

17. Dezember 2019

Tempo 30: Wirkungskontrolle 2019

Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr pro Umlauf

Strecke	Linie	P50-Verlustzeit HVZ / übrige Zeit ^a	P84-Verlustzeit HVZ / übrige Zeit ^a
Butzenstrasse: Albisstrasse – Kühweidweg (635m)	70	10 s 12 s	11 s 11 s
	N12	16 s	17 s
Rämi- / Universitätstrasse: Gloriastr – Sonneggstr (365m)	6	0 s 1 s	3 s 3 s
	9	3 s 3 s	4s 4s
	10	0 s 0 s	0 s 0 s
	N11	9 s	4 s
Regensdorferstr. / Meierhofpl: Wieslergasse – Limmattalstrasse (300m)	38	1 s 5 s	1 s 5 s
	46	6 s 9 s	6 s 8 s
	80	4 s 3 s	3 s 3 s
	N4 ^b	4 s	5 s
	N8	1 s	2 s
Nordstrasse / Nordbrücke: Rousseaustr. – Rosengartenbrücke (304m)	33	2 s 0 s	0 s 0 s
	46	0 s 2 s	2 s 2 s
Steinstrasse: Schlossgasse – Manesseplatz (392m)	72 ^b	7 s 7 s	6 s 6 s
	76 ^b	6 s 7 s	6 s 6 s
Gsteigstrasse: Meierhofplatz – Emil-Klöti-Strasse (588m)	80	8 s 6 s	7 s 6 s
	N8	5 s	6 s

^a HVZ: Hauptverkehrszeiten 7.00 - 9.00 Uhr und 16.00 - 18.00 Uhr (wochentags), übrige Zeit 5.00 - 1.00 Uhr (wochentags) resp. 1.00 - 5.00 Uhr (Nachtbusbetrieb am Wochenende)

^b Strecke wird nur in eine Richtung befahren

Methodik

Für jeden Abschnitt wurden die Verlustzeiten aufgrund der tatsächlich gemessenen Geschwindigkeiten aus dem Leitsystem errechnet. Dazu wird die Strecke in 20-Meter-Abschnitte unterteilt und für jeden Teilabschnitt die Median-Geschwindigkeit (P50, „Die Hälfte der Fahrzeuge fährt schneller als diese Geschwindigkeit, die andere Hälfte langsamer.“) sowie das 84%-Perzentil (P84) ermittelt. Daraus lässt sich die benötigte Zeit pro Strecke und Linie vor der Signalisierung Tempo 30 (alle Fahrten von 1.- 31. Mai 2019) und nach der Signalisierung Tempo 30 (alle Fahrten von 1.-30. September 2019) errechnen und vergleichen. Die Differenz ergibt die Verlustzeit im Median und 84%-Perzentil.

Betriebliche Einschränkungen

Durch die Temporeduktion sind beim öffentlichen Verkehr – ausser dem Zeitverlust – keine weiteren Einschränkungen aufgetreten.

Freundliche Grüsse

Nicolà Gabriel
Projektleiter Marktentwicklung