



Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr



Gemeinsame Medienmitteilung mit dem Sicherheitsdepartement der Stadt Zürich

2. Juli 2020

kommunikation@vd.zh.ch
www.zh.ch

Resultate der Wirkungsanalyse zu Tempo 30 liegen vor

Wenn Tempo 30 eingehalten wird, nimmt der Lärm wahrnehmbar ab. In den meisten Fällen reichen Signalisationen und Markierungen zudem aus, um die Geschwindigkeit ausreichend zu senken. Zu diesem Ergebnis kommt die Wirkungsanalyse zu Tempo 30 in der Stadt Zürich, die von Stadt und Kanton Zürich durchgeführt worden ist.

Im März 2019 hatten Regierungsrätin Carmen Walker Späh und Stadträtin Karin Rykart ihre für Verkehrsfragen zuständigen Ämter beauftragt, die Wirksamkeit von Tempo 30 zu prüfen. Die städtische Dienstabteilung Verkehr und das kantonale Amt für Verkehr nahmen unter Mitwirkung von weiteren internen und externen Fachleuten an neun Strecken Messungen vor. Das Ziel der Untersuchung war, die teilweise emotional und kontrovers geführte Diskussion um Geschwindigkeitsreduktionen aus Lärmschutzgründen zu versachlichen und neue Erkenntnisse zu gewinnen.

Bei den untersuchten Strecken handelt es sich um bereits rechtskräftig verfügte Geschwindigkeitsreduktionen, die durch das Anbringen von Signalisationen und teilweise von Markierungen – also ohne bauliche Massnahmen – umgesetzt wurden. Um aussagekräftige Erkenntnisse zu gewinnen, wurden zum Beispiel Strecken mit grosser Steigung oder lange Abschnitte evaluiert. Zudem sind alle Strassen stark frequentierte kommunale oder überkommunale Strassen, so dass ein mögliches Ausweichen auf Quartierstrassen untersucht werden konnte.

Im Frühling 2019 erfolgten die Vorerhebungen, im Sommer 2019 wurden die Strecken umsignalisiert und im Herbst 2019 wurden die Nacherhebungen durchgeführt. Eine Tabelle mit den untersuchten Streckenabschnitten und den durchgeführten Erhebungen ist im Anhang ersichtlich.

Neue Tempovorgabe grösstenteils eingehalten

Bei den meisten Strecken erfolgte eine deutliche Abnahme der gefahrenen Geschwindigkeit und damit eine wahrnehmbare Lärmreduktion. Bei fünf Strecken wird Tempo 30 gut bis sehr gut eingehalten, bei zwei zufriedenstellend¹. In diesen Fällen sind keine weiteren Massnahmen erforderlich. An der Rämistrasse und an der Steinstrasse erfolgte eine ungenügende respektive keine Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit.

Die nachfolgende Abbildung zeigt im Überblick die gemessenen Resultate. Eine detaillierte Auswertung ist im Anhang ersichtlich.

¹ Aus fachlicher Sicht gilt die Einhaltung dann als zumindest zufriedenstellend, wenn 85 % der Fahrzeuge 38 km/h oder weniger fahren.



V ₈₅	Zweierstrasse	Buizenstrasse	Höngger- Wasserwerkstrasse	Rämistrasse	Regensdorferstrasse	Nordstrasse / Nordbrücke	Hofackerstrasse	Steinstrasse	Gsteigstrasse	Durchschnitt	V ₈₅ gemessen	Beurteilung bei T30	
Vorher	36	47	47	42	39	40	43	41	46	42.3	≤ 32 km/h	Sehr gut	
Nachher	31	34	35	39	30	34	38	41	36	35.3	> 32 km/h und ≤ 35 km/h	Gut	
Differenz	-5	-13	-12	-3	-9	-6	-5	0	-10	-7	> 35 km/h und ≤ 38 km/h	Zufriedenstellend	
Angaben im km/h												> 38 km/h	Ungenügend

«Ich freue mich, dass sich die Geschwindigkeit bei den meisten Strecken deutlich reduziert hat, obschon wir Tempo 30 ohne bauliche Massnahmen umgesetzt haben. An der Steinstrasse und der Rämistrasse haben wir aber Handlungsbedarf», sagt Stadträtin Karin Rykart.

Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme wirkungsvoll

Die Lärmberechnungen und -messungen haben ergeben, dass mit Ausnahme der Steinstrasse, wo keine Temporeduktion stattfand, überall eine wahrnehmbare Lärmreduktion erfolgte. Sie liegt tagsüber zwischen 0,6 und 2,9 dB(A) und nachts zwischen 1,1 und 3,1 dB(A). Eine Reduktion ab 1 dB(A) gilt als wahrnehmbar. 3 dB(A) weniger Lärm entspricht der Halbierung der Verkehrsmenge.

Kein Ausweichverkehr, aber Verlustzeiten

Bezüglich Verkehrsmengen und Ausweichverkehr gibt es keine Hinweise auf systematische Zu- oder Abnahmen der Verkehrsmengen aufgrund der Geschwindigkeitsreduktion. Beim Reisezeitverlust des motorisierten Individualverkehrs zeigte sich, dass Verlustzeiten entstehen, diese mit 1 bis 3 Sekunden pro 100 Meter jedoch unter der rechnerischen Verlustzeit von 4,8 Sekunden pro 100 m liegen. Erwartungsgemäss sind die Verlustzeiten in den Nebenverkehrszeiten grösser als in den Hauptverkehrszeiten.

Auf Strecken, wo Trams oder Busse verkehren, wurden die Verlustzeiten aufgrund der tatsächlich gemessenen Geschwindigkeiten aus dem Leitsystem der VBZ errechnet. Die Verlustzeiten für den öffentlichen Verkehr verhalten sich grundsätzlich ähnlich wie jene für den motorisierten Individualverkehr und bewegen sich ebenfalls im Bereich zwischen 1 und 3 Sekunden pro 100 Meter. Weitere Einschränkungen sind durch die Temporeduktion beim öffentlichen Verkehr nicht aufgetreten. «Auf Verlustzeiten beim öffentlichen Verkehr müssen wir besonders achten, denn auch ein attraktiver, gut genutzter ÖV trägt zur Reduktion des Strassenlärms bei», sagt Regierungsrätin Carmen Walker Späh. «Fahrzeitverlängerungen können auch beim öV zu Mehrkosten im Betrieb führen. Und letztlich ist auch die Netz-hierarchie bei der Wahl des Temporegimes zu berücksichtigen.»



Ansprechpersonen für Medien

heute Donnerstag, 2. Juli 2020:

Kanton Zürich, von 16 bis 17 Uhr:

- Markus Traber, Chef Amt für Verkehr, Volkswirtschaftsdirektion,
Telefon 043 259 30 61

Stadt Zürich, von 14.30 bis 15.30 Uhr:

- Esther Arnet, Direktorin Dienstabteilung Verkehr, Telefon 044 411 88 00



Anhang:

Untersuchte Streckenabschnitte und durchgeführte Erhebungen:

Strecke (Klassierung, Länge in m)	Verkehrsmenge	Geschwindigkeit	Lärmberechnung	Lärmmessung	Ausweichverkehr	Reisezeit MIV	ÖV Verlustzeiten	Verkehrsfluss
Zweierstrasse: Seebahnstrasse – Birmensdorferstrasse (kantonal, 330m)	x	x	x		x			
Butzenstrasse: Albisstrasse – Kühweidweg (regional, 635m)	x	x	x	x		x	x	
Höngger-/ Wasserwerkstr: Wipkingerplatz – Kornhausbrücke (regional, 1023m)	x	x	x	x	x	x		
Rämi- / Universitätstrasse: Gloriastr – Sonneggstr (kantonal, 365m)	x	x	x		x		x	x
Regensdorferstr. / Meierhofpl: Wieslergasse – Limmattalstrasse (kom./reg. 300m)	x	x	x		x		x	
Nordstrasse / Nordbrücke: Rousseustr. – Rosengartenbrücke (regional, 304m)	x	x	x	x			x	
Hofackerstrasse: Hegibachplatz – Witikonstr (regional, 548m)	x	x	x	x	x	x		
Steinstrasse: Schlossgasse – Manesseplatz (kommunal, 392m)	x	x	x		x		x	
Gsteigstrasse: Meierhofplatz – Emil-Klöti-Strasse (regional, 588m)	x	x	x	x	x	x	x	

Detaillierten Resultate ja Streckenabschnitt:

	Differenz Tag (Nachher – Vorher)		Differenz Nacht (Nachher – Vorher)	
	Berechnet	Gemessen	Berechnet	Gemessen
Zweierstrasse	-0.6 dB(A)	-	-1.1 dB(A)	-
Butzenstrasse	-2.2 dB(A)	-1.7 dB(A)	-2.6 dB(A)	-2.0 dB(A)
Hönggerstrasse	-2.4 dB(A)	-	-2.5 dB(A)	-
Wasserwerkstrasse	-2.9 dB(A)	-2.3 dB(A)	-3.1 dB(A)	-2.6 dB(A)
Rämi-/Universitätsstrasse	-1.1 dB(A)	-	-1.5 dB(A)	-
Regensdorferstrasse	-1.3 dB(A)	-	-2.2 dB(A)	-
Nordstrasse/-brücke	-1.6 dB(A)	-0.4 dB(A)	-1.7 dB(A)	-2.0 dB(A)
Hofackerstrasse	-1.2 dB(A)	-1.4 dB(A)	-1.4 dB(A)	-1.6 dB(A)
Steinstrasse	0 dB(A)	-	0 dB(A)	-
Gsteigstrasse	-1.8 dB(A)	-1.5 dB(A)	-1.9 dB(A)	-1.7 dB(A)

Weitere Unterlagen unter www.stadt-zuerich.ch/verkehrsmanagement