

Pilotversuch Tempo 30 Kalchbühlstrasse

Zusammenfassender Bericht



Verfasser:
Tiefbauamt der Stadt Zürich

Zürich, 7. Dezember 2009

Impressum

Federführung

Tiefbauamt

Erich Willi, Enea Corubolo

Umwelt- und Gesundheitsschutz

Erich Zeller, Marianne Bosshard

Beteiligte Amtsstellen

Dienstabteilung Verkehr

Reini Widrig, Werner Daubenmeyer

Verkehrsbetriebe

Lorenzo Cavallasca

Verfasser

Erich Willi

Bezugsquelle

Stadt Zürich

Tiefbau- und Entsorgungsdepartement

Tiefbauamt, Mobilität und Planung

Amtshaus V

Postfach 8021 Zürich

www.stadt-zuerich.ch/tiefbauamt

Inhalt

1 Auftrag und Zielsetzung	4
2 Vorbereitung	5
3 Durchführung	6
4 Resultate und Erkenntnisse des Versuchs	8
5 Folgerungen und Empfehlungen aus dem Pilotversuch Kalchbühlstrasse	10
6 Anhänge	12

1 Auftrag und Zielsetzung

Auf der Basis des von TAZ und UGZ verfassten Konzepts „Strassenlärmsanierung, betriebliche Massnahmen an der Quelle“ vom Juni 2007 hat die gleichnamige Arbeitsgruppe an Strassenabschnitten mit Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) mögliche betriebliche Massnahmen zur Reduktion des Lärms an der Quelle geprüft. Dabei hat sich die aus Vertretern von DAV, UGZ und VBZ unter Federführung des TAZ zusammengesetzte Arbeitsgruppe oft nicht einigen können. Dies vor allem dann, wenn auf dem betreffenden kommunalen Strassenabschnitt eine Linie des öffentlichen Verkehrs zirkuliert.

Aus den Diskussionen dieses Dissens in der Arbeitsgruppe Verkehr (AGV) an drei Sitzungen hat sich auf Vorschlag der Arbeitsgruppe ‚Strassenlärmsanierung, betriebliche Massnahmen an der Quelle‘ der folgende Auftrag ergeben.

Auftrag

Am Beispiel der Kalchbühlstrasse in Wollishofen, auf welcher die Buslinie 66 verkehrt, sollen die Auswirkungen der Einführung von Tempo 30 untersucht werden. Dabei stehen folgende Fragestellungen im Vordergrund:

- welche baulichen Massnahmen sind unter Gewährleistung des Busbetriebs möglich?
- wie gross sind die Reisezeitverluste für die Busspassagiere infolge des Tempo 30-Regimes?
- wie gross sind die erzielten Geschwindigkeitsreduktionen?
- wie gross sind die erzielten Lärmreduktionen?
- wie wird die Massnahme Tempo 30 bei den Anliegern aufgenommen?
- Wie ist die Akzeptanz der Anwohnenden gegenüber Tempo 30?

Zielsetzungen

Mit dem Auftrag sind folgende Zielsetzungen verknüpft:

- Erarbeiten und dokumentieren der Resultate für den Workshop verschiedenener Amtsdirektoren zur Strassenlärmsanierung in der Stadt Zürich am 18. Dezember 2009. Dieser Workshop dient der Standortbestimmung in der Strassenlärmsanierung und der Festlegung einer Strategie zur fristgerechten Sanierung bis 2018
- Folgerungen aus dem Pilotversuch für den ebenfalls auf den Workshop zu erarbeitenden Strategieplan ‚kommunale Strassen mit IGW-Überschreitungen mit ÖV‘. Dieser soll eine gesamtstädtische Übersicht der Strecken mit ÖV-Linienbetrieb vermitteln, wo Tempo 30 zweckmässig ist.

2 Vorbereitung

Die nachfolgend zusammengestellten Erhebungen und Arbeiten sind festgelegt worden.

Thema	verantwortlich	Bemerkungen
Erhebung Tempi	DAV	V85-Werte sowie Maxima
Erhebungen Frequenzen	DAV	Dauerzählung
Lärmimmissionen	UGZ (externer Auftrag, G+P)	Akustische Begleitmessungen gleichenorts wie Erhebungen DAV
Reisezeiten ÖV	VBZ	Veränderung der Reisezeiten, Erhebung in allen Fahrzeugen
Provisorische bauliche Massnahmen	TAZ	in Koordination mit provisorischer Signalisation
Signalisation	DAV	in Koordination mit provisorischen baulichen Massnahmen
Beobachtungen Verkehrsablauf	TAZ	Begehungen vor Ort (AG-Mitglieder, weitere)
Ausschreibung	DAV	Ausschreibung der Verkehrsvorschriften mit Rekursmöglichkeit*
Kommunikation	UGZ/TAZ Kommunikation	aktive Kommunikation des Versuchs, in Koordination mit Kommunikation DAV und VBZ
Akzeptanz	UGZ (externer Auftrag, Interface)	Befragung Anwohnerschaft, Gewerbe, Passanten, Busbenützer

*die Planaufgabe nach StrassG §13 wird erst mit einer definitiven Umgestaltung nötig

Der Zeitplan musste die auf den Herbst 2009 vorgesehenen Bauarbeiten in der Albisstrasse mit teilweiser Umleitung des Verkehrs durch die Kalchbühlstrasse berücksichtigen. Nach verschiedenen Abklärungen hat sich folgender Ablauf ergeben:

- Vorher-Erhebungen Juni 2009
- Erhebungen mit provisorisch Tempo 30 September 2009
- Auswertungen und Berichterstattung Oktober/November 2009.

3 Durchführung

Vorher-Erhebungen

Die Vorher-Erhebungen haben vom Mittwoch, 3. Juni 2009 bis Dienstag, 7. Juli 2009 stattgefunden. Erhoben wurden während dieser Zeit im Tempo 50 Regime:

- die Tempi und Frequenzen
- die Lärmimmissionen
- die Reisezeiten mit dem Bus.

Zudem hat am 16. Juni 2009 eine Begehung stattgefunden. Thema war neben dem Verkehrsablauf die Abklärung möglicher provisorischer baulicher Massnahmen und der provisorischen Markierungen/Signalisation sowie die Festlegung der Standorte für die Messungen.

Provisorische Massnahmen

Die Massnahmen für das provisorische Tempo 30-Regime haben die Elemente wechselseitige Parkierung (Ummarkierungen mit ähnlich viel Parkplätzen), Zonensignalisation Tempo 30, Markierungen 30 auf der Fahrbahn und Markierung Rechtsvortritt bei der Studackerstrasse umfasst. Die Fussgängerstreifen mit Mittelinsel wurden belassen. In der Regel beträgt die Fahrbahnbreite mindestens 6.10 m, kürzere Abschnitte können auch geringere Breiten aufweisen. Im untersten Abschnitt bei der Albisstrasse liessen sich die vorgesehenen Ummarkierungen mit wechselseitiger Parkierung nicht realisieren, da der Strassenraum bereits mit Bauinstallationen für die Sanierung der Albisstrasse belegt war. Der Plan mit den realisierten, provisorischen Massnahmen befindet sich im Anhang 1.

Ausschreibung

Die Ausschreibung der Verkehrsvorschriften für den Tempo 30-Versuch erfolgte Ende Juli 2009. Ein Entzug der aufschiebenden Wirkung eines möglichen Rekurses wurde geprüft und als nicht möglich eingeschätzt. Auf die Planaufgabe nach StrassG § 13 konnte verzichtet werden. Da kein Rekurs gegen den Versuch eingegangen ist, konnte dieser wie geplant gestartet werden.

Erhebungen während des Tempo 30-Versuchs

Da die Sanierung der Albisstrasse mit Umleitung durch die Kalchbühlstrasse bereits ab dem 26. September 2009 erfolgte, musste die Versuchsdauer gekürzt werden. Der Versuch mit Tempo 30-Regime fand vom Mittwoch, 3. September bis und mit Donnerstag, 24. September 2009 statt. Neben den provisorischen Massnahmen war vom 4. September bis am 15. September 2009 ein Speedy-Gerät der Stadtpolizei im Einsatz, das die gefahrenen Geschwindigkeiten anzeigte.

Alle Erhebungen konnten wie geplant während des Tempo 30-Versuchs durchgeführt werden. Es sind dies:

- die Tempi und Frequenzen
 - die Lärmimmissionen
 - die Reisezeiten mit dem Bus
 - Befragungen der Anlieger (Anwohner und Gewerbe) sowie von Passanten zur Akzeptanz.
- Die Arbeitsgruppe führte am 10. September 2009 eine Begehung der Kalchbühlstrasse mit provisorischem Tempo 30-Regime durch. Dabei zeigte sich, dass eine Stelle für den Bus

sehr eng war; dies auch deshalb, weil noch nicht abgeräumte Signale das bauliche Element verlängerten. Die Situation liess sich umgehend bereinigen.

Kommunikation des Versuchs

Der Tempo 30-Versuch wurde per Inserat im Quartieranzeiger Zürich 2 vom 9. September 2009 angekündigt. Während des Versuchs informierten Tafeln bei den Bushaltestellen und dem Fussgängerübergang Studackerstrasse über den Versuch. Die Anlieger (Anwohnerschaft und Gewerbe) erhielten einen Brief mit Informationen zum Versuch und einem Fragebogen, mit welchem die Akzeptanz von Tempo 30 in der Kalchbühlstrasse erfragt wurde. Da der Tempo 30-Versuch auf dem Höhepunkt der öffentlichen Kontroverse zu den Baustellen im Sommer 2009 stattfand, erachtete es die Kommunikation des TED als nicht opportun, gegen aussen die Federführung für den Pilotversuch Tempo 30 Kalchbühlstrasse zu übernehmen. Deshalb übernahm der UGZ diese kurzfristig. Auf Inserat, Brief und Infotafeln fand sich deshalb nur der Briefkopf des UGZ, die beteiligten Amtsstellen DAV, TAZ und VBZ waren jeweils erwähnt. Der Anhang 2 enthält das Inserat und den Infobrief. Der Text auf den Info-Tafeln entsprach weitgehend demjenigen im Infobrief.



4 Resultate und Erkenntnisse des Versuchs

Die Resultate der einzelnen Erhebungen werden hier lediglich zusammengefasst dargestellt. Zu allen Erhebungen besteht ein ausführlicher Teilbericht, welcher Teil der Dokumentation zum Pilotversuch Tempo 30 Kalchbühlstrasse ist.

Die Resultate sind in der Arbeitsgruppe präsentiert und diskutiert worden. Sie sind als plausibel zu bezeichnen, Zweifel an der Erhebungsmethodik etc. bestehen nicht.

Tempi und Frequenzen

Der vollständige Teilbericht „T30-Versuch Kalchbühlstrasse, Auswertung der Fahrzeugerhebungen, Fazit der Dienstabteilung Verkehr“ vom 19.11.2009 ist Teil der Dokumentation.

Das Fazit aus den Fahrzeugerhebungen lautet (S. 3/4, ‚Erkenntnisse‘):

„Die Reduktion der Geschwindigkeit auf das Regime Tempo 30 km/h hat aufgrund der reduzierten Möglichkeiten von Massnahmen im Verkehrsraum nicht die geforderten Werte erbracht. Das gemessene V85 von 37 bis 39 km/h ist als zu hoch einzustufen und liegt über dem Wert, der Nachbesserungen erfordert. Bei einer definitiven Umsetzung von Tempo 30 müssten die Eingriffe in den Strassenraum optimiert werden, was aufgrund der beschränkten Möglichkeiten in diesem Versuch möglich wäre.“

„Der Einsatz eines Speedy (automatische Geschwindigkeitsanzeige an den Motorfahrzeuglenkenden) hat positive Auswirkungen auf die gefahrene Geschwindigkeit. Im vorliegenden Fall resultiert eine Reduktion von immerhin -3 km/h mit Speedy-Einsatz vor der Messstelle. Grundsätzlich ist derselbe jedoch nur punktuell wirksam. Zudem dürfen in den Auswertungen nur Werte ohne Speedy berücksichtigt werden.“

„Unmittelbar nach der Versuchsanordnung wurde der Verkehr stadteinwärts aufgrund von Bauarbeiten in der Albisstrasse über die Kalchbühlstrasse geleitet. Die Massnahmen im Verkehrsraum wurden infolge der erwarteten hohen Frequenzen auf diesen Zeitpunkt hin zurückgebaut und das Regime Tempo 50 km/h wieder hergestellt.“

Busreisezeiten

Das vollständige Faktenblatt der VBZ zum Tempo 30-Feldversuch Kalchbühlstrasse vom 19.11.2009 ist Teil der Dokumentation.

Das Fazit zu den Busreisezeiten lautet (1. Abschnitt Faktenblatt):

*„Die Temporeduktion und die umgesetzten Massnahmen führten für die VBZ auf diesem Abschnitt zu durchschnittlichen Fahrzeitverlusten von bis zu **13 Sekunden**, obwohl das Geschwindigkeitsniveau des Gesamtverkehrs nicht auf das vorgegebene Mass gesenkt werden konnte. Dies dürfte nur mittels weiterer Massnahmen erreicht werden, die die Verlustzeiten des ÖV weiter ansteigen lassen oder dessen Durchfahrt gar verunmöglicht. Diese Erkenntnisse bewegen uns, die Einführung einer Temporeduktion generell und für den Abschnitt Kalchbühlstrasse explizit abzulehnen“.*

Lärmimmissionen

Der vollständige Teilbericht „T30-Versuch Kalchbühlstrasse, Akustische Begleitmessungen“ des UGZ vom 16.10.2009 ist Teil der Dokumentation.

Das Fazit zu den Lärmimmissionen lautet (S. 3 Faktenblatt vom 20.11.09):

„Bei einer Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h reduzieren sich die Emissionen gemäss Strassenlärmmodell STL-86+ um rund 1.8 dBA. Allerdings gilt das Modell nur für Geschwindigkeiten, bei denen der Einfluss des Rollgeräuschs gegenüber dem Motorengeräusch überwiegt, was je nach Fahrverhalten ab ca. 35 km/h zutrifft.

Die dokumentierten Lärmreduktionen zwischen 2.4 und 4.5 dBA sind deutlich wahrnehmbar und entsprechen einer Halbierung des Verkehrs“.

Messung	Leq normalisiert ¹⁾ [dBA]		Δ Leq [dBA]	
	Lr Tag	Lr Nacht	Tag	Nacht
vorher	60.8	54.1	0	0
mit Speedy	57.5	49.8	- 3.3	- 4.3
ohne Speedy	58.4	49.6	- 2.4	- 4.5

¹⁾ Messergebnisse gemäss Verkehrsdaten der Dienstabteilung Verkehr DAV normalisiert

Akzeptanz

Der vollständige Teilbericht „Zusammenfassung der Resultate der Akzeptanzerhebung zu T30 in der Kalchbühlstrasse“ des UGZ vom 20.10.2009 ist Teil der Dokumentation.

Das Fazit zu den Akzeptanzerhebungen lautet (S. 1 und 3 Faktenblatt vom 20.11.09):

„Die Akzeptanz der anwohnender Bevölkerung sowie des Langsamverkehrs für Tempo 30 ist sehr hoch. Rund drei Viertel aller Befragten ist der Meinung, dass für die Kalchbühlstrasse Tempo 30 gelten soll). Auch die wenigen anliegenden Gewerbe (Anzahl: 13), welche auf das Schreiben geantwortet haben (Anzahl: 9), würden 6 von 9 eher oder voll und ganz Tempo 30 zustimmen. Zudem finden 43% (Gewerbe undAutofahrende) bis 75% (zu Fuss Gehende und Velofahrende) der Befragten, dass dieVorteile bei Tempo 30 überwiegen. Nur 5% bis 28% gaben an, dass Tempo 30 mehrNachteile als Vorteile bringt. Beim Rest der Befragten überwiegen weder die Vor- noch die Nachteile.

Bezüglich des Lärms gaben 3 von 4 befragten Anwohnende an, dass sie eine Reduktion innerhalb und ausserhalb der Wohnung wahrgenommen haben. Zudem fühlen sich die Betroffenen im Strassenraum sicherer und wohler und äussern sich zufrieden mit der gewählten Ausgestaltung von Tempo 30“.

5 Folgerungen und Empfehlungen aus dem Pilotversuch Kalchbühlstrasse

Allgemeine Folgerungen

Die beteiligten Dienstabteilungen ziehen die nachfolgenden Folgerungen aus dem Pilotversuch Tempo 30 Kalchbühlstrasse im Hinblick auf andere kommunalen Strassen mit ÖV-Linienbetrieb.

DAV

Die Akzeptanz der Fahrzeuglenkenden zur Einhaltung der max. Geschwindigkeit steht in direktem Zusammenhang mit den organisatorischen Massnahmen im Verkehrsraum. Auf der anderen Seite sind diese Eingriffe nur beschränkt möglich, wenn Busse der Verkehrsbetriebe nicht unnötig durch bauliche und organisatorische Anordnungen behindert werden sollen („Teufelskreis“).

Eine Strasse im Tempo 30-Regime lässt sich in der Regel als Umleitungsrouten schlecht vereinbaren. Insbesondere deren Massnahmen baulicher und organisatorischer Art behindern flüssige und geordnete Verkehrsabläufe und können die notwendigen Kapazitäten aufgrund der erhöhten Frequenzen meist nicht zur Verfügung stellen.

VBZ

Aufgrund des Widerspruchs zwischen auch für Personenwagen wirksamen Massnahmen und möglichst geringen Reisezeitverlusten lehnen sie Tempo 30 auf Strassenabschnitten mit ÖV-Linienbetrieb generell ab. Dennoch sehen sie einzelne Abschnitte als zu diskutieren an, sofern dort das Geschwindigkeitsniveau des Gesamtverkehrs eingehalten werden kann, obschon die Durchfahrt für den ÖV gegeben ist. Für diese zu definierenden Abschnitte sind dann Detailbetrachtungen notwendig.

UGZ

Die vorliegenden Resultate belegen die Wirksamkeit von Tempo 30 als Massnahme zur Lärmreduktion. Dies gilt auch für Strassen mit höheren Lärmbelastungen bzw. IGW-Überschreitungen.

Tempo 30 ist als betriebliche Sanierungsmassnahme – nebst dem Einbau von lärmarmen Strassenbelägen – zu priorisieren und wo möglich umzusetzen.

Der UGZ wird – gestützt auf die Resultate der Akzeptanzerhebung an der Kalchbühlstrasse und die Ergebnisse der Lärmmessungen – die Einführung von Tempo 30 auf kommunalen Strassen (mit und ohne ÖV) unterstützen, sofern die verkehrstechnischen Voraussetzungen gegeben sind.

TAZ

Die Erhebungen zeigen, dass Tempo 30 die Lärmbelastung überaus deutlich und wahrnehmbar reduziert. Tempo 30 und dessen Auswirkungen werden von den Anliegern mehrheitlich begrüsst. Während sich die Reisezeiten für die Busbenützer geringfügig und ohne Einfluss auf die Betriebskosten erhöht haben, haben sich die Geschwindigkeiten mit den provisorischen Massnahmen noch zu wenig reduziert. Das zentrale Thema wird die Verbes-

serung des Einhaltegrads von Tempo 30 sein, ohne die Strassen übermässig mit baulichen Massnahmen zuzubauen zu müssen. Mit der Strategie des Einbezugs grundsätzlich aller kommunalen Strassen können grossflächige Tempo 30-Zonen geschaffen werden. Damit lässt sich der gesetzliche Auftrag der Lärmsanierung in Übereinstimmung mit den BfU-Richtlinien im Umgang mit Tempo 30 erfüllen. Abseits der überkommunalen Achsen wird Tempo 30 zur Selbstverständlichkeit, aus Lärm- und Sicherheitsgründen.

Folgerungen für die Kalchbühlstrasse

Zur Frage der definitiven Einführung von Tempo 30 in der Kalchbühlstrasse äussern sich die Dienstabteilungen wie folgt.

DAV

Die Dienstabteilung Verkehr unterstützt eine Signalisationsänderung in der Kalchbühlstrasse zum Regime Tempo 30.

- Ein Tempo 30-Regime ist mit dem Gesamtsystem in diesem Gebiet vereinbar.
- Die erforderlichen Massnahmen organisatorischer und/oder baulicher Art sind aufgrund des Versuchs zu optimieren, damit in der Folge ein akzeptierbarer V85-Wert erreicht werden kann. Dies muss in Abstimmung mit den erforderlichen Durchfahrtsbreiten für den ÖV im Gegenverkehr erfolgen.
- Trotz des aktuell infolge des Bauvorhabens in der Albisstrasse benötigten Umleitungsregimes über die Kalchbühlstrasse ist mit keinen weiteren entsprechenden Umleitungen in den nächsten Jahren zu rechnen, die ein Tempo 30-Regime in Frage stellen.
- Diese Strecke belegt im Gesamtsystem keine prioritäre Umleitungsfunktion.

VBZ

Die Fahrzeitverluste des ÖV hielten sich im Versuchsbetrieb auf tiefem Niveau, da die Schleppkurven die umgesetzten Massnahmen massgebend beeinflusst haben. Diese sind hinsichtlich einer definitiven Umsetzung aufgrund der durchschnittlichen MIV-Tempi deutlich zu verschärfen, was die Durchfahrt unserer Fahrzeuge erheblich erschweren oder gar verunmöglichen würde – weitere Verluste sind die Folge. Diese Erkenntnis bewegt die VBZ, die Einführung einer Temporeduktion generell und explizit für den Abschnitt Kalchbühlstrasse abzulehnen.

UGZ

Aufgrund der hohen Akzeptanz und der durch die Befragten wahrgenommenen positiven Veränderung des Strassenraums unterstützt der UGZ die Einführung von Tempo 30 an der Kalchbühlstrasse. Die ausgewiesenen Reduktionen der Lärmbelastungen übertreffen die Erwartungen gemäss Modellrechnung deutlich. Mit der Einführung von Tempo 30 können an der Kalchbühlstrasse die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden.

TAZ

Der Pilotversuch hat gezeigt, dass Tempo 30 in der Kalchbühlstrasse zweckmässig und umsetzbar ist. Tempo 30 stellt wohl die einzige Massnahme zu deren Lärmsanierung dar. Die

Ausgestaltung der definitiven Massnahmen ist sorgfältig zu planen, um den verschiedenen Ansprüchen (Strassenraum, Einhaltegrad, Busdurchlässigkeit) gerecht zu werden. Die Integration der Kalchbühlstrasse in die bestehenden Tempo 30-Zonen führt zu einer einzigen grossen Zone zwischen den Hauptachsen Albis- und Seestrasse.

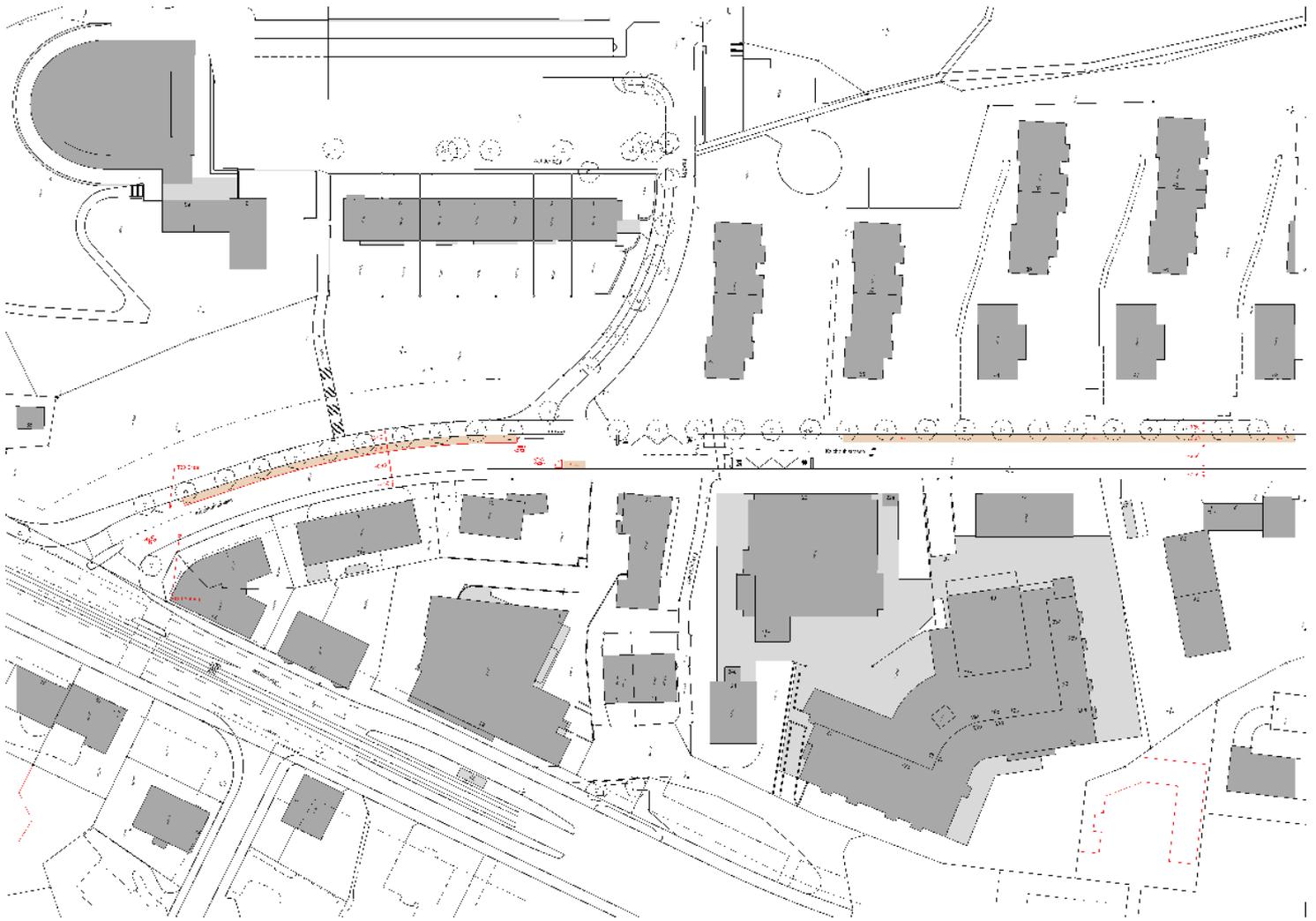
6 Anhänge

Anhang 1

Plan der realisierten provisorischen Massnahmen während des Versuchsbetriebs

Anhang 2

Infobrief und Inserat zum Pilotversuch Tempo 30 Kalchbühlstrasse





UGZ

An die Anlieger der Kalchbühlstrasse
(persönlich)

Zürich, 9. September

Verkehrslärmschutz: Pilotversuch Tempo 30 in der Kalchbühlstrasse, 2. bis 24. September 2009

Ihre Meinung interessiert uns

Sehr geehrte ...

Medienberichte in der Lokalzeitung ‚Zürich 2‘ haben den Pilotversuch ‚Tempo 30 an der Kalchbühlstrasse‘ bereits angekündigt. Informationstafeln, die Zonensignalisation, Markierungsänderungen sowie die reduzierte Geschwindigkeit des Motorfahrzeugverkehrs zeugen vom laufenden Versuch. Daran beteiligen sich nebst dem Umwelt- und Gesundheitsschutz (UGZ) auch das Tiefbauamt der Stadt Zürich (TAZ), die Dienstabteilung Verkehr (DAV) sowie die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ). Nach dem 24. September wird auf der Kalchbühlstrasse wieder Tempo 50 und die ursprüngliche Parkplatzanordnung gelten.

Aus diesem Pilotversuch im Rahmen des Verkehrslärmschutzes erwarten die Beteiligten wichtige Erkenntnisse darüber, wie sich Tempo 30 auf Quartierstrassen, die von Linienbussen befahren werden, auswirkt. Danach werden die involvierten Dienstabteilungen der Stadt Zürich prüfen, ob sich Tempo 30 als Massnahme zur Reduktion des Strassenverkehrslärms auf solchen Strassenabschnitten eignet. Ob an der Kalchbühlstrasse nach Ablauf der Testphase die definitive Einführung von Tempo 30 erwogen wird, kann zum heutigen Zeitpunkt noch nicht gesagt werden.

Die Meinung der anwohnenden Bevölkerung und des Gewerbes ist uns sehr wichtig. Deshalb führt der Umwelt- und Gesundheitsschutz (UGZ) mit Unterstützung der Firma Interface eine schriftliche Befragung durch. Dabei interessiert uns Ihre persönliche Einschätzung der Situation. Wir möchten Sie bitten, sich zehn Minuten Zeit zu nehmen, den beiliegenden anonymisierten **Fragebogen** auszufüllen und uns diesen mit dem frankierten Antwortcouvert bis am **21. September 2009** zurückzusenden.

Ich bedanke mich bereits im Voraus für Ihre Unterstützung.

Freundliche Grüsse



Erich Zeller, Projektleiter Lärmschutz

Beilagen: Fragebogen und Antwortcouvert



Stadt Zürich Umwelt- und Gesundheitsschutz

Verkehrslärmschutz: Pilotversuch Tempo 30 in der Kalchbühlstrasse

Die Stadt Zürich führt auf der Kalchbühlstrasse im Abschnitt zwischen Albisstrasse und Widmerstrasse versuchsweise Tempo 30 ein. Der Pilotversuch findet in den Kalenderwochen 36 bis 39 statt. Nach Abschluss des Versuchs gilt auf der Kalchbühlstrasse wieder Tempo 50.

Die Massnahmen während der Versuchsanordnung umfassen die Signalisation der Tempo 30-Maximalgeschwindigkeit und eine veränderte Parkplatzanordnung. Die Fussgängerübergänge bleiben unverändert.

Mit dem Tempo 30-Versuch wollen wir Antworten auf folgende Fragen finden:

- Wie stark reduziert sich die Belastung durch Strassenverkehrslärm?
- Wie verändern sich die Geschwindigkeiten der Motorfahrzeuge auf dem Strassenabschnitt?
- Werden die Linienbusse durch Tempo 30 behindert und müssen sie Fahrzeitverluste in Kauf nehmen?
- Wie beurteilt die betroffene Bevölkerung Tempo 30?

Aus dem Pilotversuch Kalchbühlstrasse erwarten wir wichtige Erkenntnisse darüber, wie sich Tempo 30 auf Quartierstrassen, die von Linienbussen befahren werden, auswirkt. Daraus will die Stadt Zürich eine Strategie zum Umgang mit Tempo 30 auf solchen Strassen ableiten. Ob an der Kalchbühlstrasse in Zukunft definitiv Tempo 30 eingeführt wird, ist vom Ergebnis des Versuchs abhängig.

Ein besonderes Augenmerk gilt der betroffenen Wohnbevölkerung und der ansässigen Betriebe. Deshalb führt das Institut Interface in unserem Auftrag während der Testphase eine Befragung bei den Anwohnenden, beim Langsamverkehr (FussgängerInnen und VelofahrerInnen) und den BusbenützerInnen.

Am Pilotversuch sind nebst dem Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich (UGZ) auch die Dienstabteilung Verkehr (DAV), das Tiefbauamt der Stadt Zürich (TAZ) und die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) beteiligt.