Art. 108 Abs. 2 SSV	Rechtsgrundlage zur Temporeduktion bei Umweltbelastung	<a href="https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1979/1257_1257_1257/de">https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1979/1257_1257_1257/de</a>
Art. 11 USG	Pflicht zur Emissionsbegrenzung an der Quelle	<a href="https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1985/1933_1933_1933/de">https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1985/1933_1933_1933/de</a>
Art. 13 LSV	Sanierungspflicht bei Grenzwertüberschreitungen	<a href="https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1986/2243_2243_2243/de">https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1986/2243_2243_2243/de</a>
Stadt Zürich (2019)	Pilotversuch 'Tempo 30 nachts'	<a href="https://www.stadt-zuerich.ch/tempo30">https://www.stadt-zuerich.ch/tempo30</a>
Kanton Luzern (2023)	Wirkungsbericht Tempo 30 (LAeq, LMax, Topografie, LKW-Anteil)	<a href="https://mobilitaet.lu.ch/Tempo30/Wirkungen">https://mobilitaet.lu.ch/Tempo30/Wirkungen</a>
BAFU & Cercle Bruit (2021)	Faktenblatt 'Lärmreduzierende Wirkung von Tempo 30'	<a href="https://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/laerm/fachinfo-daten/cb-faktenblatt-kurz-laermreduzierende-wirkung-tempo-30.pdf">https://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/laerm/fachinfo-daten/cb-faktenblatt-kurz-laermreduzierende-wirkung-tempo-30.pdf</a>
Empa / VSS (2020)	Technische Studien zu Fahrverhalten, Lärmentwicklung, Topografie	<a href="https://www.vss.ch/fileadmin/redakteur/Publikationen/VSS_Faktenblatt_Tempo30_2020.pdf">https://www.vss.ch/fileadmin/redakteur/Publikationen/VSS_Faktenblatt_Tempo30_2020.pdf</a>
WHO (2018)	Environmental Noise Guidelines for the European Region	<a href="https://www.who.int/publications/i/item/9789289053563">https://www.who.int/publications/i/item/9789289053563</a>
BAFU Merkblatt (2020)	Gestaltung lärmarmen Tempo-30-Zonen	nicht online publiziert, zitiert in Fachberichten
Monitoring Bergstrasse, Kreuzlingen	Dauermessstelle zeigt Reduktion von 2.0–2.3 dB(A) seit Einführung Tempo 30	Projektunterlagen Kanton TG, Projekt-Nr. 4671212

Strasse / Geschw. / Steigung								Verkehrs- und Emissionsdaten 2014								Verkehrs- und Emissionsdaten 2034											
Strassenname	Emi-ID LBK	Achse	Abschnitt Nr.	MK	MK	v	ΔLi	DTV	Nt	Nt2	Nn	Nn2	K1	K1	Lr,e	Lr,e	DTV	Nt	Nt2	Nn	Nn2	K1	K1	Lr,e	Lr,e		
				tags	nachts								tags	nachts								tags	nachts			tags	nachts
				[dB(A)]	[dB(A)]	[km/h]	[dB(A)]	[Fz/24h]	[Fz/h]	[%]	[Fz/h]	[%]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[Fz/24h]	[Fz/h]	[%]	[Fz/h]	[%]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]		
Bernrainstrasse	Emi0526.2	H1	590.2	0.0	1.0	50	1.0	5900	342	10.0	53	5.0	0.0	-2.7	76.0	64.7	7'100	412	10.0	64	5.0	0.0	-1.9	76.8	66.3		
Bernrainstrasse	Emi0526.3	H1	590.3	0.0	1.0	50	1.0	5900	342	10.0	53	5.0	0.0	0.0	76.0	67.5	7'100	412	10.0	64	5.0	0.0	0.0	76.8	68.3		
Bernrainstrasse	Emi0526.4	H1	590.4	0.0	1.0	50	1.0	5900	342	10.0	53	5.0	0.0	-2.7	76.0	64.7	7'100	412	10.0	64	5.0	0.0	-1.9	76.8	66.3		
Bernrainstrasse	Emi0526.5	H1	590.5	0.0	1.0	50	1.0	5900	342	10.0	53	5.0	0.0	0.0	76.0	67.5	7'100	412	10.0	64	5.0	0.0	0.0	76.8	68.3		
<b>Bergstrasse</b>	<b>Emi0527</b>	<b>H1.2</b>	<b>40</b>	<b>0.0</b>	<b>1.0</b>	<b>50</b>	<b>1.3</b>	<b>14500</b>	<b>841</b>	<b>10.0</b>	<b>131</b>	<b>5.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>80.2</b>	<b>71.6</b>	<b>17'700</b>	<b>1'027</b>	<b>10.0</b>	<b>159</b>	<b>5.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>81.0</b>	<b>72.5</b>		
Brunnenstrasse	Emi0528.1	H1.2	10.1	0.0	1.0	80	0.0	7200	418	10.0	65	5.0	0.0	0.0	79.1	70.9	8'700	505	10.0	78	5.0	0.0	0.0	80.0	71.7		
Brunnenstrasse	Emi0528.2	H1.2	10.2	0.0	1.0	80	0.3	7200	418	10.0	65	5.0	0.0	-1.9	79.3	69.2	8'700	505	10.0	78	5.0	0.0	-1.1	80.2	70.8		
Brunnenstrasse	Emi0529	H1.2	30	0.0	1.0	50	1.0	14500	841	10.0	131	5.0	0.0	0.0	79.9	71.4	17'700	1'027	10.0	159	5.0	0.0	0.0	80.8	72.3		
Romanshornerstrasse	Emi0530	H13	710	0.0	1.0	50	0.0	12700	737	10.0	114	5.0	0.0	0.0	78.4	69.8	15'500	899	10.0	140	5.0	0.0	0.0	79.2	70.7		
Romanshornerstrasse	Emi0531.1	H13	720.1	0.0	1.0	50	0.0	24400	1415	10.0	220	5.0	0.0	0.0	81.2	72.6	29'800	1'728	10.0	268	5.0	0.0	0.0	82.1	73.5		
Romanshornerstrasse	Emi0531.2	H13	720.2	0.0	1.0	50	0.0	12300	713	10.0	111	5.0	0.0	0.0	78.2	69.7	15'000	870	10.0	135	5.0	0.0	0.0	79.1	70.5		
Hauptstrasse Bottighofe	Emi0532	H13	730	0.0	1.0	50	0.0	20700	1201	10.0	186	5.0	0.0	0.0	80.5	71.9	25'300	1'467	10.0	228	5.0	0.0	0.0	81.4	72.8		
Schwaderlohstrasse	Emi0636.1	H1	550.1	0.0	1.0	80	0.0	9800	568	10.0	88	5.0	0.0	-0.5	80.5	71.6	12'000	696	10.0	108	5.0	0.0	0.0	81.4	73.1		
Schwaderlohstrasse	Emi0636.2	H1	550.2	0.0	1.0	80	0.0	9800	568	10.0	88	5.0	0.0	0.0	80.5	72.2	12'000	696	10.0	108	5.0	0.0	0.0	81.4	73.1		
Bernrainstrasse	Emi0637.1	H1	560.1	0.0	1.0	80	0.5	3000	174	10.0	27	5.0	0.0	0.0	75.8	67.5	3'700	215	10.0	33	5.0	0.0	0.0	76.8	68.5		
Bernrainstrasse	Emi0637.2	H1	560.2	0.0	1.0	80	0.5	3000	174	10.0	27	5.0	0.0	-5.0	75.8	62.5	3'700	215	10.0	33	5.0	0.0	-4.8	76.8	63.7		
Bernrainstrasse	Emi0638.1	H1	570.1	0.0	1.0	50	1.0	3000	174	10.0	27	5.0	0.0	-5.0	73.1	59.5	3'700	215	10.0	33	5.0	0.0	-4.8	74.0	60.7		
Bernrainstrasse	Emi0638.2	H1	570.2	0.0	1.0	50	1.0	3000	174	10.0	27	5.0	0.0	0.0	73.1	64.5	3'700	215	10.0	33	5.0	0.0	0.0	74.0	65.5		
Bernrainstrasse	Emi0639.1	H1	580.1	0.0	1.0	50	1.0	4200	244	10.0	38	5.0	0.0	0.0	74.6	66.0	5'200	302	10.0	47	5.0	0.0	0.0	75.5	66.9		
Bernrainstrasse	Emi0639.2	H1	580.2	0.0	1.0	50	1.0	4200	244	10.0	38	5.0	0.0	-4.2	74.6	61.8	5'200	302	10.0	47	5.0	0.0	-3.3	75.5	63.6		
Bernrainstrasse	Emi0639.3	H1	580.3	0.0	1.0	50	1.0	4200	244	10.0	38	5.0	0.0	0.0	74.6	66.0	5'200	302	10.0	47	5.0	0.0	0.0	75.5	66.9		
Konstanzerstrasse	Emi0640.1	H1	630.1	0.0	1.0	50	0.0	8700	505	10.0	78	5.0	0.0	0.0	76.7	68.2	10'600	615	10.0	95	5.0	0.0	0.0	77.6	69.0		
Konstanzerstrasse	Emi0640.2	H1	630.2	0.0	1.0	50	0.0	8700	505	10.0	78	5.0	0.0	-1.1	76.7	67.1	10'600	615	10.0	95	5.0	0.0	-0.2	77.6	68.8		
Lengwilerstrasse	Emi1378	K71	320	0.0	1.0	50	0.5	4100	238	10.0	37	5.0	0.0	-4.3	74.0	61.1	5'100	296	10.0	46	5.0	0.0	-3.4	74.9	63.0		
Bergstrasse	Emi1427.1	H470	10.1	0.0	1.0	50	0.8	7300	423	10.0	66	5.0	0.0	0.0	76.7	68.1	8'900	516	10.0	80	5.0	0.0	0.0	77.5	69.0		
Bergstrasse	Emi1427.2	H470	10.2	0.0	1.0	50	0.8	7300	423	10.0	66	5.0	0.0	-1.8	76.7	66.3	8'900	516	10.0	80	5.0	0.0	-1.0	77.5	68.0		
Bergstrasse	Emi1428	H470	20	0.0	1.0	80	0.8	7000	406	10.0	63	5.0	0.0	-2.0	79.7	69.4	8'500	493	10.0	76	5.0	0.0	-1.2	80.6	71.1		
Bergstrasse	Emi1429	H470	30	0.0	1.0	80	0.0	7000	406	10.0	63	5.0	0.0	-2.0	79.0	68.7	8'500	493	10.0	76	5.0	0.0	-1.2	79.9	70.4		
Remisbergstrasse	Emi1466.1	K104	50.1	0.0	1.0	80	0.0	5400	313	10.0	49	5.0	0.0	-3.1	77.9	66.5	6'500	377	10.0	59	5.0	0.0	-2.3	78.7	68.1		
Remisbergstrasse	Emi1466.2	K104	50.2	0.0	1.0	80	0.0	5400	313	10.0	49	5.0	0.0	0.0	77.9	69.6	6'500	377	10.0	59	5.0	0.0	0.0	78.7	70.4		
Remisbergstrasse	Emi1467.1	K104	60.1	0.0	1.0	80	0.0	5400	313	10.0	49	5.0	0.0	0.0	77.9	69.6	6'500	377	10.0	59	5.0	0.0	0.0	78.7	70.4		
Remisbergstrasse	Emi1467.2	K104	60.2	0.0	1.0	80	0.0	5400	313	10.0	49	5.0	0.0	-3.1	77.9	66.5	6'500	377	10.0	59	5.0	0.0	-2.3	78.7	68.1		
Lengwilerstrasse	Emi1501	K71	300	0.0	1.0	50	0.5	4100	238	10.0	37	5.0	0.0	-4.3	74.0	61.1	5'100	296	10.0	46	5.0	0.0	-3.4	74.9	63.0		
Lengwilerstrasse	Emi1502	K71	310	0.0	1.0	50	0.5	4100	238	10.0	37	5.0	0.0	-4.3	74.0	61.1	5'100	296	10.0	46	5.0	0.0	-3.4	74.9	63.0		
Lengwilerstrasse	Emi1503.1	K71	330.1	0.0	1.0	50	0.5	4100	238	10.0	37	5.0	0.0	-4.3	74.0	61.1	5'100	296	10.0	46	5.0	0.0	-3.4	74.9	63.0		
Lengwilerstrasse	Emi1503.2	K71	330.2	0.0	1.0	50	0.5	4100	238	10.0	37	5.0	0.0	0.0	74.0	65.4	5'100	296	10.0	46	5.0	0.0	0.0	74.9	66.3		
<b>Stadtstrassen</b>																											
Allee	AlleeEmi.1			0.0	1.0	30	0.0	1100	64	6.0	10	3.0	0.0	0.0	64.6	56.3	1'300	75	6.0	12	3.0	0.0	0.0	65.3	57.1		
Bärenstrasse	Emi0004.1	H1.3	10.1	0.0	1.0	50	0.0	4400	255	10.0	40	5.0	0.0	0.0	73.8	65.2	5'400	313	10.0	49	5.0	0.0	0.0	74.6	66.1		
Bärenstrasse	Emi0004.2	H1.3	10.2	0.0	1.0	50	0.0	4400	255	10.0	40	5.0	0.0	-4.0	73.8	61.2	5'400	313	10.0	49	5.0	0.0	-3.1	74.6	63.0		
Bärenstrasse	Emi0004.3	H1.3	10.3	0.0	1.0	50	0.0	4400	255	10.0	40	5.0	0.0	0.0	73.8	65.2	5'400	313	10.0	49	5.0	0.0	0.0	74.6	66.1		
Bahnhofstrasse	Emi0803.1	H1.4	30.1	0.0	1.0	50	0.3	1000	58	10.0	9	5.0	0.0	0.0	67.5	59.0	1'200	70	10.0	11	5.0	0.0	0.0	68.3	59.8		
Bahnhofstrasse	Emi0803.2	H1.4	30.2	0.0	1.0	30	0.3	1000	58	10.0	9	5.0	-2.4	-5.0	63.2	51.9	1'200	70	10.0	11	5.0	-1.6	-5.0	65.8	53.7		
Bahnhofstrasse	Emi0803.3	H1.4	30.3	0.0	1.0	30	0.3	1000	58	10.0	9	5.0	0.0	0.0	65.8	57.1	1'200	70	10.0	11	5.0	0.0	0.0	66.6	57.9		
Bleichstrasse	BleiEmi.1			0.0	1.0	30	0.0	3000	174	6.0	27	3.0	0.0	0.0	68.9	60.7	3'600	209	6.0	32	3.0	0.0	0.0	69.7	61.5		
Bleichstrasse	BleiEmi.3			0.0	1.0	30	0.0	3000	174	6.0	27	3.0	0.0	0.0	68.9	60.7	3'600	209	6.0	32	3.0	0.0	0.0	69.7	61.5		

**Legende:**

v:	Signalisierte Geschwindigkeit [km/h]
$\Delta L_i$ Steigung:	Steigungszuschlag [dB(A)] wird ab einer Steigung von $\geq 3\%$ zur Hälfte berücksichtigt
DTV:	Durchschnittlicher täglicher Verkehr [Fz/24h]
Nt / Nn:	Durchschnittlicher stündlicher Verkehr [Fz/h] im Zeitraum tags / nachts
nt / nn:	Durchschnittlicher akustischer Schwerverkehrs- und Motorradanteil [%] tags / nachts
t:	Zeitraum tags (06:00 bis 22:00 Uhr)
n:	Zeitraum nachts (22:00 bis 06:00 Uhr)
K1:	Pegelkorrektur K1
<b>Lr,e</b>	<b>Gesamtlärmemission in einem Meter Abstand zur Strassenmitte (Berechnungsmodell StL86+, empirischen Konstante A = 43 dB(A)), T30 unter Berücksichtigung der signalisierten Geschwindigkeit und der Strassenlängsneigung</b>
MK:	Modellkorrektur aufgrund des Vergleichs Messung / Berechnung in [dB(A)] für den Zeitraum Tag und Nacht

**Prognose der Lärmbelastungen bestehende Anlagen 2014 und 2034**

**Legende:**

- WB:** Objekt mit Wohn- bzw. Betriebsnutzung
- K:** Kirche
- S:** Schule (keine Nutzung im Zeitraum nachts)
- ES:** Empfindlichkeitsstufe
- Lr':** Beurteilungspegel in [dB(A)]
- ( ):** Nutzung im Zeitraum "Nacht" fraglich
- IGW:** Immissionsgrenzwert
- FGW:** Fenstergrenzwert
- AW:** Alarmwert
- \*** Lärmbelastung mit bestehender (privater) Lärmschutzwand (LSW)  
Die Lärmbelastung ohne LSW liegt im Prognosejahr 2034 unter dem IGW

Objektangaben								Lärmbelastungen				Grenzwerte						Beurteilung		
Obj-ID LBK	Vers.-Nr.	Parz.- Nr.	Objektadresse Strasse und Nr.	Obj.- Nutz.	ES	Ge- schoss	Obj. Korr.	Lr' 2014		Lr' 2034		IGW Tag	IGW Nacht	FGW Tag	FGW Nacht	AW Tag	AW Nacht	Lr' 2034		
								Tag	Nacht	Tag	Nacht							> IGW	≥ FGW	≥ AW
								[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	
<b>Bachstrasse H13.3</b>																				
G.4671.353	391.321	519	Bachstr. 2	K	III	1	0	65	57	66	57	65	55	68	58	70	65			X
G.4671.47	391.196	1900	Bachstr. 3	B	III	0	0	66	(58)	67	(59)	70	(60)	70	(65)	70	(65)			
G.4671.293	391.194	1900	Bachstr. 5	W	III	1	0	69	60	70	61	65	55	68	58	70	65	X	X	X
G.4671.163	391.126	517	Bachstr. 8-10/Metropol-Bar	B	III	1	0	68	(60)	69	(61)	70	(60)	70	(65)	70	(65)	(X)		
G.4671.294	391.197	1096	Bachstr. 9	W	III	1	0	69	61	70	61	65	55	68	58	70	65	X	X	X
G.4671.1768	391.1087	538	Bachstr. 11	W	III	1	0	68	59	68	60	65	55	68	58	70	65	X	X	
G.4671.298	391.201	1220	Bachstr. 12/Spaghetteria Pasta	W	III	0	0	69	60	70	61	65	55	68	58	70	65	X	X	X
G.4671.299	391.202	1219	Bachstr. 16	W	III	1	0	68	60	69	61	65	55	68	58	70	65	X	X	
G.4671.289	391.181	541	Bachstr. 17	W	III	1	0	66	57	67	58	65	55	68	58	70	65	X	X	
G.4671.549	391.763	2731	Bachstr. 18	W	III	1	0	60	51	61	52	65	55	68	58	70	65			
G.4671.550	391.764	2778	Bachstr. 20	W	III	1	0	68	59	69	60	65	55	68	58	70	65	X	X	
G.4671.408	391.501	2050	Bachstr. 22	W	III	1	0	68	60	69	60	65	55	68	58	70	65	X	X	
G.4671.409	391.502	527	Bachstr. 24	W	III	1	0	69	61	70	62	65	55	68	58	70	65	X	X	X
G.4671.124	391.213	537	Bachweg 4	W	II	1	0	56	47	57	48	60	50	68	58	70	65			
G.4671.255	391.113	1329	Bergstr. 4	W	II	1	0	68	59	69	60	60	50	68	58	70	65	X	X	
G.4671.88	391.191	531	Löwenstr. 23/Hotel Plaza	W	III	1	0	68	60	69	61	65	55	68	58	70	65	X	X	
G.4671.377	391.416	2756	Rosgartenstr. 6	W	II	1	0	56	48	57	49	60	50	68	58	70	65			
G.4671.411	391.509	1623	Sonnenstr. 46-48	W	II	2	0	56	48	57	49	60	50	68	58	70	65			
G.4671.260	391.119	1885	Sonnenstr. 55	W	II	1	0	57	49	58	50	60	50	68	58	70	65			
G.4671.349	391.316	547	Sonnenstr. 57	W	III	1	0	62	53	62	54	65	55	68	58	70	65			
G.4671.412	391.511	415	Tellstr. 2	W	II	1	0	57	49	58	50	60	50	68	58	70	65			
G.4671.413	391.513	415	Tellstr. 4	W	II	1	0	55	46	56	47	60	50	68	58	70	65			
G.4671.562	391.812	2848	Traubengässli 2 a	W	III	1	0	56	47	57	48	65	55	68	58	70	65			
G.4671.563	391.813	2847	Traubengässli 2 b	W	II	1	0	54	46	55	46	60	50	68	58	70	65			
G.4671.303	391.212	523	Traubengässli 3	W	II	1	0	56	48	57	48	60	50	68	58	70	65			
<b>Bärenstrasse H13.3</b>																				
G.4671.207	391.476	732	Alpstr. 1	B	II	1	0	58	(49)	59	(50)	65	(55)	70	(65)	70	(65)			
G.4671.316	391.233	714	Alpstr. 2	W	III	1	0	61	52	62	53	65	55	68	58	70	65			
G.4671.321	391.242	715	Alpstr. 4	W	III	1	0	57	48	57	49	65	55	68	58	70	65			
G.4671.309	391.223	546	Bärenstr. 1	W	III	0	0	72	63	73	64	65	55	68	58	70	65	X	X	X
G.4671.1777	391.344	1399	Bärenstr. 2	W	III	1	1	72	64	73	65	65	55	68	58	70	65	X	X	X
G.4671.312	391.229	712	Bärenstr. 4/Rest. Casper	W	III	1	1	73	64	73	65	65	55	68	58	70	65	X	X	X
G.4671.154	391.235	731	Bärenstr. 6	B	II	0	0	66	(57)	67	(58)	65	(55)	70	(65)	70	(65)	X		
G.4671.1803	391.279	549	Bärenstr. 7	W	II	0	0	70	61	71	62	60	50	68	58	70	65	X	X	X
G.4671.3	391.789	2971	Bärenstr. 8	W	II	1	0	66	57	67	58	60	50	68	58	70	65	X	X	
G.4671.1040	394.41	569	Bärenstr. 9	K	II	0	0	69	61	70	62	60	50	68	58	70	65	X	X	X
G.4671.74	391.240	733	Bärenstr. 12	B	II	0	0	69	(61)	70	(62)	65	(55)	70	(65)	70	(65)	X	X	X
G.4671.254	391.112	1398	Bergstr. 1	W	III	0	0	70	62	71	63	65	55	68	58	70	65	X	X	X
G.4671.313	391.230	711	Gemeindeplatz 2	W	III	0	0	64	55	65	56	65	55	68	58	70	65	X		
G.4671.315	391.231	710	Gemeindeplatz 4	W	III	1	0	60	51	61	52	65	55	68	58	70	65			
G.4671.488	391.650	548	Kirchstr. 22	W	II	2	0	56	48	57	49	60	50	68	58	70	65			
G.4671.490	391.651	548	Kirchstr. 24	W	II	2	0	54	45	55	46	60	50	68	58	70	65			
G.4671.491	391.652	548	Kirchstr. 26	W	II	2	0	54	46	55	46	60	50	68	58	70	65			
G.4671.494	391.655	548	Kirchstr. 28	W	II	1	0	59	50	60	51	60	50	68	58	70	65	X		
G.4671.495	391.656	548	Kirchstr. 30	W	II	1	0	68	60	69	61	60	50	68	58	70	65	X	X	
G.4671.320	391.241	2387	Storenstr. 1	W	II	0	0	53	45	54	46	60	50	68	58	70	65			
G.4671.482	391.641	501	Rosgartenstr. 3	W	II	0	0	61	53	62	53	60	50	68	58	70	65	X		
<b>Bergstrasse H1.2 / H470</b>																				
G.4671.395	391.460	724	Alpstr. 16	W	III	2	0	60	52	61	53	65	55	68	58	70	65			
G.4671.540	391.75	510	Alte Bergstr. 13	W	III	1	0	67	58	68	59	65	55	68	58	70	65	X	X	
G.4671.542	391.753	2661	Alte Bergstr. 9	W	III	1	1	70	61	70	62	65	55	68	58	70	65	X	X	X
G.4671.1873	391.102	507	Alte Bergstr. 12	W	III	1	0	62	53	63	54	65	55	68	58	70	65			
G.4671.257	391.116	502	Bergstr. 2	W	II	0	0	69	61	70	61	60	50	68	58	70	65	X	X	X
G.4671.253	391.111	708	Bergstr. 3	W	III	1	1	73	64	74	65	65	55	68	58	70	65	X	X	X
G.4671.256	391.114	2066	Bergstr. 4 a	W	II	1	0	60	51	60	52	60	50	68	58	70	65	X		
G.4671.153	391.108	723	Bergstr. 5-5 a	W	III	1	0	70	61	71	62	65	55	68	58	70	65	X	X	X
G.4671.451	391.607	503	Bergstr. 6	W	II	1	0	71	62	71	63	60	50	68	58	70	65	X	X	X
G.4671.197	391.843	2052	Bergstr. 7	B	III	0	0	66	(58)	67	(59)	70	(60)	70	(65)	70	(65)			
G.4671.53	391.109	2052	Bergstr. 7	W	III	1	0	68	59	69	60	65	55	68	58	70	65	X	X	
G.4671.547	391.76	511	Bergstr. 9 a	W	III	1	0	67	58	67	59	65	55	68	58	70	65	X	X	
G.4671.234	391.103	504	Bergstr. 10	W	III	1	0	70	62	71	62	65	55	68	58	70	65	X	X	X
G.4671.410	391.505	2051	Bergstr. 11	W	III	1	0	70	62	71	63	65	55	68	58	70	65	X	X	X
G.4671.533	391.74	509	Bergstr. 15	W	III	1	0	67	59	68	60	65	55	68	58	70	65	X	X	
G.4671.517	391.71	883	Bergstr. 17	W	III	1	0	69	61	70	62	65	55	68	58	70	65	X	X	X
G.4671.553	391.779	883	Bergstr. 17 a-c	W	III	1	0	65	56	66	57	65	55	68	58	70	65	X		
G.4671.644	391.972	882	Bergstr. 19	W	III	1	0	62	54	63	55	65	55	68	58	70	65			

Objektangaben								Lärmbelastungen				Grenzwerte						Beurteilung		
Obj-ID LBK	Vers.-Nr.	Parz.- Nr.	Objektadresse Strasse und Nr.	Obj.- Nutz.	ES	Ge- schoss	Obj. Korr.	Lr' 2014		Lr' 2034		IGW Tag	IGW Nacht	FGW Tag	FGW Nacht	AW Tag	AW Nacht	Lr' 2034		
								Tag	Nacht	Tag	Nacht							> IGW	≥ FGW	≥ AW
								[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]							[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
G.4671.1796	391.70	881	Bergstr. 21	W	III	1	1	71	63	72	64	65	55	68	58	70	65	X	X	X
G.4671.489	391.65	472	Bergstr. 22	W	III	1	0	66	57	67	58	65	55	68	58	70	65	X	X	
G.4671.505	391.69	880	Bergstr. 23	W	III	0	0	72	63	72	64	65	55	68	58	70	65	X	X	X
G.4671.481	391.64	471	Bergstr. 24	W	III	1	0	70	62	71	62	65	55	68	58	70	65	X	X	X
G.4671.504	391.68	879	Bergstr. 25	W	III	0	0	71	63	72	64	65	55	68	58	70	65	X	X	X
G.4671.498	391.66	878	Bergstr. 27	W	III	0	0	71	62	71	63	65	55	68	58	70	65	X	X	X
G.4671.380	391.42	877	Bergstr. 29	W	III	0	0	70	62	71	62	65	55	68	58	70	65	X	X	X
G.4671.462	391.62	469	Bergstr. 30	W	III	1	0	68	60	69	60	65	55	68	58	70	65	X	X	
G.4671.331	391.27	868	Bergstr. 31	W	III	0	0	70	62	71	63	65	55	68	58	70	65	X	X	X
G.4671.325	391.25	867	Bergstr. 33	W	III	0	0	72	64	73	65	65	55	68	58	70	65	X	X	X
G.4671.314	391.23	856	Bergstr. 34	W	III	0	0	70	62	71	63	65	55	68	58	70	65	X	X	X
G.4671.296	391.20	855	Bergstr. 36	W	III	1	0	70	61	71	62	65	55	68	58	70	65	X	X	X
G.4671.527	391.734	855	Bergstr. 36 a	W	III	1	0	68	59	68	60	65	55	68	58	70	65	X	X	
G.4671.301	391.21	866	Bergstr. 37	W	III	0	0	72	63	72	64	65	55	68	58	70	65	X	X	X
G.4671.269	391.15	853	Bergstr. 38	W	III	1	0	70	61	70	62	65	55	68	58	70	65	X	X	X
G.4671.267	391.14	852	Bergstr. 40	W	III	1	0	69	60	70	61	65	55	68	58	70	65	X	X	X
G.4671.280	391.16	863	Bergstr. 43	W	III	0	0	71	63	72	64	65	55	68	58	70	65	X	X	X
G.4671.375	391.411	862	Bergstr. 45	W	III	1	1	71	63	72	64	65	55	68	58	70	65	X	X	X
G.4671.220	391.10	851	Bergstr. 46/Rest.Jakobshöhe	W	III	1	0	70	61	71	62	65	55	68	58	70	65	X	X	X
G.4671.394	391.458	1747	Bergstr. 48	W	III	1	0	66	57	67	58	65	55	68	58	70	65	X	X	
G.4671.406	391.480	949	Bergstr. 52	W	III	1	0	66	56	67	57	65	55	68	58	70	65	X		
G.4671.295	391.200	2065	Bergstr. 53	W	III	1	0	66	56	67	57	65	55	68	58	70	65	X		
G.4671.310	391.225	2364	Bergstr. 55	W	III	1	0	64	54	65	55	65	55	68	58	70	65			
G.4671.311	391.226	2363	Bergstr. 57	W	III	1	0	65	54	65	56	65	55	68	58	70	65	X		
G.4671.577	391.831	1312	Bergstr. 59	W	III	1	0	58	48	59	50	65	55	68	58	70	65			
G.4671.578	391.832	1312	Bergstr. 61	W	III	1	0	56	45	57	47	65	55	68	58	70	65			
G.4671.1876	391.1062	2652	Bergstr. 63	W	III	1	0	64	53	64	55	65	55	68	58	70	65			
G.4671.1875	391.1063	3123	Bergstr. 65	W	III	1	0	62	52	63	54	65	55	68	58	70	65			
G.4671.221	391.1	1377	Bergstr. 68	W	III	1	0	63	53	64	55	65	55	68	58	70	65			
G.4671.613	391.926	2653	Breitenackerliweg 1 a	W	III	1	0	61	50	62	52	65	55	68	58	70	65			
G.4671.614	391.927	2653	Breitenackerliweg 1 b	W	III	1	0	60	50	61	52	65	55	68	58	70	65			
G.4671.615	391.928	2653	Breitenackerliweg 1 c	W	III	1	0	60	50	61	51	65	55	68	58	70	65			
G.4671.616	391.929	2653	Breitenackerliweg 1 d	W	III	1	0	59	49	60	51	65	55	68	58	70	65			
G.4671.617	391.930	2653	Breitenackerliweg 1 e	W	III	1	0	60	50	61	52	65	55	68	58	70	65			
G.4671.618	391.931	2653	Breitenackerliweg 1 f	W	III	1	0	56	46	57	47	65	55	68	58	70	65			
G.4671.619	391.932	2653	Breitenackerliweg 1 g	W	II	1	0	53	43	54	44	60	50	68	58	70	65			
G.4671.620	391.933	2653	Breitenackerliweg 1 h	W	II	1	0	51	40	52	42	60	50	68	58	70	65			
G.4671.621	391.934	3015	Breitenackerliweg 2 a	W	II	1	0	61	51	62	52	60	50	68	58	70	65	X		
G.4671.622	391.935	3014	Breitenackerliweg 2 b	W	II	1	0	53	43	54	45	60	50	68	58	70	65			
G.4671.623	391.936	3010	Breitenackerliweg 2 c	W	II	1	0	51	40	52	42	60	50	68	58	70	65			
G.4671.624	391.937	3009	Breitenackerliweg 4 a	W	II	1	0	47	37	48	38	60	50	68	58	70	65			
G.4671.625	391.938	3008	Breitenackerliweg 4 b	W	II	1	0	45	35	46	37	60	50	68	58	70	65			
G.4671.650	391.983	3049	Breitenackerliweg 6 a	W	II	1	0	47	36	47	38	60	50	68	58	70	65			
G.4671.649	391.982	3065	Breitenackerliweg 6 b	W	II	1	0	48	37	49	39	60	50	68	58	70	65			
G.4671.651	391.984	3048	Breitenackerliweg 8 a	W	II	1	0	51	41	52	43	60	50	68	58	70	65			
G.4671.652	391.985	3047	Breitenackerliweg 8 b	W	II	1	0	54	44	55	45	60	50	68	58	70	65			
G.4671.653	391.986	3046	Breitenackerliweg 8 c	W	II	1	0	64	53	64	55	60	50	68	58	70	65	X		
G.4671.647	391.979	3055	Breitenackerliweg 10 a	W	II	1	0	49	39	50	41	60	50	68	58	70	65			
G.4671.646	391.974	3054	Breitenackerliweg 10 b	W	II	0	0	48	38	49	40	60	50	68	58	70	65			
G.4671.645	391.973	3053	Breitenackerliweg 10 c	W	II	1	0	50	40	51	42	60	50	68	58	70	65			
G.4671.227	391.1014	3051	Breitenackerliweg 12	W	II	1	0	61	51	62	53	60	50	68	58	70	65	X		
G.4671.233	391.1029	970	Breitenackerliweg 14 a	W	II	1	0	64	53	64	55	60	50	68	58	70	65	X		
G.4671.235	391.1030	3099	Breitenackerliweg 14 b	W	II	1	0	60	50	61	52	60	50	68	58	70	65	X		
G.4671.236	391.1031	3098	Breitenackerliweg 14 c	W	II	1	0	58	48	59	49	60	50	68	58	70	65			
G.4671.237	391.1032	3097	Breitenackerliweg 14 d	W	II	1	0	57	47	58	49	60	50	68	58	70	65			
G.4671.239	391.1034	3096	Breitenackerliweg 16	W	II	1	0	56	45	56	47	60	50	68	58	70	65			
G.4671.238	391.1033	3095	Breitenackerliweg 16 a	W	II	1	0	55	44	55	46	60	50	68	58	70	65			
G.4671.228	391.1015	3094	Breitenackerliweg 16 b	W	II	1	0	54	43	54	45	60	50	68	58	70	65			
G.4671.224	391.1006	3073	Breitenackerliweg 18 a	W	II	1	0	52	42	53	44	60	50	68	58	70	65			
G.4671.319	391.238	2256	Emil-Bächlerstr. 1	W	II	1	0	57	49	58	50	60	50	68	58	70	65			
G.4671.475	391.632	2255	Emil-Bächlerstr. 3	W	II	2	0	52	43	53	44	60	50	68	58	70	65			
G.4671.537	391.747	2696	Friedbergstr. 1	W	III	1	0	61	51	62	53	65	55	68	58	70	65			
G.4671.632	391.957	951	Friedbergstr. 2 a	W	III	1	0	61	51	62	53	65	55	68	58	70	65			
G.4671.633	391.958	2979	Friedbergstr. 2 b	W	III	1	0	60	50	61	52	65	55	68	58	70	65			
G.4671.1743	391.892	2980	Friedbergstr. 2 c	W	III	1	0	61	50	62	52	65	55	68	58	70	65			
G.4671.597	391.893	2981	Friedbergstr. 2 d	W	III	1	0	61	51	62	53	65	55	68	58	70	65			
G.4671.538	391.748	2513	Friedbergstr. 3	W	III	1	0	57	47	58	49	65	55	68	58	70	65			
G.4671.640	391.968	3064	Friedbergweg 6 b	W	II	1	0	54	44	55	45	60	50	68	58	70	65			
G.4671.639	391.967	1838	Friedbergweg 14	W	III	2	0	65	55	66	57	65	55	68	58	70	65	X		
G.4671.604	391.903	3000	Friedbergweg 16	W	III	1	0	59	50	60	51	65	55	68	58	70	65			
G.4671.605	391.904	3001	Friedbergweg 18	W	III	2	0	64	55	65	56	65	55	68	58	70	65	X		
G.4671.1880	391.232	716	Gemeindeplatz 1	0	II	1	0	65	56	66	57	60	50	68	58	70	65	X		
G.4671.1874	391.101	506	Langgartenweg 2	W	II	2	0	56	47	57	48	60	50	68	58	70	65			
G.4671.445	391.591	2232	Seeblickstr. 2	W	III	0	0	70	61	71	62	65	55	68	58	70	65	X	X	X
G.4671.438	391.581	2231	Seeblickstr. 4	W</																

10. Mai 2023

**Das Tiefbauamt des Kantons Thurgau teilt mit:**

## **Tempo 30 auf Kantonsstrassen, wo aus Lärmschutzgründen notwendig**

**Um die Bevölkerung entlang von stark belasteten Kantonsstrassen vor übermässigem Strassenlärm zu schützen, führt der Kanton Thurgau auf sechs Abschnitten Tempo 30 ein. Festgelegt wurden die Strecken nach einer Analyse sämtlicher stark belasteter Kantonsstrassen. In den übrigen Fällen kann der Lärmschutz mit hochwirksamen lärmarmen Belägen gewährleistet werden.**

Die sechs für Tempo 30 festgelegten Kantonsstrassen-Abschnitte haben etwas gemeinsam: Lärmschutzmassnahmen sind notwendig. Deshalb plant das kantonale Tiefbauamt im Sinne der neuen Lärm- und Ruheschutzstrategie, auf den betroffenen Strecken Tempo 30 einzuführen. Die dafür nötigen Projekte werden voraussichtlich nach den Sommerferien gleichzeitig öffentlich aufgelegt. Mit einer Umsetzung ist frühestens Ende 2023 zu rechnen – vorausgesetzt, es werden keine Rechtsmittel ergriffen.

Die sechs Kantonsstrassen-Abschnitte sind:

- Arbon, St.Gallerstrasse (H451)
- Bischofszell, Graben-/Bahnhofstrasse (H470)
- Ermatingen, Hauptstrasse (H13)
- Kreuzlingen, Bergstrasse (H 1.2)
- Sirnach, Winterthurerstrasse / Kirchplatz / Wilerstrasse (H468)
- Steckborn, Seestrasse (H13)

Noch offen ist die Umsetzung von Tempo 30 auf den Kantonsstrassen in der Innenstadt von Frauenfeld. Die Planung erfolgt gemeinsam mit der Stadt und unter Berücksichtigung der städtischen Strassen. Bereits umgesetzt ist Tempo 30 auf der

2/3

Seestrasse in Berlingen (H13) und auf einem Teil der Winterthurerstrasse in Sirnach (H468.x).

«Wir haben alle stark von Lärm belasteten Kantonsstrassen überprüft und gehen unter der aktuellen Rechtslage soweit, wie wir müssen, zugleich aber auch dürfen», sagte Regierungsrat Dominik Diezi an der heutigen Medienkonferenz in Steckborn. Die umfangreiche Analyse habe gezeigt, dass der Lärmschutz in den meisten Fällen mit einem hochwirksamen lärmarmen Belag gewährleistet werden könne. «Eine Temporeduktion als einschneidendste Massnahme wird nur angeordnet, wo keine mildere Massnahme möglich ist. Es gibt also kein flächendeckendes Tempo 30 in Städten und Gemeinden, sondern gezielt nur dort, wo es für den Lärmschutz notwendig ist».

Rechtliche Grundlagen für Tempo 30 sind das Umweltschutzgesetz und die Lärmschutz-Verordnung des Bundes. Sie verpflichtet die Kantone zu Lärmsanierungen an Kantonsstrassen, um die Bevölkerung vor schädlichem und lästigem Lärm zu schützen. Das kantonale Tiefbauamt verfügt dazu seit 2022 über eine neue Lärm- und Ruheschutzstrategie. Die Strategie legt fest, dass bei allen Strassenbau- und Unterhaltsprojekten in erster Priorität Lärmschutzmassnahmen an der Quelle geprüft werden. Dazu gehören lärmarme Beläge, die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit und verkehrslenkende Massnahmen. «So steigern wir die Lebens- und Aufenthaltsqualität entlang der betroffenen Strassen deutlich», sagte Kantonsingenieur Andy Heller.

*Bildlegende:*

*Tempo 30 aus Lärmschutzgründen (v.l.): Kantonsingenieur Andy Heller, Regierungsrat Dominik Diezi und Ivo Spalinger, Ressortleiter Lärmschutz, an der Medienkonferenz in Steckborn.*

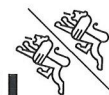
*Medienkontakte:*

*Kantonsingenieur Andy Heller ist heute bis 15 Uhr unter 058 345 79 22 erreichbar.*

3/3

*Ivo Spalinger, Ressortleiter Lärmschutz im kantonalen Tiefbauamt, ist heute bis 15 Uhr unter [ivo.spalinger@tg.ch](mailto:ivo.spalinger@tg.ch) oder 058 345 79 41 erreichbar.*





Kantonales Tiefbauamt, 8510 Frauenfeld

Stadt Kreuzlingen  
 Stadtpräsident  
 Herr Thomas Niederberger  
 Stadthaus, Hauptstrasse 62  
 8280 Kreuzlingen

Bei an		Auftrag
S. Nöthiger		E.K.
STP cc		
SR cc		
Datum	7.02.25	
Unterschrift	SSAT	Erledigung bis

+41 58 345 7941, ivo.spalinger@tg.ch  
 Frauenfeld, 6. Februar 2025

## Lärmschutz an Kantonsstrassen, Stadt Kreuzlingen

### Einführung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen aus Lärmschutzgründen

Zwischenbericht und Ankündigung flankierende Massnahme; Bodenmarkierung «30»

Sehr geehrter Herr Niederberger

Zwecks Lärmschutz hat das kantonale Tiefbauamt 2024 folgende Kantonsstrassen mit Tempo 30 signalisiert und nun eine erste Zwischenauswertungen erstellt:

- Arbon, St. Gallerstrasse (H451)
- Bischofszell, Graben- und Bahnhofstrasse (H470)
- **Kreuzlingen, Bergstrasse (H1.2)**
- Sirnach, Winterthurerstrasse (H468) und Kirchhofplatz / Wilerstrasse (H468.1)
- Steckborn, Seestrasse (H13) Altstadt

### Zwischenauswertung begleitende Messungen:

Flankierend zur Umsetzung Tempo 30 wurde eine umfassendes Monitoring betrieben, um die Wirksamkeit der Massnahme zu überprüfen. Dabei wurden mittels einer fix installierten Monitoringanlage die gefahrene Geschwindigkeit und das Verkehrsaufkommen messtechnisch erfasst. Der Strassenverkehrslärm wurde mit einem Schallpegelmessgerät detektiert. Aus Datenschutzgründen wurden nur die Messdaten und kein Video-, Ton- oder Bildmaterial abgespeichert.

2/3

**Kreuzlingen, Bergstrasse (H1.2)**, Stand Dezember 2024, siehe detaillierte Beilagen:

- **Vd** (Durchschnittsgeschwindigkeit): **37 km/h / 34 km/h**
- **V85** (85% gemessene Geschwindigkeit) **44 km/h / 42 km/h**
- **Lärmreduzierende Wirkung "effektiv"** **2.3 dB(A) Tag / 2.0 dB(A) Nacht**

Die erreichte Lärmreduktion kann im Zeitraum Tag wie auch im Zeitraum Nacht als wahrnehmbar eingestuft werden. Ein gesundes Gehör kann bei guten Bedingungen und im direkten Vergleich Pegel von 1 dB unterscheiden.

Eine Reduktion von rund **2.5 dB(A)** entspricht, physikalisch betrachtet, einer Verkehrsreduktion von **ca. 40%**.

#### **Neue flankierende Massnahme Bodenmarkierung «30»:**

Seit Juli 2024 besteht gemäss einem Bundesratsbeschluss die Möglichkeit, an Strassenabschnitten welche mit der Höchstgeschwindigkeit 30 km/h signalisiert sind, eine entsprechende Bodenmarkierung «30» anzubringen. Diese Anbringung setzt das Tiefbauamt im Frühjahr 2025 – sobald es die Witterung zulässt – um; dies zur besseren Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit Tempo 30. Dadurch wird die Erkennbarkeit der Streckenabschnitte weiter erhöht.

#### **Begleitende Messungen:**

Das umfassende Monitoring wird bis im Sommer 2025 weiter betrieben, um die Wirksamkeit der Lärmschutzmassnahme Tempo 30 – inklusive der neuen Bodenmarkierung «30» – zu überprüfen.

Fragen können gerne an uns gestellt werden:

**Signalisation:** Jasmin Fux, 058 345 79 36

**Lärmsanierungsprojekt:** Ivo Spalinger, 058 345 79 41

3/3

Wir danken für die Zusammenarbeit und stehen Ihnen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Kantonales Tiefbauamt  
Ressort Lärmschutz



Ivo Spalinger

Beilagen: Fachstellungnahme "Lärm", 5. Februar 2025  
Protokoll Lärmmonitoring, Dezember 2024 (exemplarischer Monat)  
Verkehrs- und Geschwindigkeitsmonitoring T30, März - Dezember 2024

Kopie an: Kantonsingenieur, Hartwig Stempfle (per Fabasoft)  
Abteilungsleiter Planung und Verkehr, Raffaele Landi (per Fabasoft)  
Ressortleiterin Verkehrsanordnungen, Jasmin Fux (per Fabasoft)  
Bezirkschef Bezirk 2, Duri Plauda

## Monitoring T30 Kreuzlingen\_Kantonales Tiefbauamt Thurgau

### Stellungnahme Fachbereich „Lärm“

Im Rahmen des Projekts „Monitoring T30“ erfasst das Kantonale Tiefbauamt Thurgau über einen Zeitraum von einem Jahr die nachfolgenden Daten (berücksichtigt werden die Daten vom 01.03.2024 bis 31.12.2024):

- Gefahrene Geschwindigkeit, richtungsgetreunt
- Anzahl Fahrzeuge, richtungsgetreunt
- SWISS 10 Klassifizierung (erfassen von 10 unterschiedlichen Fahrzeugkategorien)
- Belagsakustik (Akustische Wirkung des Belages vor Ort).
- Pegelmittelwert LAeq (Lärmpegel in dB(A))
- Geschwindigkeit vor Inbetriebnahme T30 (Messung über 2 Tage)

Die detailliert erfassten Daten werden in ein Berechnungsprogramm eingelesen und eine Lärmberechnung durchgeführt.

Der berechnete Lärmpegel kann so, mit dem tatsächlich vor Ort gemessenen Lärmpegel, verglichen werden. Dieser Vergleich ergibt eine Aussage zur Genauigkeit des verwendeten Berechnungsmodells inkl. Emissionsmodell (sonROAD18) und Ausbreitungsmodell (ISO 9613).

Zeitraum	LAeq berechnet [dB(A)]	LAeq gemessen [dB(A)]	Differenz Berechnung - Messung [dB(A)]
Tag [06.00 - 22.00 Uhr]	<b>67.2</b>	<b>66.7</b>	<b>0.5</b>
Nacht [22.00 - 06.00 Uhr]	<b>58.7</b>	<b>58.9</b>	<b>-0.2</b>

Der Vergleich Messung vs. Berechnung zeigt, mit einer Abweichung von max. 0.5 dB(A), eine sehr gute Übereinstimmung. Das Berechnungsmodell bildet somit die tatsächliche Lärm-Situation mit einer sehr hohen Genauigkeit ab.

Als nächster Schritt kann somit das Berechnungsmodell – ohne Modellkorrektur – verwendet werden, um die akustische Wirkung der Temporeduktionen rechnerisch zu ermitteln.

Hierfür werden nachfolgende Szenarien berechnet und gegenübergestellt.

- Vergleich T50\_signalisiert vs. T30\_signalisiert [normative Lärmpegelveränderung]
- Vergleich T50\_effektiv vs. T30\_effektiv [tatsächliche Lärmpegelveränderung]

Die Gesetzgebung verlangt, dass mit den jeweils signalisierten Geschwindigkeiten zu rechnen ist. Bei diesem Vergleich T50 vs. T30 wird im Zeitraum Tag eine lärmreduzierende Wirkung von -3.8 dB(A) um Zeitraum Nacht von -4.1 dB(A) erreicht (siehe nachfolgende Tabelle).

Zeitraum	LAeq_T50_signalisiert [dB(A)]	LAeq_T30_signalisiert [dB(A)]	lärmreduzierende Wirkung Temporeduktion "signalisiert" [dB(A)]
Tag [06.00 - 22.00 Uhr]	<b>70.1</b>	<b>66.3</b>	<b>3.8</b>
Nacht [22.00 - 06.00 Uhr]	<b>60.9</b>	<b>56.8</b>	<b>4.1</b>

Führt man hingegen die Berechnung mit den effektiv gefahrenen Geschwindigkeiten durch, so liegt die Wirkung im Zeitraum Tag bei -2.3 dB(A) und im Zeitraum Nacht bei -2.0 dB(A).

Die Wirkung fällt deshalb geringer aus, da im Zustand „T50“ die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit unter der signalisierten Geschwindigkeit liegt. Im Zustand „T30“ hingegen, liegt die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit über der signalisierten Geschwindigkeit.

Zeitraum	LAeq_T50_effektiv [dB(A)]	LAeq_T30_effektiv [dB(A)]	lärmreduzierende Wirkung Temporeduktion "effektiv" [dB(A)]
Tag [06.00 - 22.00 Uhr]	<b>69.5</b>	<b>67.2</b>	<b>2.3</b>
Nacht [22.00 - 06.00 Uhr]	<b>60.7</b>	<b>58.7</b>	<b>2.0</b>

Die erreichte Lärmreduktion kann im Zeitraum Tag wie auch im Zeitraum Nacht als wahrnehmbar eingestuft werden. (Anmerkung: Ein gesundes Gehör kann bei guten Bedingungen und im direkten Vergleich Pegel von 1 dB unterscheiden.)

Eine Reduktion von rund 2.5 dB(A) entspricht, physikalisch betrachtet, einer Verkehrsreduktion von ca. 40%.

#### Exkurs Thema Geschwindigkeiten in der Lärmermittlung

In Anlehnung an BG 1C\_574/2020 sind bei Lärmermittlungen die signalisierten Geschwindigkeiten zu verwenden. Dies auch dann, wenn diese offensichtlich tiefer oder im worst case sogar höher zu liegen kommen. Das BAFU stützt dieses Urteil und begründet dies – auf Anfrage der SINUS AG vom 24.01.2024 – wie folgt:

«Falls auf einem Strassenabschnitt die mittlere Geschwindigkeit höher liegt als die signalisierte Geschwindigkeit, handelt es sich um einen unrechtmässigen Zustand. Es ist an den zuständigen Behörden, dafür zu sorgen, dass auf diesem Strassenabschnitt die signalisierte Geschwindigkeit eingehalten wird. Das Temporegime ist seitens der Vollzugsbehörden durchzusetzen, ungeachtet dessen, ob es sich um eine Geschwindigkeitsreduktion aus Lärmgründen handelt. Dies ist beispielsweise mittels Radarkontrollen, mit Markierungen auf dem Strassenbelag oder mit der generellen Strassenraumgestaltung möglich. Eine Ermittlung der Strassenlärm-Belastung auf der Basis eines unrechtmässigen Betriebszustandes ist somit nicht zulässig. Mittlere Geschwindigkeiten die unter der signalisierten Geschwindigkeit zu liegen kommen, dürfen nicht berücksichtigt werden, da dieser Zustand nicht dauerhaft gesichert werden kann.»

Kreuzlingen, 05.02.2025/SIN

<b>Messort</b>	
Ort:	Kreuzlingen
Messpunkt:	Bergstrasse 11
Koordinaten:	<a href="#">2'730'161.4, 1'278'393.1</a>
Microfonhöhe:	4 m
Distanz zur Fahrbahn:	2.5 m

<b>Messzeit</b>	
Beginn:	01.12.2024
Ende:	31.12.2024
Monat:	Dez 24

<b>Messingenieur</b>	Marcel Oravec
----------------------	---------------

**Zusammenfassung der Messresultate**

	<b>L<sub>Aeq</sub>-Tag</b>	<b>L<sub>Aeq</sub>-Nacht</b>
	06:00 - 22:00 Uhr	22:00 - 06:00 Uhr
<b>Monatsmittelwert</b>	<b>67.5 dB(A)</b>	<b>59.6 dB(A)</b>

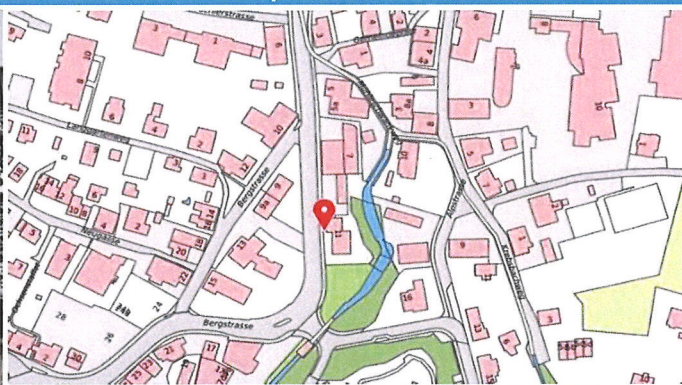
67.9                      61.9

<b>Messgerät</b>	
Typ:	NOR 140 (Nr. 2)
Seriennummer:	140 66 37
Kalibrator:	Norsonic Typ 1251

**Foto**

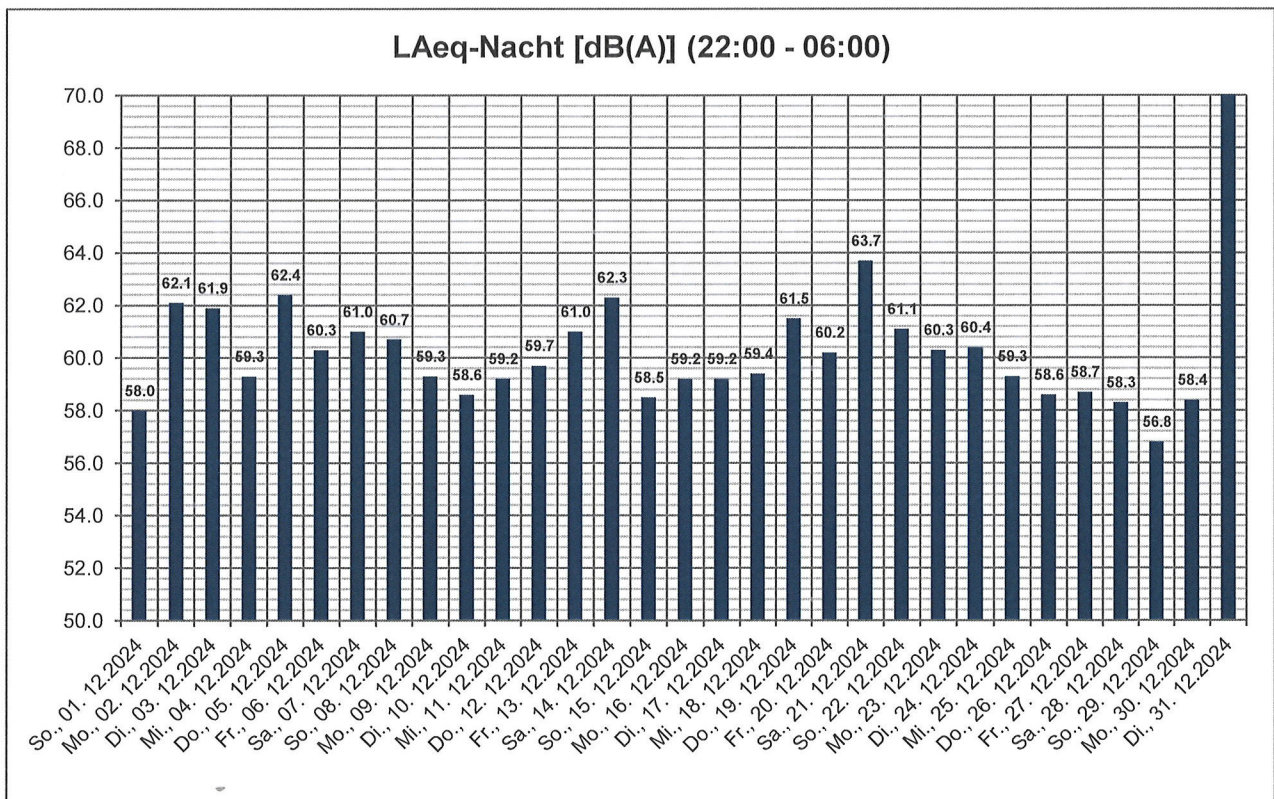
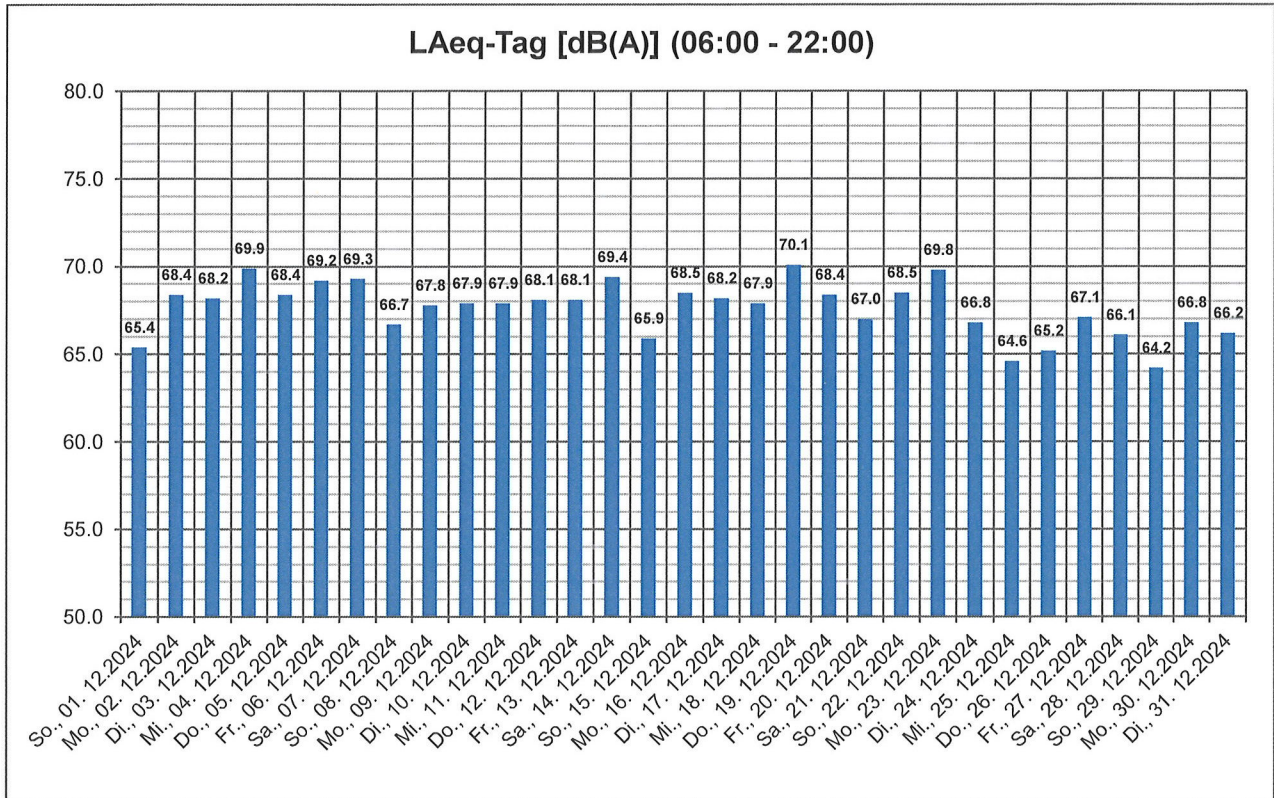


**Situationsplan**

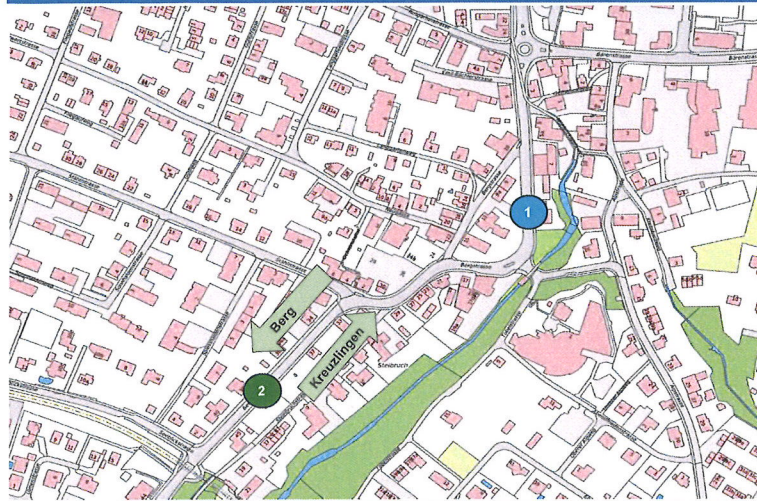


**Messresultate**

Datum	Bemerkung	LAFmax [dB(A)]	L <sub>Aeq</sub> -Tag [dB(A)]	L <sub>Aeq</sub> -Nacht [dB(A)]	L <sub>Aeq</sub> -Tag [dB(A)]	L <sub>Aeq</sub> -Nacht [dB(A)]
Sonntag	01.12.2024	86.4	65.4	58.0	65.4	58.0
Montag	02.12.2024	94.6	68.4	62.1		
Dienstag	03.12.2024	89.4	68.2	61.9		
Mittwoch	04.12.2024	98.5	69.9	59.3	68.9	61.4
Donnerstag	05.12.2024	90.1	68.4	62.4		
Freitag	06.12.2024	99.2	69.2	60.3		
Samstag	07.12.2024	90.0	69.3	61.0		
Sonntag	08.12.2024	95.2	66.7	60.7	68.2	60.9
Montag	09.12.2024	89.2	67.8	59.3		
Dienstag	10.12.2024	90.4	67.9	58.6		
Mittwoch	11.12.2024	89.6	67.9	59.2	68.0	59.6
Donnerstag	12.12.2024	93.5	68.1	59.7		
Freitag	13.12.2024	91.9	68.1	61.0		
Samstag	14.12.2024	99.3	69.4	62.3	68.0	60.8
Sonntag	15.12.2024	97.7	65.9	58.5		
Montag	16.12.2024	93.4	68.5	59.2		
Dienstag	17.12.2024	91.6	68.2	59.2		
Mittwoch	18.12.2024	88.7	67.9	59.4	68.7	60.0
Donnerstag	19.12.2024	91.4	70.1	61.5		
Freitag	20.12.2024	96.7	68.4	60.2		
Samstag	21.12.2024	92.1	67.0	63.7		
Sonntag	22.12.2024	89.5	68.5	61.1	67.8	62.6
Montag	23.12.2024	89.7	69.8	60.3		
Dienstag	24.12.2024	91.5	66.8	60.4		
Mittwoch	25.12.2024	83.2	64.6	59.3	67.1	59.5
Donnerstag	26.12.2024	99.4	65.2	58.6		
Freitag	27.12.2024	99.9	67.1	58.7		
Samstag	28.12.2024	93.4	66.1	58.3		
Sonntag	29.12.2024	89.6	64.2	56.8	65.3	57.6
Montag	30.12.2024	95.1	66.8	58.4		
Dienstag	31.12.2024	99.0	66.2	72.0	66.5	69.2



Messtandort Kreuzlingen\_Bergstrasse



- 1 Bergstrasse 11, Kreuzlingen
- 2 Bergstrasse 38, Kreuzlingen
- 3

Zusammenfassung der monatlichen Messwerte 2024

2024 Monate	Gesamtquerschnitt									Richtung Kreuzlingen									Richtung Berg								
	DTMV			Vd			V85			DTMV			Vd			V85			DTMV			Vd			V85		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
März	9'922	8'882		39	38		47	48		5'218	4'672		38	39		46	49		4'703	4'210		39	37		47	46	
April	9'601	8'497		36	36		45	45		5'256	4'585		33	37		44	46		4'345	3'912		38	34		45	43	
Mai	9'988	9'020		37	35		45	45		5'688	5'211		36	36		45	46		4'300	3'808		38	35		45	43	
Juni	10'568	9'265		39	36		45	45		6'111	5'283		39	37		46	46		4'457	3'982		39	35		45	43	
Juli	9'581	8'600		38	36		45	45		5'589	5'026		38	37		45	46		3'983	3'575		38	35		45	44	
August	10'245	8'997		38	36		45	45		5'905	5'115		39	37		45	46		4'340	3'882		38	35		45	43	
September	9'514	8'754		34	35		43	44		5'516	5'076		31	36		42	45		3'998	3'678		36	34		44	42	
Oktober	8'999	8'195		33	35		43	43		5'347	4'788		30	36		41	45		3'652	3'406		36	34		44	41	
November	10'479	9'479		37	34		44	42		6'166	5'578		37	35		44	43		4'314	3'901		37	33		44	41	
Dezember	10'711	9'528		37	34		44	42		5'756	5'120		37	35		44	43		4'955	4'408		37	33		44	40	

