Stadt Zürich
Tiefbauamt

Mobilitäts news

2/2010

Erfolgreicher Pilotversuch an der Kalchbühlstrasse
Strassenlärmsanierung durch Tempo 30

Tempo 30 statt 50 stellt eine wirksame und kostengünstige Massnahme zur Strassenlärmsanierung dar. Dies hat der Pilotversuch Tempo 30 Kalchbühlstrasse in Wollishofen ergeben. Die Verlustzeiten für den Bus infolge Tempo 30 fallen mit ca. 10 Sekunden geringer aus als befürchtet. Die Massnahme wird von einer klaren Mehrheit der Anlieger befürwortet und hat sogar eine Anwohner-Petition für die definitive Einführung von Tempo 30 an der Kalchbühlstrasse ausgelöst.

Notwendige Lärmsanierung an 230 km Strasse

In der Stadt Zürich leben rund 150 000 Personen mit Strassenlärmbelastungen über dem Immissionsgrenzwert. Diese Lärmeinwirkung ist potenziell gesundheitsgefährdend und tritt an 230 km Strasse auf.

Die Lärmschutzverordnung des Bundes (LSV) setzt für die Reduktion von übermässigen Strassenlärmbelastungen klare Prioritäten: Zuerst sind Massnahmen an der Quelle wie Verkehrs- oder Temporeduktionen zu prüfen und umzusetzen, anschliessend Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg (Lärmschutzwände) und schliesslich, als letzte Möglichkeit, sogenannte Ersatzmassnahmen wie zum Beispiel Lärmschutzfenster. Die Sanierung der Strassen mit übermässiger Lärmbelastung hat bis 2018 zu erfolgen, bis dann richtet der Bund auch Beiträge von einem Viertel an die Sanierungskosten aus. Federführend bei der Strassenlärmsanierung seitens Stadt Zürich ist der Umwelt- und Gesundheitsschutz, mit Unterstützung des Strasseneigentümers, also des Tiefbauamts.

Positive Synergieeffekte der Temporeduktion

Mit betrieblichen Massnahmen an der Quelle wie Tempo 30 statt 50 oder verkehrslenkenden Massnahmen lässt sich die Lärmbelastung um 2–4 dB reduzieren, was etwa einer Halbierung des Verkehrs entspricht. Hinzu kommen willkommene Synergieeffekte: Die Verkehrssicherheit nimmt zu, die Luftschadstoffemissionen nehmen ab und der Strassenraum wird aufgewertet. Im Vergleich zu Lärmschutzwänden, denen im Siedlungsgebiet enge Grenzen gesetzt sind, und Lärmschutzfenstern, sind verkehrsberuhigende und -vermindernde Massnahmen sehr kostengünstig.

Ist Tempo 30 auf kommunalen Strassen mit öffentlichem Verkehr sinnvoll?

Die städtische Mobilitätsstrategie sieht beim untergeordneten Strassennetz verkehrsberuhigende Massnahmen vor. Trotzdem werden bei Geschwindigkeitsbegrenzungen Fragen gestellt: Wird die tiefere Limite akzeptiert? Wie gross sind die Verlustzeiten für den Bus? Wird die Strassenkapazität reduziert? Um diese Fragen zu beantworten, wurde an der Kalchbühlstrasse in Wollishofen ein Pilotversuch mit Tempo 30 durchgeführt. Die Kalchbühlstrasse ist eine eher stark befahrene Quartierstrasse mit Bus (Linie 66), die durch ein Wohngebiet führt.

Das Speedy-Gerät zeigt die gefahrene Geschwindigkeit an und erinnert an die Tempo-30-Limite

Mobilität + Planung informiert in dieser Reihe über aktuelle Planungsgrundlagen, Konzepte und Studien rund um das Thema Mobilität. Weitere Publikationen, Infoblätter, etc. finden Sie im Internet unter: www.stadt-zuerich.ch (Suchbegriff: Infoblätter Verkehrsplanung). Mit Fragen wenden Sie sich bitte an folgende Adresse:

Stadt Zürich, Tiefbauamt, Mobilität + Planung
Amtshaus V, Werdmühleplatz 3, Postfach, 8021 Zürich
Telefon 044 412 27 22, Telefax 044 412 27 14, mobilitaet@zuerich.ch, www.stadt-zuerich.ch/mobilitaet

Eine Dienstabteilung des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements

Erfolgreicher Pilotversuch an der Kalchbühlstrasse

Strassenlärmsanierung durch Tempo 30

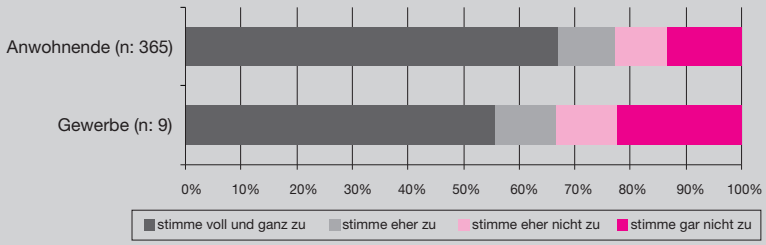
Pilotversuch setzt auf quantitative und qualitative Erhebungen

Der Pilotversuch fand im September 2009 statt. Um Vergleichswerte zu erhalten, wurden vorgängig, im Juni 2009, Messungen im Tempo-50-Regime durchgeführt. Registriert wurden Tempo und Anzahl Fahrzeuge, Lärmbelastung sowie die Busreisezeit. Während des Pilotversuchs machten provisorische Massnahmen (versetzte Parkierung, Signalisation, Markierungen) und ein Gerät zur Geschwindigkeitsanzeige («Speedy») das Tempo-30-Regime sichtbar. Neben der erneuten Messung von Tempo, Fahrzeugzahl, Lärmbelastung und Busreisezeit während des Versuchs fand eine Befragung der Anwohnerschaft, der Gewerbebetriebe sowie der Passanten statt. Ein Inserat im Quartieranzeiger sowie Tafeln vor Ort informierten zusätzlich über den Pilotversuch.

Überraschend hohe Akzeptanz bei der Anwohnerschaft

Die während des Versuchs durchgeführte Befragung zu Tempo 30 an der Kalchbühlstrasse zeigte eine sehr hohe Akzeptanz für diese verkehrsberuhigende Massnahme. Rund drei Viertel aller Befragten ist der Meinung, dass für die Kalchbühlstrasse Tempo 30 gelten soll. Auch von den wenigen Gewerbebetrieben spricht sich eine Mehrheit für Tempo 30 aus. Der Pilotversuch löste sogar eine Anwohner-Petition aus, mit der über 160 Personen die definitive Einführung von Tempo 30 an der Kalchbühlstrasse fordern.

Resultate der Befragung bezüglich der Akzeptanz von Tempo 30



Messbare Wirkung

Die Messungen im Einzelnen zeigen folgendes Bild:

- Die Geschwindigkeiten nehmen deutlich ab, sind aber mit 37–39 km/h immer noch zu hoch. Während des Speedy-Einsatzes reduzierten sich die Geschwindigkeiten um weitere 3 km/h.
- Die Verlustzeiten für den Bus liegen zwischen 9–12 Sekunden. Als Richtwert ergibt der Pilotversuch somit eine Verlustzeit von ca. 2 Sekunden pro 100 Meter.
- Die Lärmbelastung reduziert sich um 2,4–4,5 dBA. Nachts ist die Reduktion grösser als am Tag. Sie ist überraschend hoch, übertrifft die Erwartungen aufgrund der Modellberechnung und entspricht etwa einer Verkehrshalbierung.

Fazit der Messergebnisse: Weniger Tempo, halb so viel Lärm und verkraftbare Verlustzeiten für den Bus – mit Tempo 30 wäre die Kalchbühlstrasse lärmsaniert!

Messung	Lärmbelastung		Differenz Lärmbelastung	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Vor	60.8	54.1	0	0
Ohne Speedy	57.5	49.8	–3.3	–4.3
Mit Speedy	58.4	49.6	–2.4	–4.5

Starke Argumente sprechen für eine Temporeduktion

Der Pilotversuch Tempo 30 Kalchbühlstrasse brachte wichtige Erkenntnisse für eine faktengestützte Diskussion zum Umgang mit betrieblichen Massnahmen an der Quelle:

- Tempo 30 ist eine wirksame Massnahme zur Strassenlärmreduktion.
- Die Verlustzeiten für den Bus sind bestimmbar und kleiner als befürchtet.
- Der Strassengestaltung sind mit Busbetrieb engere Grenzen gesetzt, der Einhaltegrad von Tempo 30 kann dadurch problematisch sein.
- Die Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren stösst bei der betroffenen Bevölkerung auf breite Zustimmung.

Entscheid steht aus

Obwohl die Ergebnisse des Pilotversuchs positiv sind, bestehen nach wie vor verwaltungsinterne Widerstände gegen die Einführung von Tempo 30 zur Strassenlärmsanierung. Damit steht auch der Entscheid über die definitive Einführung von Tempo 30 an der Kalchbühlstrasse und auf anderen Strassenabschnitten mit Busbetrieb und Überschreitung der Lärmgrenzwerte noch aus.

März 2010, WIE