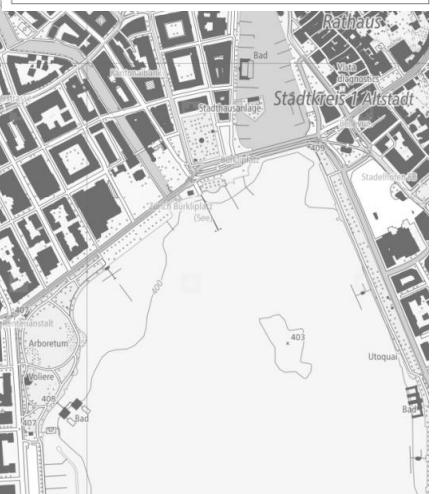
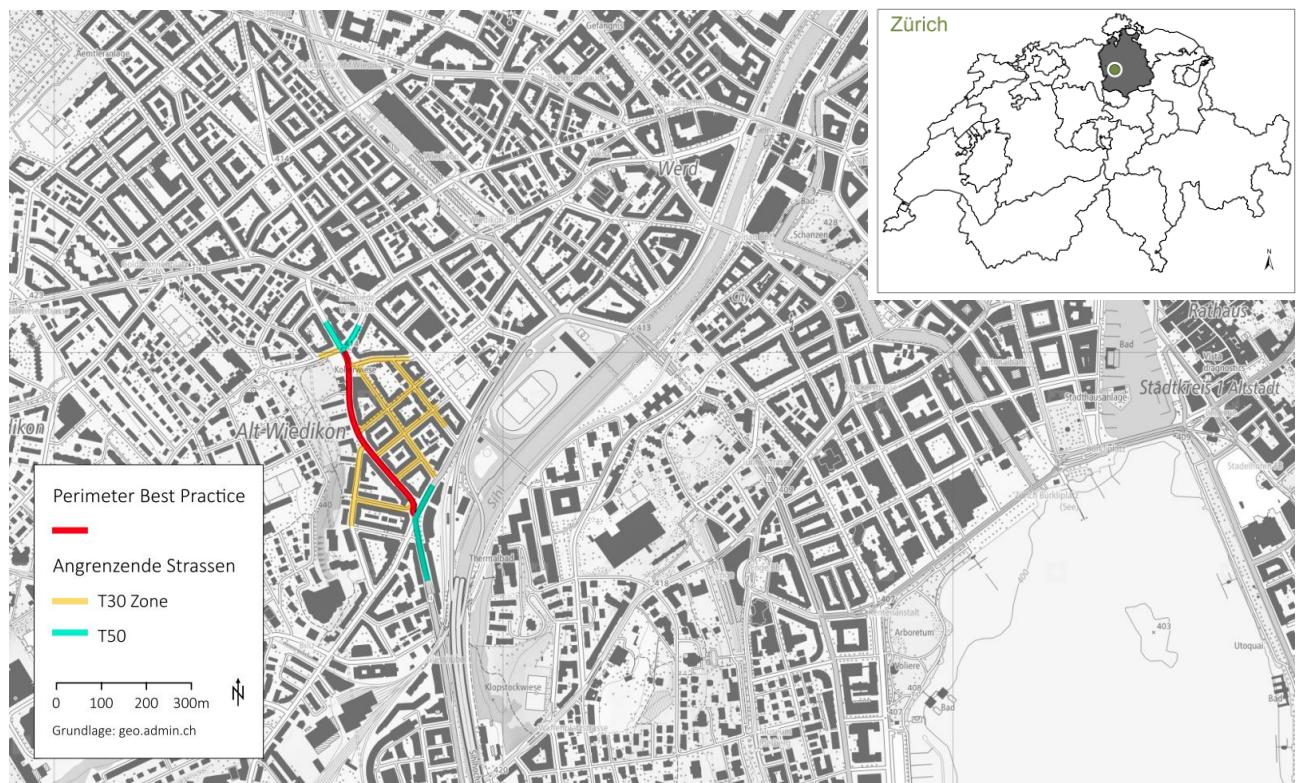




Best Practice Tempo 30 - Beispielsammlung

Zürich, Steinstrasse, Tempo 30 übersichtlich, Zone



Eingangstor in die Tempo-30-Zone



Fussgängerstreifen mit Mittelinsel in der Tempo-30-Zone



Radstreifen und Markierung „Zone 30“



Nördlicher Abschnitt der Tempo-30-Zone mit Markierung „30“, Leitlinie und Radstreifen

Zusammenfassung	
<u>Veränderungen</u>	Die Strasse wurde im Rahmen in die Integration in die umgebenden Tempo 30 Zonen umgestaltet. Mit der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 wurde die Strasse mit Markierungen versehen.
<u>Vorherzustand zu neuer Situation</u>	
<u>Wirkung</u>	Die Lärmreduktion durch die neue Signalisation und Umgestaltung wird tags auf ca. -1.5 bis -2.7 dB und nachts auf ca. -1.9 bis -3.7 dB geschätzt.

Lärm	Vorherzustand	Heutige („neue“) Situation
<u>Wirkung**</u>		Tag: -1.5 bis -3 dB Nacht: -2 bis -4 dB
<u>Berechnungsannahmen</u>	Sammelstrasse, publikumsorientiert SV Tag: 4% / Nacht: 3%	Zone übersichtlich SV Tag: 4% / Nacht: 3%

Anlage	Vorherzustand	Heutige („neue“) Situation
<u>Strassentyp</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Örtliche und quartierinterne Bedeutung im Strassennetz - Verkehrsplanerische Strassenaufgabe/-funktion: Sammeln und erschliessen - Weniger attraktiver Begegnungsraum 	<ul style="list-style-type: none"> - Örtliche und quartierinterne Bedeutung im Strassennetz - Verkehrsplanerische Strassenaufgabe/-funktion: Sammeln und erschliessen - Städtebauliche Funktion: Begegnungsraum
<u>Umgebungsnutzung</u> <u>Vortrittsregelung</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Gewerbe, Wohnhäuser - Strasse mit Vortritt 	<ul style="list-style-type: none"> - Gewerbe, Wohnhäuser - Strasse mit Vortritt (Einmündende Strassen mit „kein Vortritt“ oder als Trottoirüberfahrten ausgestaltet)
<u>Fussgänger- und Veloeinrichtungen</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Fussgängerstreifen mit und ohne Mittelinsel - Veloführung im Mischverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> - Fussgängereinrichtungen quer: Fussgängerstreifen, teilweise mit einer Mittelinsel ausgestaltet - Fussgängereinrichtung längs: Trottoir beidseitig - Im nördlichen Abschnitt Radstreifen, im südlichen Abschnitt im Mischverkehr
<u>Öffentlicher Verkehr</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Strasse mit öffentlichem Verkehr (zwei Buslinien) 	<ul style="list-style-type: none"> - Strasse mit öffentlichem Verkehr (zwei Buslinien)
<u>Bauliche Massnahmen</u> <u>Besondere Markierung</u>	<ul style="list-style-type: none"> - - - Keine besonderen Markierungen bekannt 	<ul style="list-style-type: none"> - - - Markierung „Zone 30“ und „30“
<u>Farbliche Gestaltung</u> <u>Strassenoberfläche (FGSO)</u>	<ul style="list-style-type: none"> - - 	<ul style="list-style-type: none"> - -

Verkehrsdaten	Vorherzustand	Heutige („neue“) Situation
<u>DTV</u>	- ca. 14'000Fz/Tag	- ca. 14'000Fz/Tag
<u>Verkehrs-zusammensetzung MFz</u>	- SV Tag: 4% / Nacht: 3%	- SV Tag: 4% / Nacht: 3%
<u>v50 je Fahrtrichtung, 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