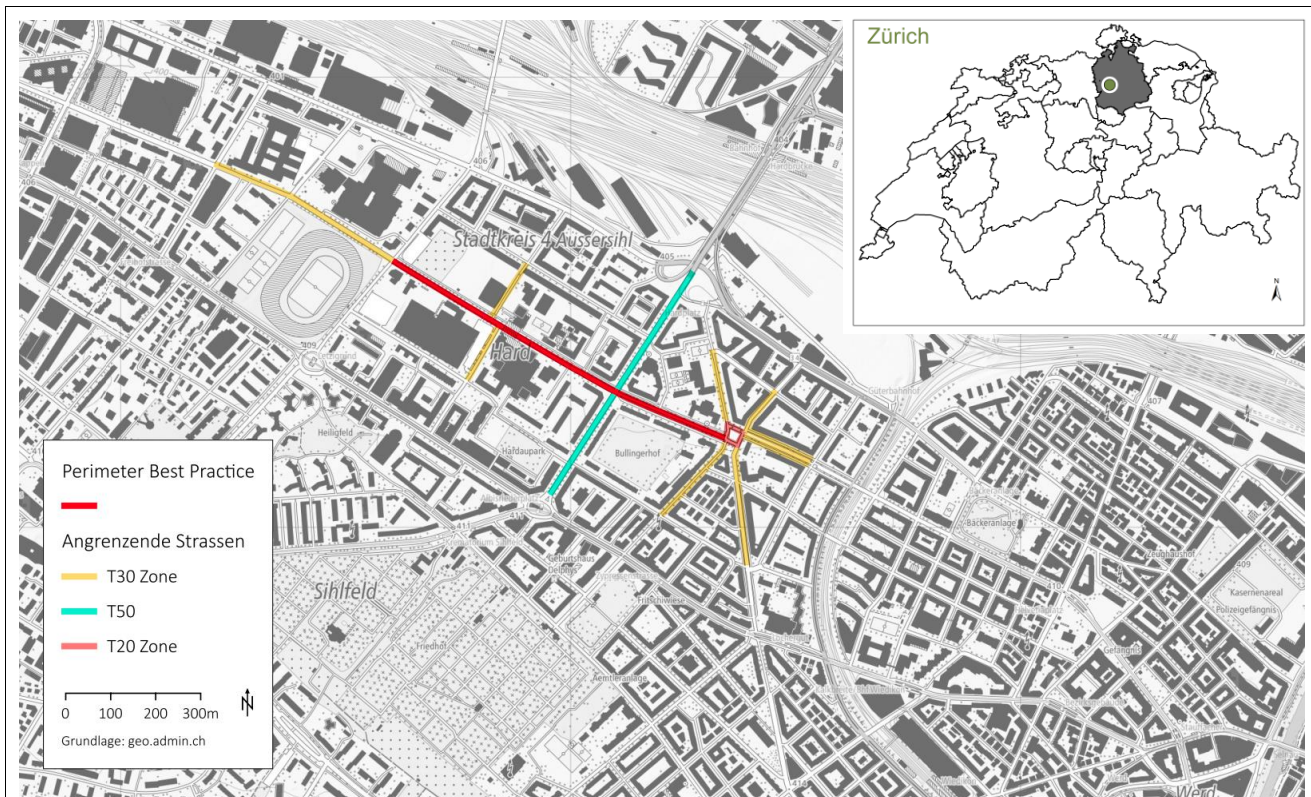




Best Practice Tempo 30 - Beispielsammlung

Zürich, Bullingerstrasse, Tempo 30 übersichtlich, Zone



Östliches Tor zum südöstlichen Abschnitt der Tempo-30-Zone



Östliches Tor zum nordwestlichen Abschnitt der Tempo-30-Zone



Querungshilfe mit Mittelinsel



Eingefärbter Mehrzweckstreifen und Markierung „30“

Zusammenfassung	
<u>Veränderungen</u> <u>Vorherzustand zu neuer</u> <u>Situation</u>	Mit der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 wurde die Strasse mit Markierungen versehen. Punktueller und teilweise flächiges Queren ohne Fussgängervortritt.
<u>Wirkung</u>	Durch die neue Signalisation und Umgestaltung wurde eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 35 km/h tags und 41 km/h nachts erreicht (v85). Die Lärmreduktion wird tags auf ca. -2.5 dB und nachts ca. -1.5 dB geschätzt.

Lärm	Vorherzustand	Heutige („neue“) Situation
<u>Wirkung*/**</u>	Tags ca. -2 bis -3.5 dB Nachts ca. -0.5 bis -3 dB	
<u>Berechnungsannahmen</u>	Sammelstrasse SV Tag: 3% / Nacht: 2% (Referenzsituation Tempo 50)	v85 Tag: 35 km/h, Nacht: 41 km/h SV Tag: 3% / Nacht: 2% (Tempo 30 übersichtlich, Zone)

Anlage	Vorherzustand	Heutige („neue“) Situation
<u>Strassentyp</u>	- Quartierinterne und örtliche Bedeutung im Strassennetz - Verkehrsplanerische Strassenaufgabe/-funktion: Sammeln und erschliessen - Städtebauliche Funktion: Aufenthalts- und Begegnungsraum	- Quartierinterne und örtliche Bedeutung im Strassennetz - Verkehrsplanerische Strassenaufgabe/-funktion: Sammeln und erschliessen - Städtebauliche Funktion: Aufenthalts- und Begegnungsraum
<u>Umgebungsnutzung</u>	- Nordwestlicher Abschnitt: Gewerbe, Schule, Sporthalle, VBZ Garage, Gemeinschaftsgarten - Südöstlicher Abschnitt: Wohnhäuser und Kirche	- Nordwestlicher Abschnitt: Gewerbe, Schule, Sporthalle, VBZ Garage, Gemeinschaftsgarten - Südöstlicher Abschnitt: Wohnhäuser und Kirche
<u>Vortrittsregelung</u>	- unbekannt	- Nordwestlicher Abschnitt: Strasse mit Vortritt. Südöstlicher Abschnitt: Ein Knoten mit Rechtsvortritt.
<u>Fussgänger- und Veloeinrichtungen</u>	- unbekannt	- Fussgängereinrichtungen quer: Im nordwestlichen Abschnitt punktuelle Querungshilfen mit Mittelinseln ohne Fussgängervortritt. Im südwestlichen Abschnitt keine Fussängereinrichtungen quer - Fussängereinrichtung längs: Troittoir beidseitig - Veloführung im Mischverkehr
<u>Öffentlicher Verkehr</u>	- Strasse ohne öffentlichen Verkehr	- Strasse ohne öffentlichen Verkehr
<u>Bauliche Massnahmen</u>	- -	- Vertikalversatz im südöstlichen Abschnitt beim Übergang zu Tempo 20
<u>Besondere Markierung</u> <u>Farbliche Gestaltung</u> <u>Strassenoberfläche</u> <u>(FGSO)</u>	- Keine besonderen Markierungen - Keine FGSO	- Markierung „Zone 30“ und „30“ - Eingefärbter Mehrzweckstreifen im nordwestlichen Abschnitt

Verkehrsdaten	Vorherzustand	Heutige („neue“) Situation
<u>DTV</u>	- 9'000Fz/Tag	- 9'000Fz/Tag
<u>Verkehrs- zusammensetzung MFz</u>	- SV Tag: 3.2% / Nacht: 1.9%	- SV Tag: 3.2% / Nacht: 1.9%
<u>v50 je Fahrtrichtung, v85 je Fahrtrichtung</u>	- Keine Information	- v50: Tag 28 km/h/ Nacht 34 km/h - v85: Tag 35 km/h / Nacht 41 km/h

Legende:

Titelfarbe grün: Umsetzung Tempo 30 aus verschiedenen Gründen

Titelfarbe blau: Umsetzung Tempo 30 hauptsächlich aus Lärmschutzgründen

Text in grauer Schrift: Annahmen

DTV: Durchschnittlicher täglicher Verkehr

MIV: motorisierter Individualverkehr

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