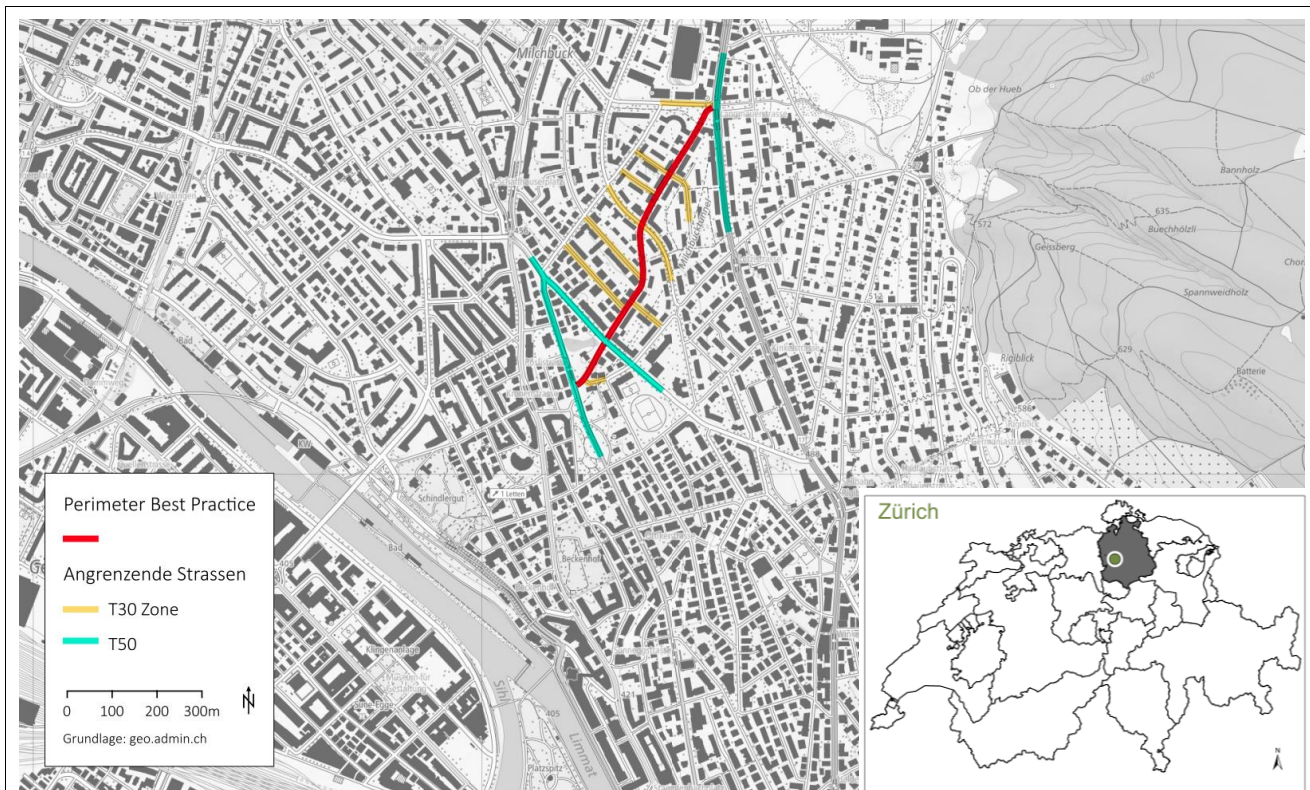




Best Practice Tempo 30 - Beispielsammlung

Zürich, Langmauerstrasse, Tempo 30 eng, Zone



Signalisation „Zone 30“ und seitliche Einengung



Vertikalversatz als Zoneneingang



Vertikalversatz kombiniert mit einer Fahrbahnverengung. An dieser Stelle ist das Queren vereinfacht möglich



Seitliche Eingänge kombiniert mit Parkierung

Zusammenfassung	
<u>Veränderungen</u> <u>Vorherzustand zu neuer</u> <u>Situation</u>	Mit der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 wurde die Strasse mit Verengungen, Vertikalversätzen und Markierungen versehen.
<u>Wirkung</u>	Durch die neue Signalisation und Umgestaltung wurde eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 24 bis 30 km/h (v85) erreicht. Die Lärmreduktion wird tags und nachts auf ca. -2 dB geschätzt.

Lärm	Vorherzustand	Heutige („neue“) Situation
<u>Wirkung*/**</u>	Tags ca. -1.5 bis -2 dB Nachts ca. -1 bis -2 dB	
<u>Berechnungsannahmen</u>	Erschliessungsstrasse SV Tag: 4% / Nacht: 3.9% (Referenzsituation Tempo 50)	v85 Tag: 27 km/h, Nacht: 30 km/h SV Tag: 4% / Nacht: 3.9% (Tempo 30, Zone eng)

Anlage	Vorherzustand	Heutige („neue“) Situation
<u>Strassentyp</u>	- Quartierinterne Bedeutung im Strassennetz - Verkehrsplanerische Strassenaufgabe/-funktion: Erschliessen - Städtebauliche Funktion: Aufenthalts- und Begegnungsraum sowie teilweise Freizeit und Spielraum	- Quartierinterne Bedeutung im Strassennetz - Verkehrsplanerische Strassenaufgabe/-funktion: Erschliessen - Städtebauliche Funktion: Aufenthalts- und Begegnungsraum sowie teilweise Freizeit und Spielraum
<u>Umgebungsnutzung</u> <u>Vortrittsregelung</u>	- Primär Wohnhäuser - unbekannt	- Primär Wohnhäuser - Zone mit Rechtsvortritt, einzelne angrenzende Erschliessungsstrassen als Trottoirüberfahrt (kein Vortritt) ausgestaltet
<u>Fussgänger- und</u> <u>Veloeinrichtungen</u>	- unbekannt	- Fussgängereinrichtungen quer: Flächiges Queren ohne Vortritt möglich, vereinfachtes Queren an Vertikalversätze mit Fahrbanverengung möglich - Fussgängereinrichtung längs: Trottoir beidseitig - Veloführung im Mischverkehr
<u>Öffentlicher Verkehr</u>	- Strasse ohne öffentlichen Verkehr	- Strasse ohne öffentlichen Verkehr
<u>Bauliche Massnahmen</u>	- unbekannt	- Seitliche Einengungen, Vertikalversätze kombiniert mit Fahrbahnverengungen
<u>Besondere Markierung</u>	- Keine besonderen Markierungen bekannt	- Markierung „Zone 30“ und „30“
<u>Farbliche Gestaltung</u> <u>Strassenoberfläche</u> <u>(FGSO)</u>	- -	- -

Verkehrsdaten	Vorherzustand	Heutige („neue“) Situation
<u>DTV</u>	- 3'000Fz/Tag	- 3'000Fz/Tag
<u>Verkehrs- zusammensetzung MFz</u>	- SV Tag: 4% / Nacht: 3.9%	- SV Tag: 4% / Nacht: 3.9%
<u>v50 je Fahrtrichtung, v85 je Fahrtrichtung</u>	- Keine Information	- Abschnitt süd: v50: Tag 20 km/h / Nacht 20 km/h v85: Tag 24 km/h / Nacht 29 km/h - Abschnitt Nord: v50: Tag 26 km/h / Nacht 28 km/h v85: Tag 30 km/h / Nacht 30 km/h

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