



14.11.2025

Freiburg mit 30 km/h Monitoring

Städtekonferenz Mobilität Bern

Strassenlärmkataster und Sanierungsstudie

Verlauf der Messungen in der Stadt Freiburg

Lärmbelastungskataster

2011

12 km
Lärmarm Beläg

Ab
2012

Sanierungsstudie

2012
2018

60% des Netzwerks
Abgesenkt auf 30 km/h
oder weniger

Oktober
2023



Ergebnisse der Sanierungsstudie

SITUATION (valeurs limites)					
Horizon d'assainissement		2040	(37)		
AVANT assainissement			APRES assainissement		
Nbre de bâtiments >VLI	288	(38)	Nbre de bâtiments >VLI	144	(42)
Nbre de bâtiments ≥VA	25	(39)	Nbre de bâtiments ≥VA	0	(43)
Nbre de personnes >VLI	7344	(40)	Nbre de personnes >VLI	3510	(44)
Nbre de personnes ≥VA	417	(41)	Nbre de personnes ≥VA	0	(45)

28 km untersuchte
Gemeindestrassen

650 untersuchte
Gebäude

7344 Einwohner/innen
und 313 Gebäude sind
übermässigem Lärm
ausgesetzt. Nach der
Sanierung haben sich
diese Zahlen halbiert.

Nach der Sanierung ist
keine Person mehr
einer Überschreitung
der Alarmwerte
ausgesetzt.

6 Millionen CHF für
den Lärmschutz

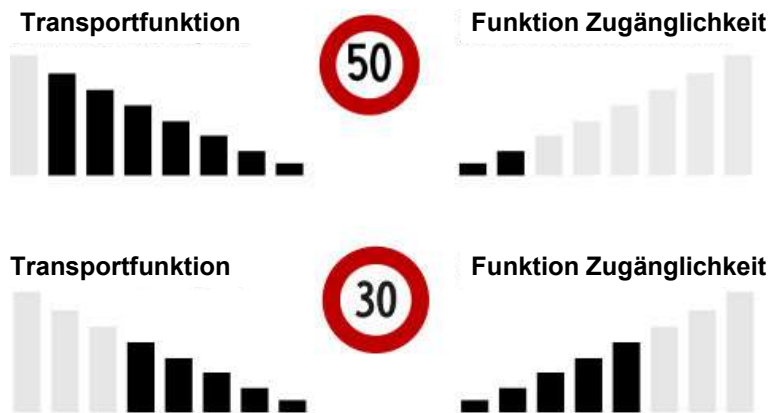
Der Sanierungsbeschluss



Tempo 30: eine kohärente Vision auf der Basis einer Mobilitätsstrategie

Ein Konzept, das sich an der Netzhierarchie orientiert

Verkehrsorientierte Strassen



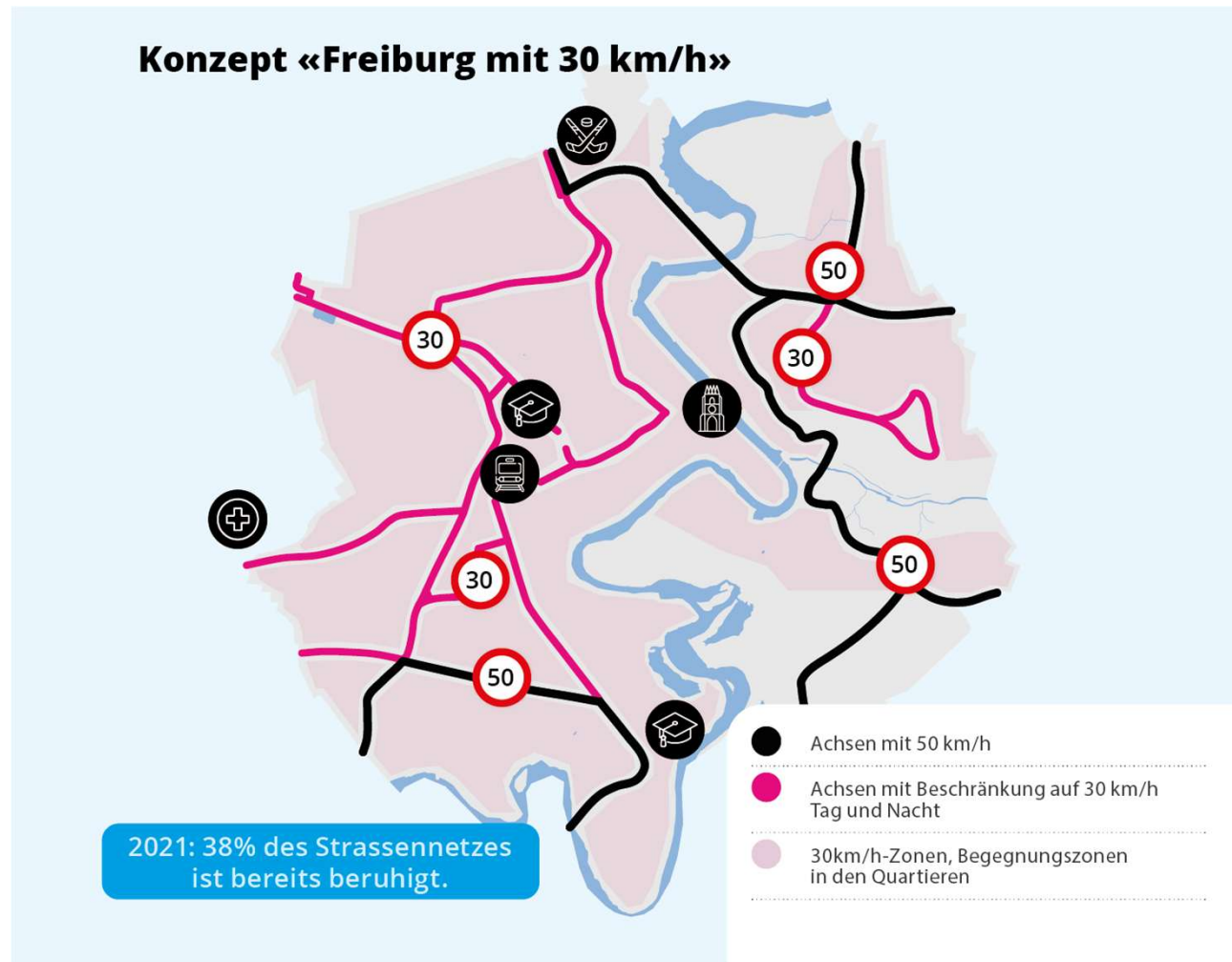
Gutachten nach
Art. 108 SSV

Nicht verkehrsorientierten Strassen

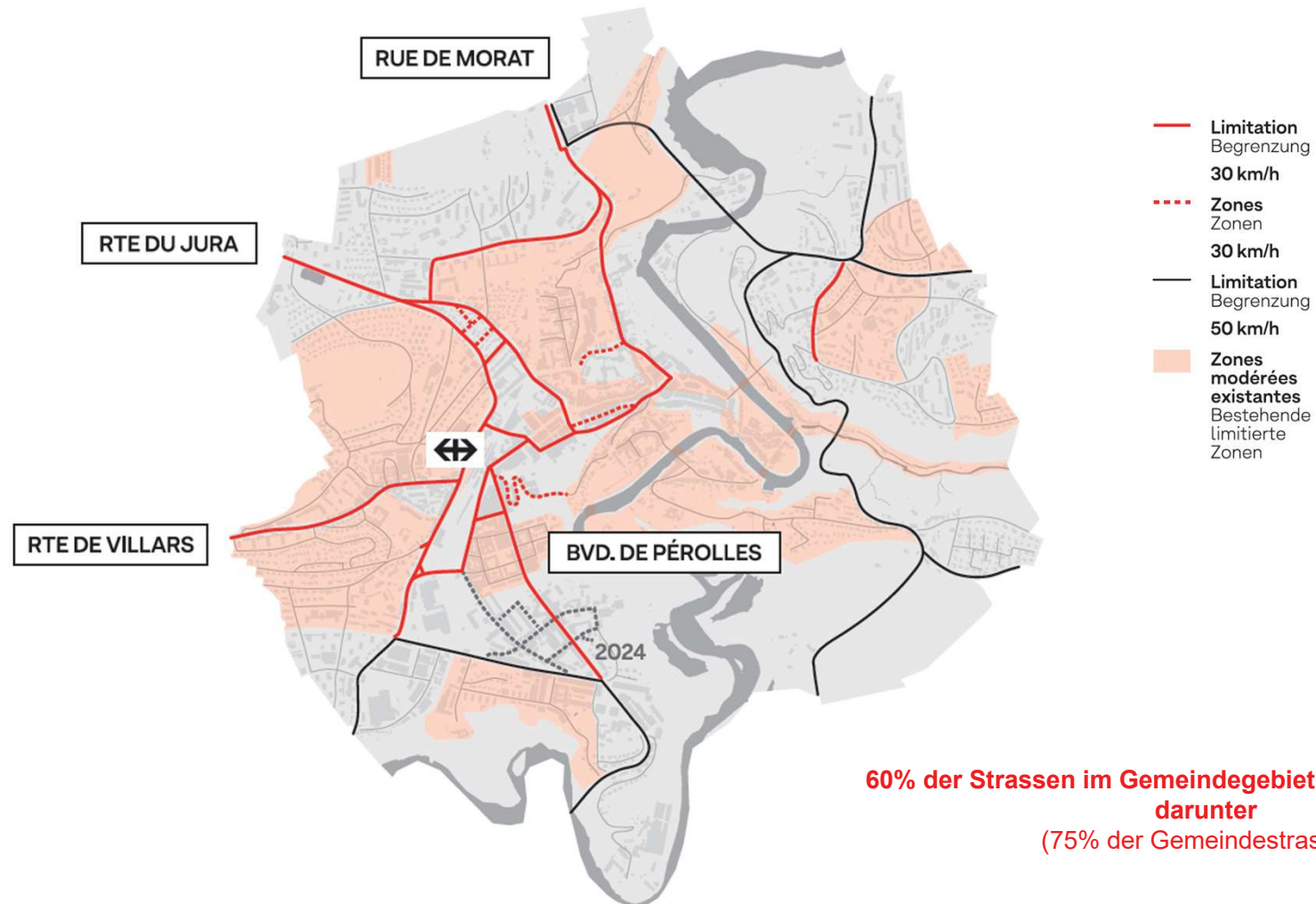


Gutachten nach
Bundesverordnung über die
Tempo-30-Zonen und die
Begegnungszonen

Ein Konzept, das sich an der Netzhierarchie orientiert



Status der Temporeduktionen Ende 2023



Ein positiver Kreislauf



Bei 30 km/h benötigt der Autoverkehr weniger Platz in der Breite.



Dieser Gewinn an Breite kann anders genutzt werden, zum Beispiel für den Langsamverkehr, den öffentlichen Verkehr oder die Neugestaltung der öffentlichen Räume.



Die Verringerung des Geschwindigkeitsunterschieds verbessert das Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsmittel.



Die Überlebenschancen bei einem Unfall mit max. 30km/h steigen deutlich.



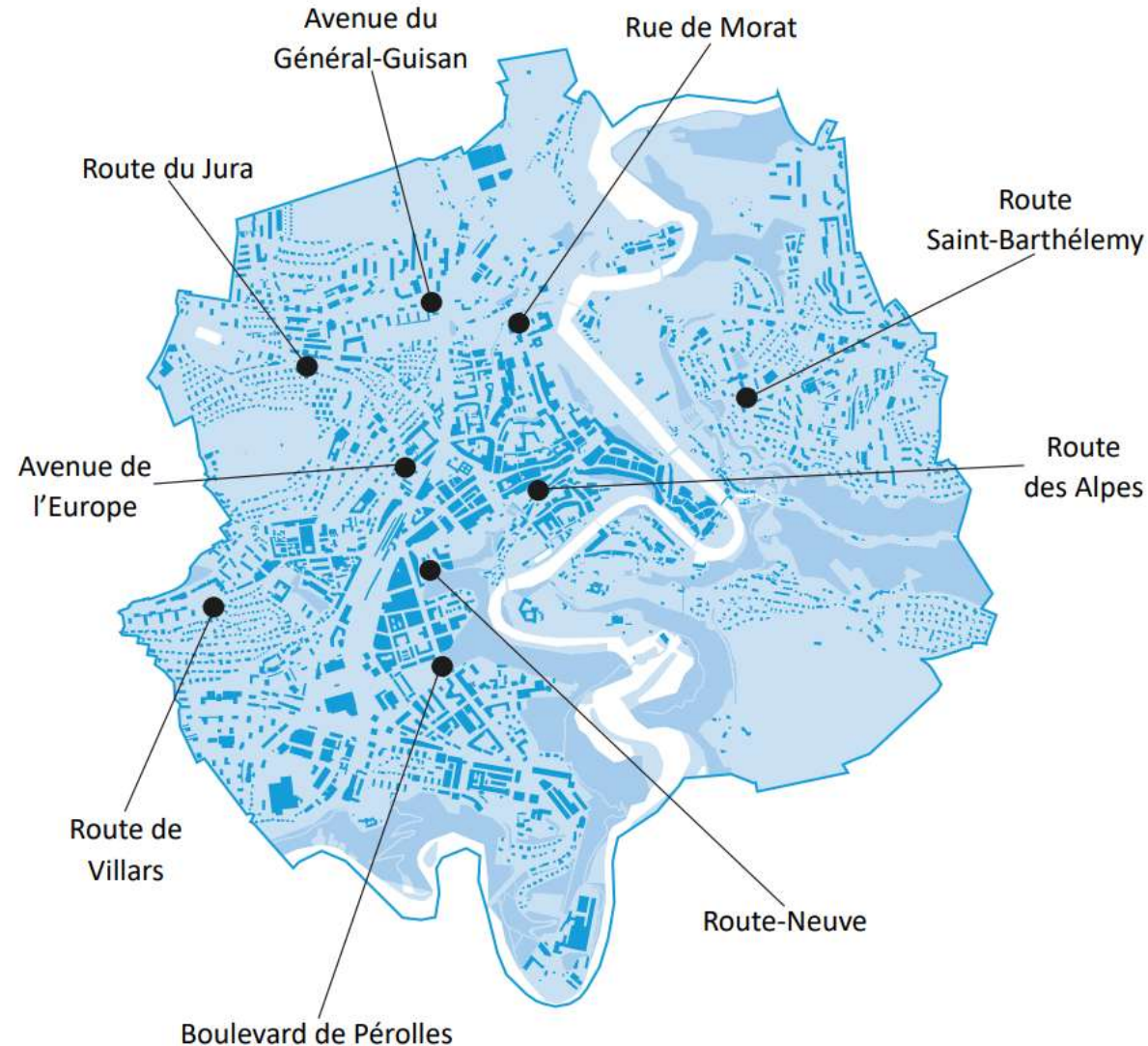
Weniger Lärm, mehr Sicherheit und Raum für das Sozialleben.

Erste Ergebnisse

Messstationen

In Bezug auf:

- Lärmpegel
- Luftverschmutzung
- Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV)
- Geschwindigkeit
- Fahrzeit
- Verkehrsfluss
- Öffentliche Verkehrsmittel



Lärmpegel

	2023 (vorher)		2024 (nachher)		Differenz	
Zeitraum	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Masseinheit	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Rue de Morat	67,0	54,8	64,8	51,4	-2,2	-3,4
Rte Saint-Barthélemy	60,9	46,3	60,1	46,3	-0,8	0,0
Rte des Alpes	64,6	55,0	62,8	52,4	-1,7	-2,5
Route-Neuve	63,9	52,6	62,2	53,0	-1,6	0,3
Bvd de Pérolles	64,9	54,6	62,8	52,8	-2,0	-1,7
Rte de Villars	64,7	52,4	60,6	50,2	-4,0	-2,2
Av. de l'Europe	68,0	56,2	69,0	57,0	0,9	0,8
Rte de Jura	67,8	57,0	67,2	55,7	-0,6	-1,2
Av. du Général-Guisan	65,9	51,2	62,4	48,6	-3,4	-2,5

Dosimetermessungen in Zusammenarbeit mit der HTA-FR, Verarbeitung anhand des Modells StL86+, Vergleichszeiträume von zehn Tagen.



Durchschnittlicher Lärm

Tag  2,1 dB(A)

Nacht  1,7 dB(A)

Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV)

	2023 (vorher)	2024 (nachher)	Differenz
Zeitraum	Tag	Tag	Tag
Masseinheit	DTV	DTV	DTV
Rue de Morat	10 115	9632	-484
Rte Saint-Barthélemy	4235	5687	1453
Rte des Alpes	9138	9175	37
Route-Neuve	3043	3007	-36
Bvd de Pérolles	8195	6968	-1227
Rte de Villars	8791	7562	-1229
Av. de l'Europe	9778	9421	-357
Rte de Jura	15 291	14 098	-1194
Av. du Général-Guisan	6000	5596	-404

Daten von Verkehrszählern über die gleichen Zeiträume wie zuvor.



Durchschnittlicher
Tagesverkehr

- 382

Durchschnittsgeschwindigkeit

	2023 (vorher)		2024 (nachher)		Differenz	
Zeitraum	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Masseinheit	km/h	km/h	km/h	km/h	km/h	km/h
Rue de Morat	52	55	37	43	-15	-12
Rte Saint-Barthélemy	49	51	35	36	-14	-15
Rte des Alpes	52	56	37	41	-15	-15
Route-Neuve	45	47	39	40	-6	-7
Bvd de Pérolles	42	50	31	36	-11	-14
Rte de Villars	47	53	38	40	-9	-13
Av. de l'Europe	46	52	33	36	-13	-16
Rte de Jura	49	53	33	37	-16	-16
Av. du Général-Guisan	44	46	31	34	-13	-12

Daten von Verkehrszählern über die gleichen Zeiträume wie zuvor.



Durchschnitts-
geschwindigkeit

36 km/h

Fahrzeit

	2023 (vorher)		2025 (nachher)		Differenz	
Zeitraum	Bergauf	Bergab	Bergauf	Bergab	Bergauf	Bergab
Masseinheit	hh:mm:ss	hh:mm:ss	hh:mm:ss	hh:mm:ss	hh:mm:ss	hh:mm:ss
Rue de Morat	00:01:56	00:01:51	00:02:25	00:02:18	00:00:29	00:00:27
Rte Saint-Barthélemy	00:00:57	00:00:56	00:01:10	00:01:10	00:00:13	00:00:14
Rte des Alpes	00:01:16	00:01:14	00:01:30	00:01:25	00:00:14	00:00:11
Route-Neuve	00:02:13	00:02:04	00:02:29	00:02:21	00:00:16	00:00:17
Bvd de Pérolles	00:03:22	00:03:40	00:03:47	00:03:59	00:00:25	00:00:19
Rte de Villars	00:03:21	00:03:37	00:03:57	00:03:39	00:00:36	00:00:02
Av. de l'Europe	00:00:41	00:00:44	00:00:46	00:00:45	00:00:05	00:00:01
Rte de Jura	00:03:23	00:03:11	00:03:50	00:03:46	00:00:27	00:00:35
Av. du Général-Guisan	00:02:34	00:03:18	00:02:59	00:03:38	00:00:25	00:00:20

Daten der Firma TomTom über einen Zeitraum von zwei Monaten, an Wochentagen, ohne grössere Baustellen, in den Jahren 2023 und 2025.



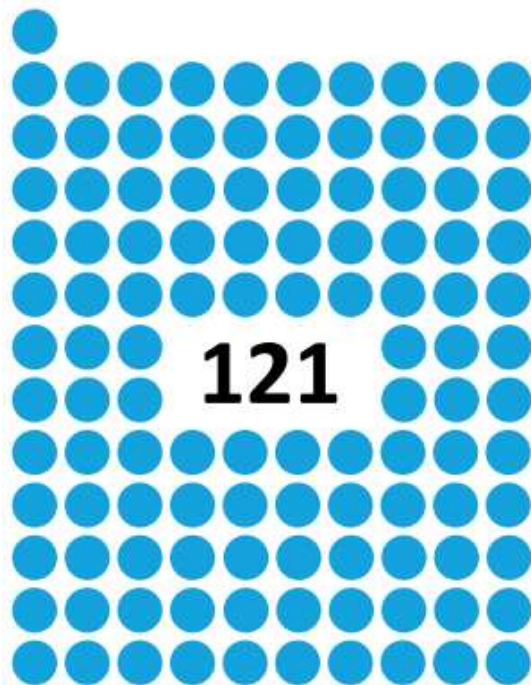
Durchschnittliche Fahrzeit

+ 1,8 sec/100 m

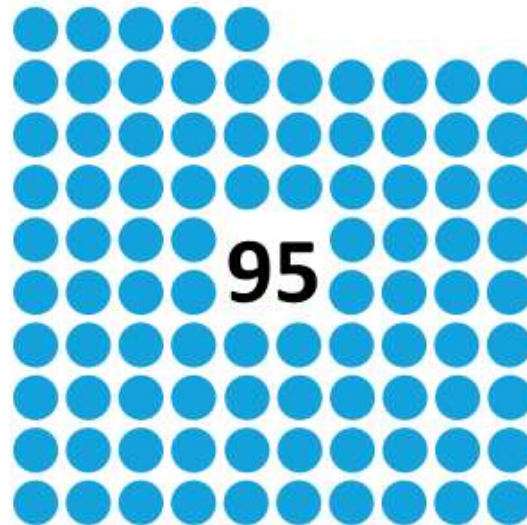
Verkehrssicherheit

Entwicklung der Unfallzahlen

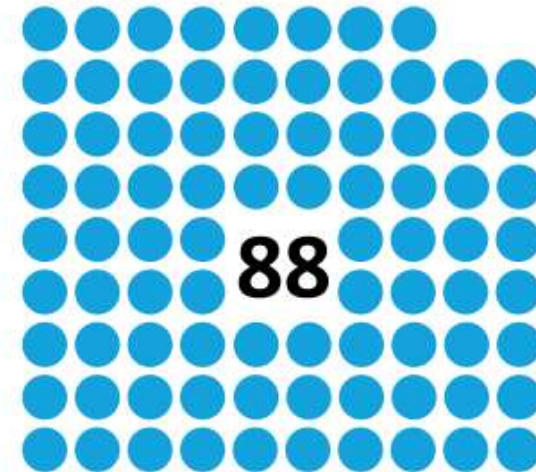
Unfalldaten der Freiburger Kantonspolizei zwischen 2018 und 2024 (ohne 2020-2021: COVID), unter Ausschluss von Ereignissen auf Privatgrundstücken oder beim Einparken.



2022



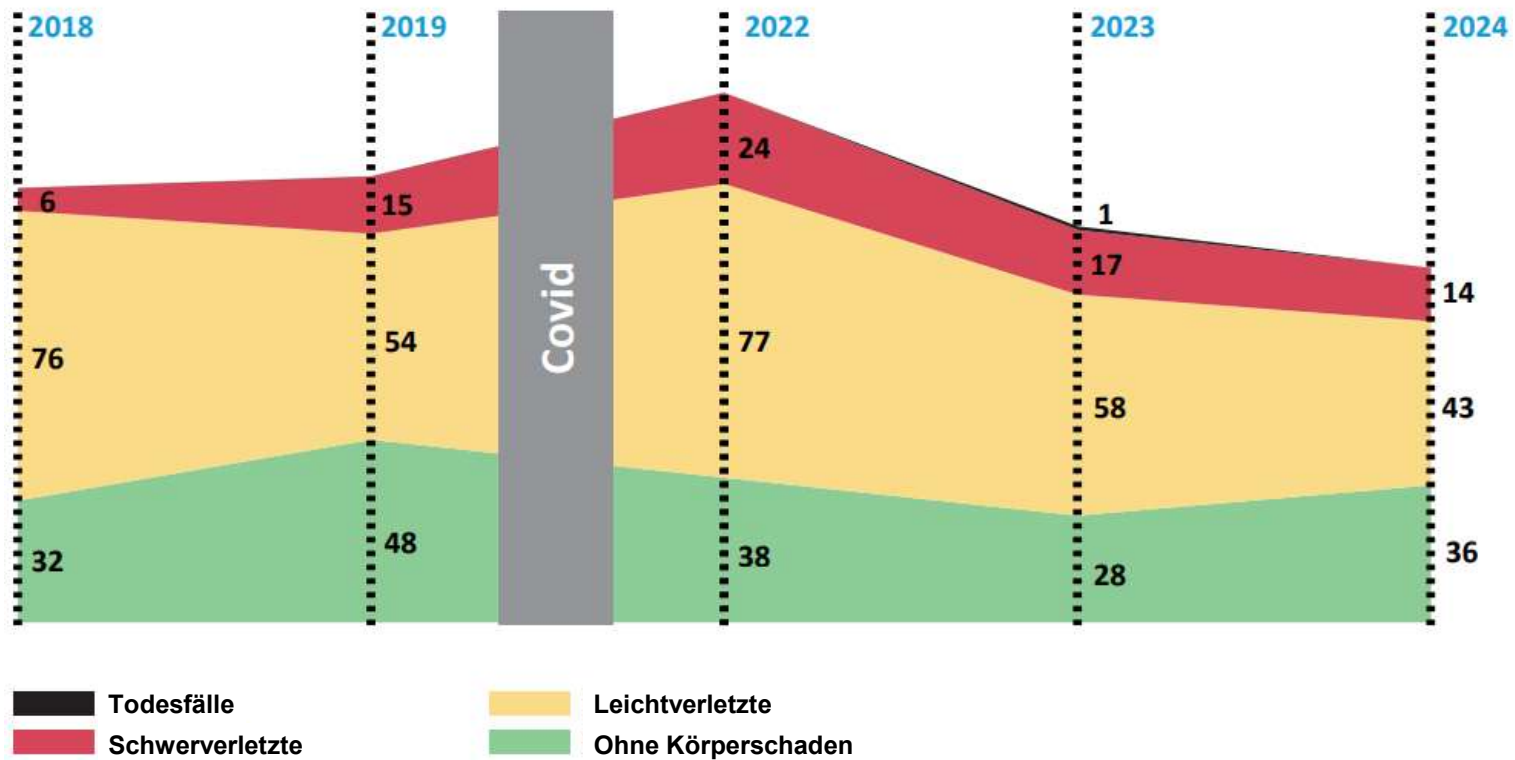
2023



2024

Verkehrssicherheit

Entwicklung der Unfallzahlen , aufgeschlüsselt nach der Schwere des Unfalls



Öffentliche Verkehrsmittel

Daten der Freiburger Verkehrs AG (VAG) nach Analyse der Pünktlichkeit von Bussen zwischen Oktober und Mitte November 2023.

Fahrzeit

Linie	Länge der Linie (in Kilometern)	Von der Temporeduktion betroffener Abschnitt (in Kilometern)	Referenzzeit (in Minuten)	Zusätzliche Zeit (in Sekunden)	Entwicklung der Fahrzeit	Zusätzliche Zeit pro 100 Meter (in Sekunden)
Linie 1	9,2	3,5	28	45	+2,7%	0,49
Linie 2	8	2,7	25	17	+1,1%	0,21
Linie 3	3,5	3,2	15	17	+1,9%	0,49
Linie 5	6,8	2,8	25	24	+1,6%	0,35
Linie 6	5,5	2,2	25	9	+0,6%	0,16

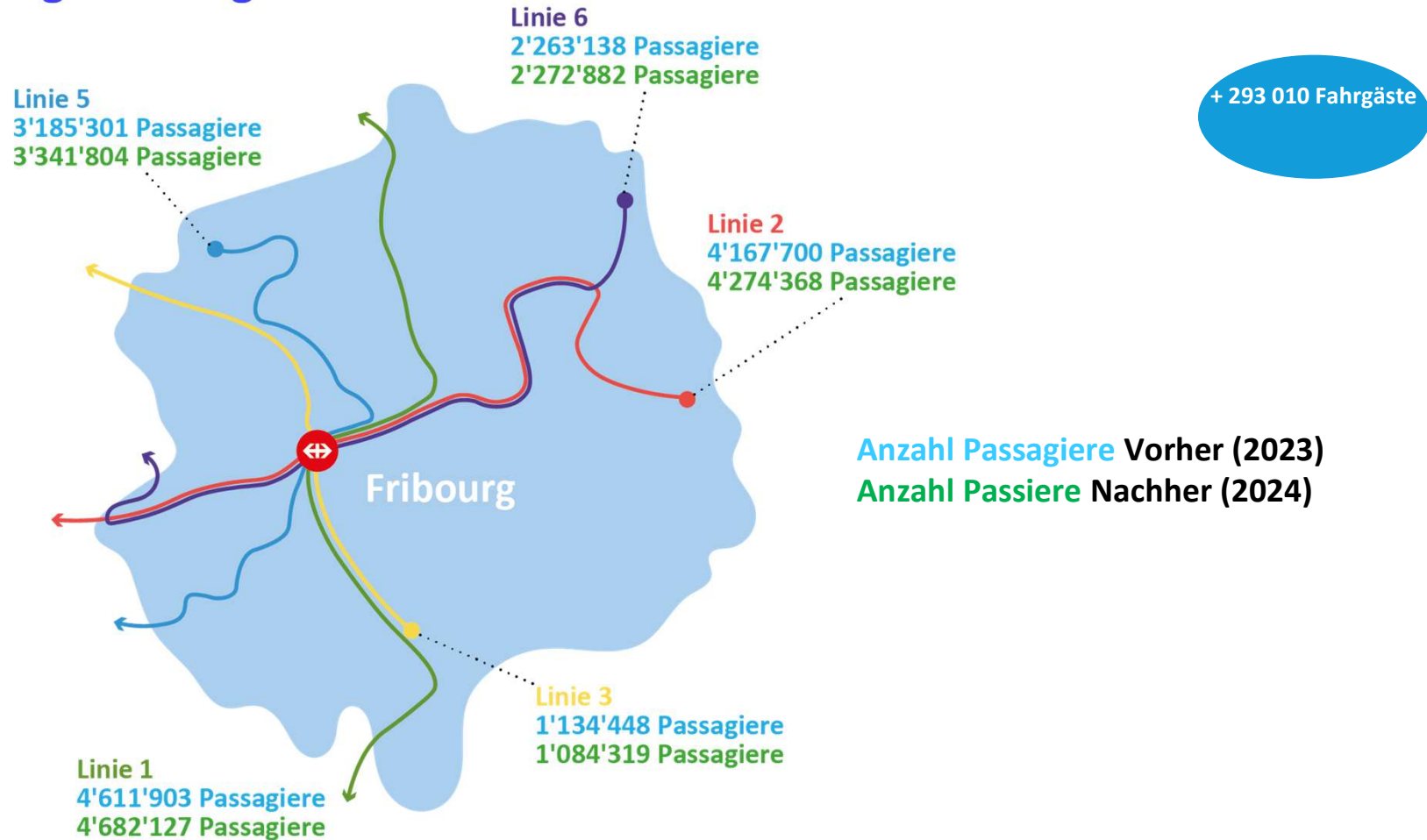
*Durchschnitt pro Strecke
+ 22 Sekunden*

*Es mussten keine
zusätzlichen
Fahrzeuge
eingesetzt werden.*

Öffentliche Verkehrsmittel

Daten der Freiburger Verkehrs AG (VAG)

Entwicklung der Fahrgastzahlen



Info-Radarsysteme

Identischer Vergleichszeitraum, von Mai bis Juni 2024



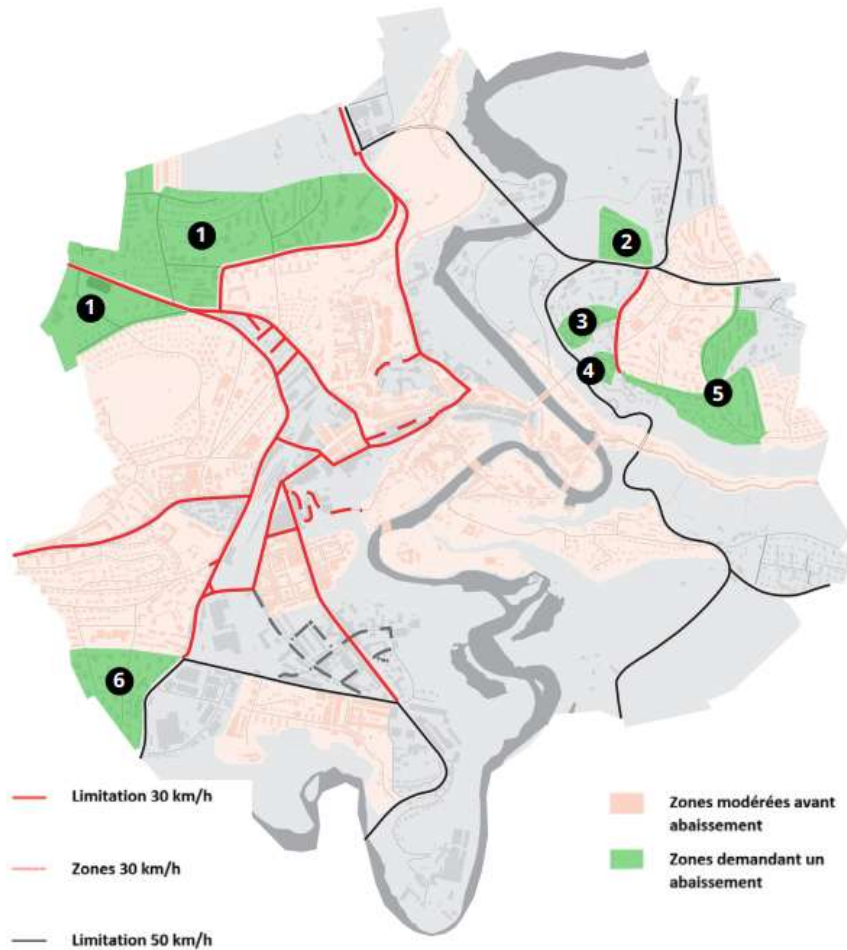
	Registrierte Geschwindigkeit ohne Geschwindig- keitsanzeigen	Mit Geschwindig- keitsanzeigen erfasste Geschwin- digkeit
Route du Jura	35.2 km/h	31.9 km/h
Route de Villars	39.8 km/h	32.6 km/h
Route St-Barthélemy	35.5 km/h	32.0 km/h
Rue de Morat	37.7 km/h	31.9 km/h
Route des Alpes	37.7 km/h	34.6 km/h

Reduktion der
Durchschnitts-
geschwindigkeit
- 12%

Resonanz aus der Bevölkerung

Resonanz aus der Bevölkerung

Allgemeine
Zustimmung



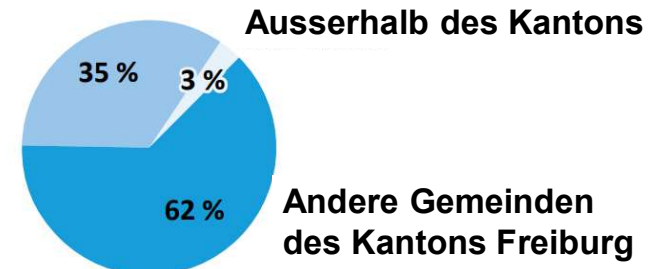
Studie der SKM 2025
70% der Anwohner von
Verkehrsachsen mit Tempo 30 oder
darunter halten dieses Tempolimit in
der Stadt Freiburg für angemessen.

- 1 Quartier du Jura
- 2 Impasse de la Forêt
- 3 Chemin des Kybourg
- 4 Chemin du Schoenberg
- 5 Route Joseph-Chaley
- 6 Quartier de Beaumont

6 neue Anträge zur Ausweitung
des Tempolimits

Stadt Freiburg

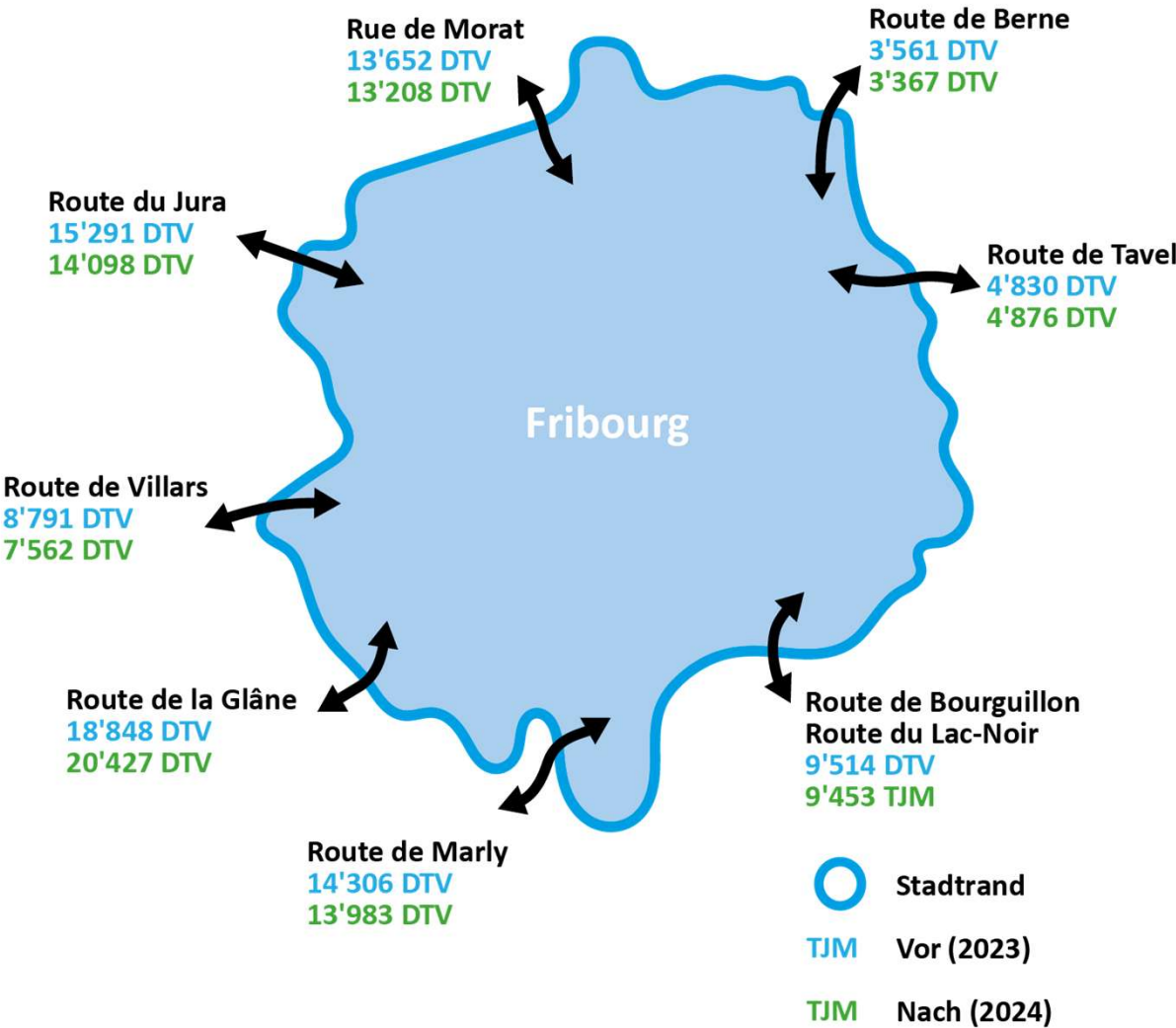
Petition gegen die Massnahme
Die Mehrheit der Unterzeichnenden
wohnt nicht in der Stadt



Petition vom 22. März 2024 mit 3538 Unterschriften

Verkehrsbelastung an den Stadtgrenzen - TIM

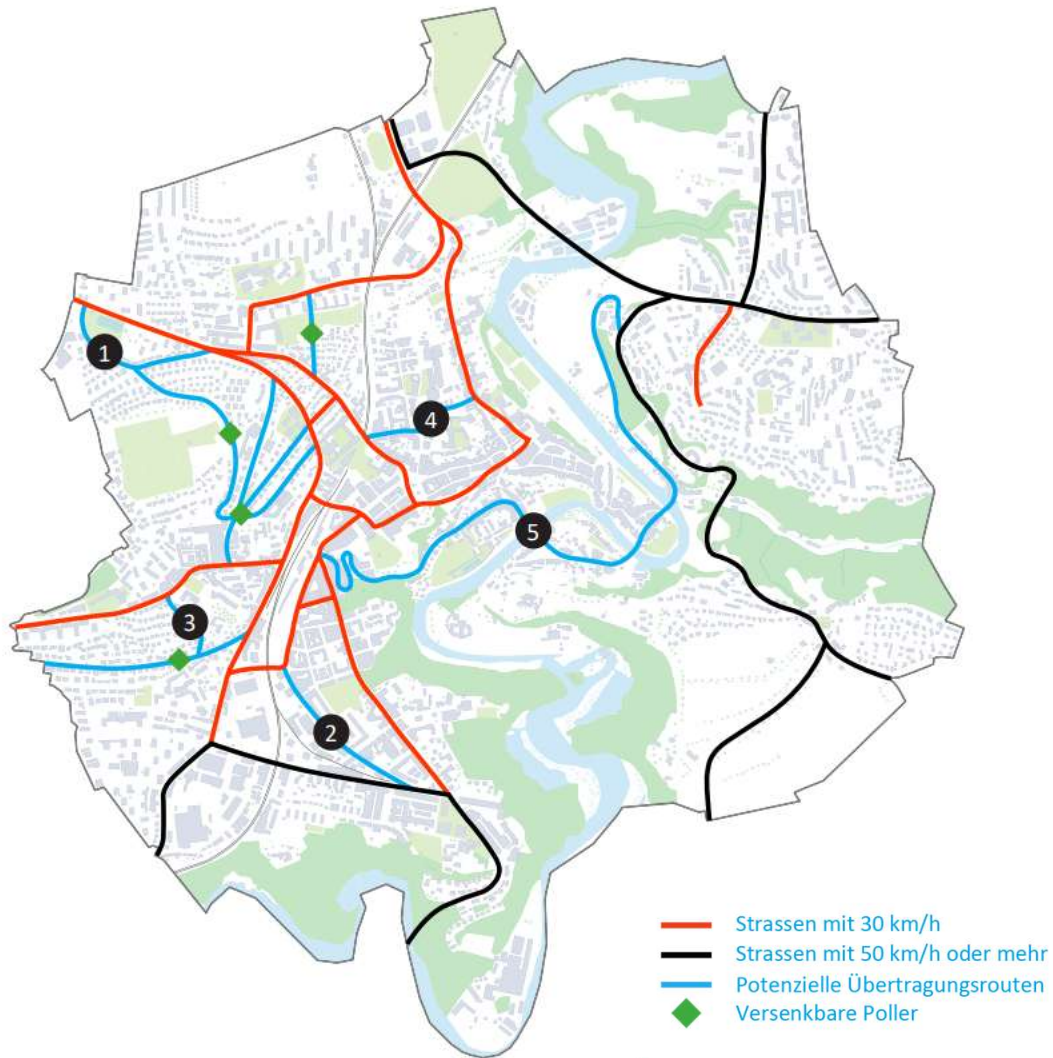
Der tägliche Durchschnittsverkehr in die und aus der Stadt wurde an 8 Verkehrsachsen erfasst und anhand der verfügbaren Daten in den Jahren 2023 und 2024 über zehn Tage verglichen.



Entwicklung:
- 2%

Verkehrsberichte

Der DTV wurde für Zeiträume von 10 Tagen vor und nach der Einführung des Tempolimits auf 30 km/h verglichen, basierend auf den zwischen 2022 und 2025 für jede Station verfügbaren Daten.



Route Champ-des-Fontaines

1	Vor	1'766 DTV
	Nach	1'886 DTV

Route des Arsenaux

2	Vor	6'809 DTV
	Nach	5'988 DTV

Chemin de Bethléem

3	Vor	803 DTV
	Nach	778 DTV

Varis

4	Vor	3'713 DTV
	Nach	3'344 DTV

Pont de Saint-Jean

5	Vor	2'444 DTV
	Nach	2'252 DTV

Verkehrsberichte



Lärm

Reduzierung des **Tageslärms** um **0,6 dB(A) bis 4,1 dB(A)**, das entspricht **durchschnittlich 2,1 dB(A)** oder einer Verringerung der wahrgenommenen Verkehrsbelastung um etwa **40 %**.

Reduzierung des **nächtlichen** Lärms um **0,3 dB(A) bis 3,4 dB(A)**, das entspricht **durchschnittlich 1,7 dB(A)** oder einer Reduzierung der wahrgenommenen Verkehrsbelastung um etwa **30 %**



Unfälle

Reduzierung der Gesamtzahl der Unfälle sowie ihrer Schwere

Geschwindigkeit

Reduzierung der Geschwindigkeit um **26 %** auf **durchschnittlich 36 km/h** nach



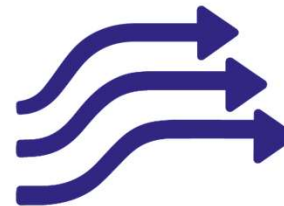
Öffentliche Verkehre

Verlängerung der Fahrzeit auf den Linien 1, 2, 3, 5 und 6 der TPF um **9 bis 45 Sekunden**, was einer durchschnittlichen Verlängerung der Fahrzeit um **22 Sekunden** entspricht



Geschwindigkeitsanzeigen

12 % Verringerung der Geschwindigkeit dank pädagogischer Radargeräte



Flüssigkeit

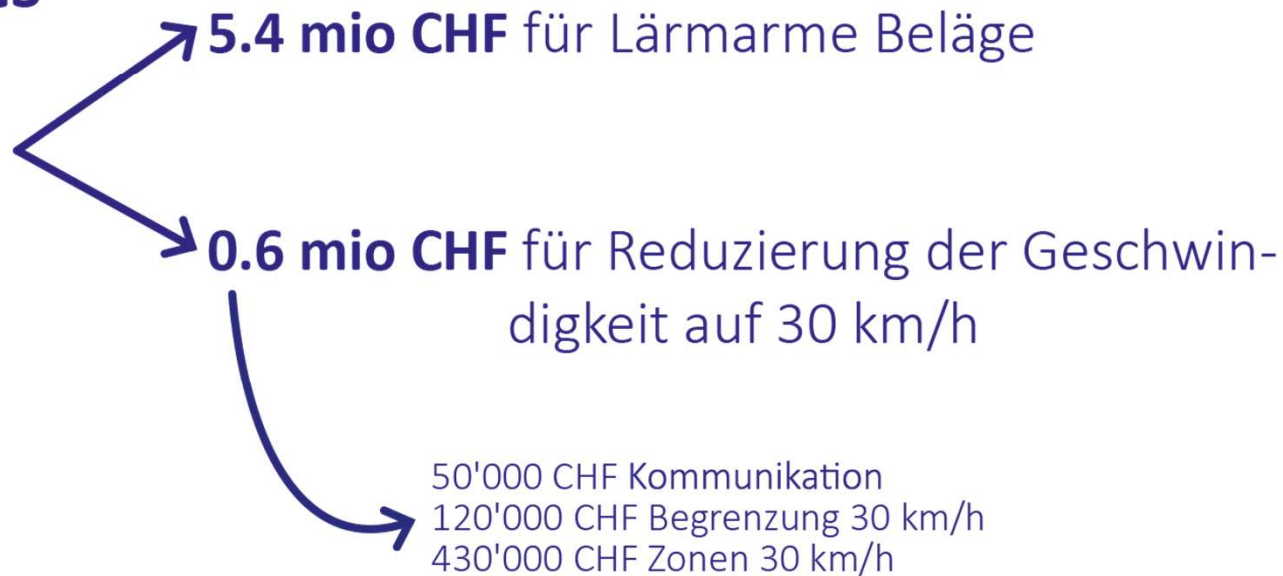
Verlängerung der Fahrzeit um **1,79 Sekunden** pro 100 Meter auf 8,5 km, d. h. eine Erhöhung um **10,5 %**

Kosten der Messung



Coûts

6 mio
CHF





www.ville-fribourg.ch/love30