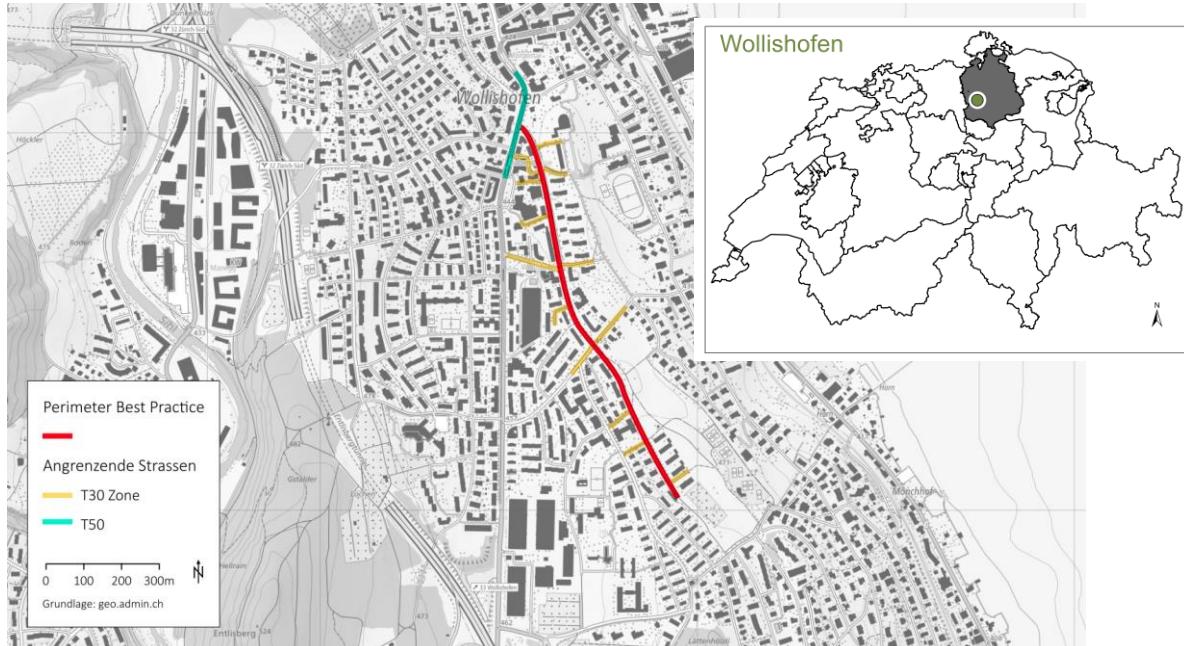




Best Practice Tempo 30 - Beispielsammlung

Wollishofen Zürich, Kalchbühlstrasse, Tempo 30 übersichtlich, Zone



Beidseitig angeordnete Parkfelder und Markierung „30“



Fussgängerstreifen mit Mittelinse im Bereich der Bushaltestelle



Fussgängerstreifen in der Tempo-30-Zone und Markierung „30“



Einfahrt in die Tempo-30-Zone mit Signalisation und Markierung „Zone 30“

Zusammenfassung	
<u>Veränderungen</u>	Mit der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 wurde die Strasse mit Markierungen versehen.
<u>Vorherzustand zu neuer Situation</u>	
<u>Wirkung</u>	Der Anteil lauter Fahrzeuge ist mit 10 bis 13% relativ hoch. Die Lärmreduktion wird tags auf -1 bis -2 dB und nachts auf -1.5 bis -3 dB geschätzt.

Lärm	Vorherzustand	Heutige („neue“) Situation
<u>Wirkung**</u>		Tags ca. -1 bis -1.5 dB Nachts ca. -1 bis -1.5 dB
<u>Berechnungsannahmen</u>	Sammelstrasse publikumsorientiert SV Tag: 10% / Nacht: 13% (Referenzsituation Tempo 50)	Zone übersichtlich SV Tag: 10% / Nacht: 13%

Anlage	Vorherzustand	Heutige („neue“) Situation
<u>Strassentyp</u>	- Quartierinterne Bedeutung im Strassennetz - Verkehrsplanerische Strassenaufgabe/-funktion: Sammeln und erschliessen - Weniger attraktiver Begegnungsraum	- Quartierinterne Bedeutung im Strassennetz - Verkehrsplanerische Strassenaufgabe/-funktion: Sammeln und erschliessen - Städtebauliche Funktion: Begegnungsraum
<u>Umgebungsnutzung</u>	- Wohnhäuser, Altersheim, Gewerbe (Aldiparkplatz, Coiffeur, Autohandel)	- Wohnhäuser, Altersheim, Gewerbe (Aldiparkplatz, Coiffeur, Autohandel)
<u>Vortrittsregelung</u>	- Strasse teilweise mit Vortrittsberechtigung, teilweise Rechtsvortritt	- Strasse teilweise mit Vortrittsberechtigung, teilweise Rechtsvortritt
<u>Fussgänger- und Veloeinrichtungen</u>	- Fussgängerstreifen teilweise mit Mittelinsel - Veloführung im Mischverkehr	- Fussgängereinrichtungen quer: Mehrere Fussgängerstreifen, im Bereich der Bushaltestelle mit Mittelinsel ausgestaltet - Fussgängereinrichtung längs: Grossteils Trottoir beidseitig - Veloführung im Mischverkehr
<u>Öffentlicher Verkehr</u>	- Strasse mit öffentlichem Verkehr (eine Buslinie)	- Strasse mit öffentlichem Verkehr (eine Buslinie)
<u>Bauliche Massnahmen</u>	- keine	- keine
<u>Besondere Markierung</u>	- keine besonderen Markierungen	- Markierung „Zone 30“ und „30“
<u>Farbliche Gestaltung</u>	- keine	- keine
<u>Strassenoberfläche (FGSO)</u>		

Verkehrsdaten	Vorherzustand	Heutige („neue“) Situation
<u>DTV</u>	- 3'300Fz/Tag	- 3'300Fz/Tag
<u>Verkehrs-zusammensetzung MFz</u>	- SV Tag: 10% / Nacht: 13%	- SV Tag: 10% / Nacht: 13%
<u>v50 je Fahrtrichtung,</u> <u>v85 je Fahrtrichtung</u>	- Keine Information	- Keine Information

Legende:

Titelfarbe grün: Umsetzung Tempo 30 aus verschiedenen Gründen **Titelfarbe blau:** Umsetzung Tempo 30 hauptsächlich aus Lärmschutzgründen

Text in grauer Schrift: Annahmen

MIV: motorisierter Individualverkehr

DTV: Durchschnittlicher täglicher Verkehr

SV: Schwerverkehrsanteil

Fz: Fahrzeug

Nt/Nn: Anzahl Fahrzeuge tags / nachts

*Berechnungsmethode gemäss Forschungsprojekt VSS 2012/2014: Grundlagen zur Beurteilung der Lärmwirkung von Tempo 30; 2017.

**Wirkungsabschätzung anhand Webtool (basiert auf Forschungsprojekt VSS 2012/2014: Grundlagen zur Beurteilung der Lärmwirkung von Tempo 30; 2017." (ASTRA, BAFU, VSS, G+P, 2017).

Bemerkungen:

- Signalisierte Geschwindigkeit Vorherzustand: 50 km/h
Signalisierte Geschwindigkeit heutige „neue“ Situation: 30 km/h
- Annahme Strassenbelag Vorherzustand: konventionell
Annahme Strassenbelag heutige „neue“ Situation: konventionell