

Tempo 30 nachts – Ergebnisse einer Bevölkerungsbefragung an vier Strassenabschnitten in der Stadt Zürich

**Bericht zuhanden des Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich
(UGZ), Fachbereich Lärmschutz und NIS**

Luzern, den 9. April 2019

I Autorinnen und Autoren

Tobias Arnold, MA (Projektleitung)
Chantal Strotz, MA (Projektmitarbeit)
Ueli Haefeli, Prof. Dr. (Qualitätssicherung)

I INTERFACE Politikstudien

Forschung Beratung GmbH

Seidenhofstrasse 12
CH-6003 Luzern
Tel +41 (0)41 226 04 26

Place de l'Europe 7
CH-1006 Lausanne
Tel +41 (0)21 310 17 90

www.interface-pol.ch

I Auftraggeber

Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich (UGZ), Fachbereich Lärmschutz und NIS

I Zitiervorschlag

Arnold, Tobias; Strotz, Chantal; Haefeli, Ueli (2019): Tempo 30 nachts – Ergebnisse einer Bevölkerungsbefragung an vier Strassenabschnitten in der Stadt Zürich. Bericht zuhanden des Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich (UGZ), Fachbereich Lärmschutz und NIS, Luzern.

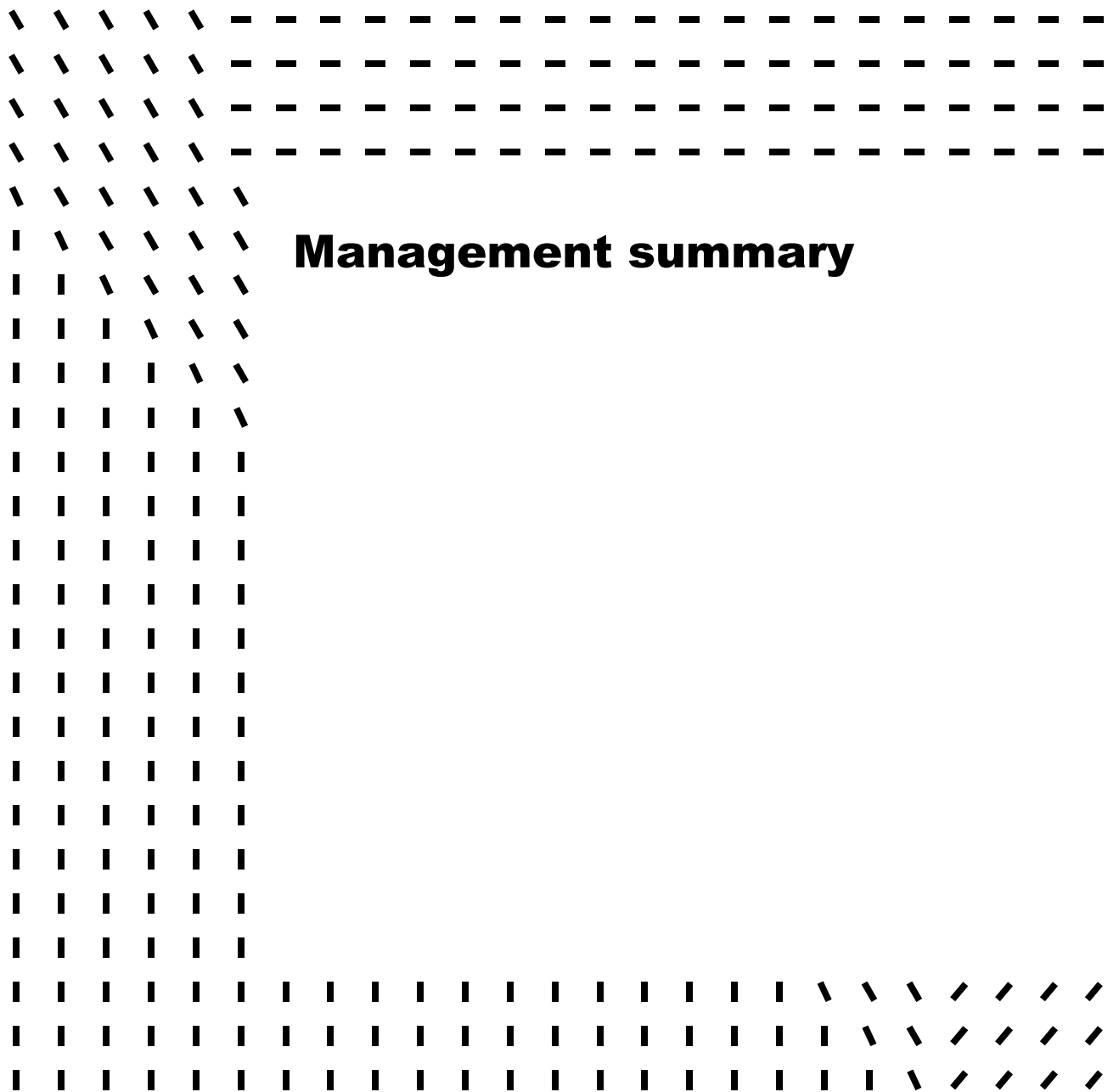
I Laufzeit

Juni 2018 bis März 2019

I Projektreferenz

Projektnummer: 18-39

Management summary	4
1. Ausgangslage, Fragestellungen und Vorgehen	6
1.1 Ausgangslage und Fragestellungen	7
1.2 Vorgehen	7
1.3 Aufbau des Berichts	9
2. Die vier Strassenabschnitte im Überblick	10
2.1 Albisstrasse	11
2.2 Breitensteinstrasse/Am Wasser	13
2.3 Dübendorfstrasse	14
2.4 Hardstrasse	15
2.5 Überblick über alle vier Strassenabschnitte	16
3. Ergebnisse	18
3.1 Fragen zur Lärmsituation in der Nacht vor Einführung des Pilotversuchs	19
3.2 Fragen zur Einstellung zu Tempo 30	23
3.3 Fragen zur Wirkung von Tempo 30 nachts	30
4. Zusammenfassung und Fazit	37
4.1 Fazit über alle vier Strassenabschnitte hinweg	38
4.2 Fazit zu einzelnen Strassenabschnitten	40
4.3 Ausblick	41
Anhang	42
A 1 Perimeter der Pilotversuche	43
A 2 Fragebogen (Beispiel für Albisstrasse)	48
A 3 Vergleich des Befragungssamples mit der Grundgesamtheit	52
A 4 Weitere Auswertungen	54
Auswertungen zu Charakterisierungsmerkmalen (Kapitel 2)	54
Vertiefende Auswertungen zu den Einstellungen zu und der Wirkung von Tempo 30 (Kapitel 3)	58



In einem dreimonatigen Pilotversuch 8. Juli bis 8. Oktober 2018 wurde an vier ausgewählten Strassenabschnitten – an der Albisstrasse, Breitensteinstrasse/Am Wasser, Dübendorfstrasse und Hardstrasse – ein Pilotversuch Tempo 30 nachts (von 22.00 bis 6.00 Uhr) durchgeführt. Im September wurden die Anwohnerinnen und Anwohner der vier Strassenabschnitte zur Massnahme befragt.

Aus den Befragungsergebnissen geht hervor, dass Strassenlärm bei allen vier Strassenabschnitten von Bedeutung zu sein scheint und ein beträchtlicher Anteil der befragten Personen auch Massnahmen gegen den Lärm ergreift. Nebst dem Schliessen der Fenster und dem Tragen von Ohrstöpseln gaben vereinzelte Personen auch an, das Schlafzimmer zu wechseln oder Schlaf- und/oder Beruhigungsmittel einzunehmen.

Insgesamt befürwortet an der Albisstrasse, der Breitensteinstrasse/Am Wasser und der Hardstrasse eine Mehrheit die permanente Einführung von Tempo 30 nachts wie auch eine Ausweitung von Tempo 30 auf den ganzen Tag. Keine Mehrheit – weder für Tempo 30 nachts noch tagsüber und nachts – findet sich an der Dübendorfstrasse. Unabhängig davon, an welchem Strassenabschnitt befragt wurde, zeigt sich, dass die Wahrscheinlichkeit Tempo 30 nachts oder tagsüber und nachts zuzustimmen am höchsten ist bei

- Personen in grossen Haushalten,
- Personen, die nie oder selten (max. einmal pro Woche) ein Auto nutzen und
- Personen, die sich vor dem Pilotversuch durch Lärm gestört gefühlt haben.

Zusätzlich zeigt sich bei Frauen ein statistisch signifikant positiver Einfluss auf die Zustimmung zu Tempo 30 nachts sowie bei Personen, welche über ein Fahrrad im Haushalt verfügen, auf die Zustimmung zu Tempo 30 tagsüber und nachts. Bei der Frage nach einer wahrgenommenen Verbesserung der Schlafqualität finden sich ähnliche statistisch signifikante Ergebnisse. Hier sind es Personen, die nie oder selten (max. einmal pro Woche) ein Auto nutzen sowie Personen, die sich vor dem Pilotversuch durch Strassenlärm gestört gefühlt haben, die signifikant wahrscheinlicher von einer Verbesserung der Schlafqualität berichtet haben. Bei den Aussagen zur Wirkung der Massnahme ist eine gewisse Vorsicht geboten, da die Ergebnisse zur Einstellung und zur wahrgenommenen Wirkung annähernd deckungsgleich sind. Immerhin wird die wahrgenommene Verbesserung der Schlafqualität eher von jenen Personen berichtet, welche in der ersten Häuserzeile direkt an der Strasse wohnen.

Zu den Gründen für die Unterschiede zwischen den Strassenabschnitten lassen sich nur Vermutungen anstellen. So scheint es plausibel, dass die spezifische Lärmsituation an der Dübendorfstrasse – mit einem Tram, welches über ein eigenes Trassees verfügt und somit weiterhin mit max. 60 Kilometer pro Stunde verkehrt sowie die direkte Lage der Strasse unterhalb der Südanflugschneise – die Akzeptanz einer Tempobegrenzung beim Strassenverkehr auf 30 Kilometer pro Stunde reduziert.

1. Ausgangslage, Fragestellungen und Vorgehen

In diesem Bericht werden die Ergebnisse einer Befragung der Anwohnerinnen und Anwohner an vier Strassenabschnitten in der Stadt Zürich dokumentiert, an welchen im Jahr 2018 der Pilotversuch Tempo 30 nachts durchgeführt wurde.

1.1 Ausgangslage und Fragestellungen

Im Rahmen eines Pilotversuchs hat die Stadt Zürich vom 8. Juli bis 8. Oktober 2018 an ausgewählten Strassenabschnitten jeweils nachts von 22.00 bis 6.00 Uhr Tempo 30 eingeführt. Der Pilotversuch umfasste folgende vier Strassenabschnitte:¹

- Albisstrasse 39 bis 167
- Breitensteinstrasse/Am Wasser: Breitensteinstr. 17 bis Am Wasser 47 und Am Wasser 125 bis 157
- Dübendorfstrasse 9 bis 223
- Hardstrasse: Hardplatz bis Albisriederplatz

Interface Politikstudien Forschung Beratung in Luzern hat im Auftrag des Fachbereichs Lärmschutz und NIS des Umwelt- und Gesundheitsschutzes Zürich (UGZ) eine Befragung bei den Anwohnerinnen und Anwohnern der vier Strassenabschnitte durchgeführt. Folgende Fragestellungen standen im Vordergrund:

- *Einstellungen:* Welche Einstellungen haben die Anwohnerinnen und Anwohner zur Massnahme Tempo 30 nachts und ganztags (an der eigenen Strasse und in städtischen Wohngebieten generell)?
- *Wirkungen:* Inwiefern nahmen die befragten Personen eine Verminderung der Lärmbelastung in der Nacht und/oder eine Verbesserung der Schlafqualität wahr?
- *Personenbezogene Merkmale:* Zusätzlich wurden Fragen zu soziodemografischen Merkmalen, zur Fahrzeugflotte/Abonnementsbesitz und zur Wohnsituation gestellt.

1.2 Vorgehen

Für die Befragung der Anwohnerinnen und Anwohner der vier Strassenabschnitte wurde die Kombination einer schriftlichen Befragung mit einer Online-Befragung gewählt, um einen möglichst hohen Rücklauf zu erhalten. Ausgehend von der Grösse der Perimeter wurde entschieden, bei allen vier Strassenabschnitten eine Vollerhebung durchzuführen, das heisst alle Anwohnerinnen und Anwohner über 18 Jahre zu befragen.

Die Befragung wurde zwischen dem 18. September und dem 5. Oktober 2018 durchgeführt, also kurz vor Abschluss des Pilotversuchs. Am 18. September wurde in alle Briefkästen innerhalb der vier Befragungspereimeter ein gedruckter Fragebogen eingeworfen.² Die Befragung erfolgte anonym. Auf dem beigelegten Informationsschreiben wurde zusätzlich der Online-Link sowie der QR-Code aufgeführt, welche beide zur Online-Befragung für den jeweiligen Strassenabschnitt führten. Der Fragebogen umfasste 25 Fragen und die Beantwortung der Fragen dauerte rund 10 bis 15 Minuten. Pro Haus-

¹ Für eine kartografische Darstellung der Perimeter der Pilotversuche sowie die Auswahlkriterien für die Gebäude innerhalb des Befragungspereimeters vgl. Anhang A 1.

² Vgl. Anhang A 2 Fragebogen.

halt wurden alle Personen über 18 Jahren eingeladen, an der Befragung teilzunehmen. Geschäfte und Büros sowie weitere dem Gewerbe und den Dienstleistungen zugehörigen Adressen waren von der Befragung ausgenommen.

Insgesamt haben 911 Personen an der Befragung teilgenommen, davon 694 (76%) schriftlich und 217 (24%) online. Gemäss der aktuellsten verfügbaren Statistik zur Wohnbevölkerung an den vier Strassenabschnitten, umfassen die vier Befragungsperimeter eine Grundgesamtheit von rund 4'700 Personen, die älter als 18 Jahre sind.³ Der Rücklauf beträgt demnach rund 20 Prozent. Am höchsten war der Rücklauf an der Breitensteinstrasse/Am Wasser (29%), am tiefsten an der Hardstrasse (11%) (vgl. Darstellung D 1.1).

D 1.1 Rücklauf pro Strassenabschnitt

Strasse	Antworten schriftlich	Antworten online	Antworten total	Grundgesamtheit alle Personen (ab 18 Jahren)*	Rücklauf	Max. Stichprobenfehler**
Albisstrasse	240	74	314	ca. 1'400	22%	+/- 4,9%
Breitensteinstrasse/Am Wasser	230	83	313	ca. 1'100	29%	+/- 4,7%
Dübendorfstrasse	115	36	151	ca. 1'000	15%	+/- 7,4%
Hardstrasse	109	24	133	ca. 1'200	11%	+/- 8,0%
Total	694	217	911	ca. 4'700	20%	+/- 2,9%

Legende: * = Schätzung gemäss Statistik der Stadt Zürich für das Jahr 2017 (Stand 31.12.2017); ** = Der Stichprobenfehler ist die maximale Abweichung vom wahren Wert mit einer Sicherheit von 95 Prozent. Annahme: Verteilung von 50 zu 50 (konservativste Annahme).

Der maximale Fehlerbereich hängt direkt mit der Grösse der Stichprobe an den einzelnen Strassenabschnitten zusammen: Er beträgt +/- 4,7 Prozent für die Breitensteinstrasse/Am Wasser respektive +/- 4,9 Prozent für die Albisstrasse. Der Stichprobenfehler ist grösser an der Dübendorfstrasse (+/- 7,4%) und der Hardstrasse (+/- 8%), da an diesen beiden Standorten die Teilnahmebereitschaft und damit die Stichprobe niedriger waren. Bei diesen beiden Strassenabschnitten ist demzufolge die statistische Belastbarkeit insbesondere bei Vergleichen von Subgruppen etwas eingeschränkt.

Für die einzelnen Strassenabschnitte wurde geprüft, inwiefern die Teilnahmebereitschaft zwischen verschiedenen Gruppen der Bevölkerung variierte und ob der Datensatz entsprechend als repräsentativ für die Grundgesamtheit betrachtet werden kann. Für folgende aus der öffentlichen Statistik verfügbaren soziodemografischen Merkmale wurde geprüft, inwiefern das Sample der befragten Personen von der Grundgesamtheit abweicht:

- Alter (in Altersklassen)
- Geschlecht
- Nationalität
- Haushaltsgrösse

³ Die Anzahl der Personen kann aufgrund der aktuellsten verfügbaren Statistik der Stadt Zürich geschätzt werden (Stand 31.12.2017). Eine genauere Angabe der zum Zeitpunkt der Befragung an den vier Strassenabschnitten wohnhaften Personen liegt nicht vor.

Der Vergleich zeigte, dass sich das Sample der befragten Personen hinsichtlich des Alters, des Geschlechts und der Haushaltsgrösse nur unwesentlich von der Grundgesamtheit unterscheidet (vgl. Anhang A 3). Die Befragungsdaten können im Hinblick auf diese Variablen demnach als repräsentativ betrachtet werden. Eine Verzerrung zeigt sich jedoch bei der Nationalität der Befragten. Die Teilnahmebereitschaft war bei den Personen mit Schweizer Nationalität deutlich höher als bei Ausländerinnen und Ausländern. Entsprechend findet sich in unserem Sample eine Überrepräsentation von Personen mit Schweizer Nationalität und eine Unterrepräsentation von Personen ohne Schweizer Pass. Um diese Verzerrung zu korrigieren wurde ein Gewichtungsverfahren angewendet. Hierzu wurden für jede Strasse die Personen ohne respektive mit Schweizer Pass so gewichtet, dass die Anteile in der Befragung genau den Anteilen in der Grundgesamtheit entsprechen.

1.3 Aufbau des Berichts

Der Bericht ist wie folgt aufgebaut: In Kapitel 2 werden die vier Strassenabschnitte, an welchen die Tempo 30 Massnahme durchgeführt wurde, kurz vorgestellt und es wird anhand der Befragungsergebnisse aufgezeigt, wie sich die Anwohnerinnen und Anwohner der vier Strassenabschnitte charakterisieren lassen. In Kapitel 3 zeigen wir die Ergebnisse der Befragung auf. Einerseits werden die Fragen für jeden Strassenabschnitt sowie für alle Strassenabschnitte zusammen deskriptiv ausgewertet. Andererseits werden anhand von Erklärungsmodellen Faktoren identifiziert, welche einen Einfluss auf die Einstellung zu Tempo 30 nachts sowie auf die im Fragebogen angegebene Wirkung (Verbesserung der Schlafqualität, Veränderung des Strassenlärms) haben. Kapitel 4 fasst die wichtigsten Erkenntnisse zusammen und interpretiert die Ergebnisse vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Situationen an den vier Strassenabschnitten.

2. Die vier Strassenabschnitte im Überblick

Dieses Kapitel beschreibt die vier Strassenabschnitte und zeigt anhand der Befragungsergebnisse auf, wie sich die Anwohnerinnen und Anwohner anhand verschiedener Merkmale charakterisieren lassen.

Der Pilotversuch Tempo 30 nachts umfasste ausgewählte Abschnitte auf den vier Strassen Albisstrasse, Breitensteinstrasse/Am Wasser, Dübendorfstrasse und Hardstrasse. Die vier Strassenabschnitte werden in Darstellung D 2.1 im Detail charakterisiert. Nachfolgend gehen wir einzeln auf die vier Strassenabschnitte ein, erläutern kurz deren Lage in der Stadt Zürich und zeigen auf, wie sich die Anwohnerinnen und Anwohner gemäss den Angaben aus der Befragung charakterisieren lassen (ungewichtete Daten). Eine kartografische Darstellung der vier Befragungssperimeter findet sich in Anhang A 1. Die detaillierten statistischen Auswertungen zu den einzelnen Charakterisierungsmerkmalen finden sich in Anhang A 4.

2.1 Albisstrasse

Die Albisstrasse befindet sich im Quartier Wollishofen, im südlichen Teil der Stadt Zürich. Der Perimeter für den Pilotversuch Tempo 30 nachts reicht von der Hausnummer 39 nördlich (bei der Kreuzung mit der Mutschellenstrasse) bis zur Hausnummer 167 südlich (Strassenabschnitt total 1,1 km). Der Perimeter lässt sich mehrheitlich als (viergeschossige) Wohnzone beschreiben. Im Erdgeschoss gibt es aber zum Teil gewerbliche und publikumsorientierte Arbeitsnutzung. Der Wohnanteil beträgt 50 bis 75 Prozent. Die bauliche Dichte ist hoch, die Bebauung ist jedoch durchlässig und kleinteilig. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV)⁴ beträgt 12'510. Im Perimeter gibt es teilweise Radstreifen. Auf einem Teil der Albisstrasse verkehren Trams in Mittellage (Tram Nr. 7) sowie Dieselsebusse der Linien 184 und 185 und der Nachtbus N12. Die Stichprobe lässt folgende Rückschlüsse auf die Anwohnerinnen und Anwohner der Albisstrasse zu.

I Wohnsituation

- Rund ein Drittel der Anwohner/-innen ist erst kürzlich – in den letzten drei Jahren – an die Albisstrasse gezogen. Diese Fluktuation entspricht ungefähr dem Durchschnitt aller vier Strassenabschnitte.
- Von der Massnahme Tempo 30 nachts sind die Anwohnerinnen und Anwohner unterschiedlich tangiert: 43 Prozent wohnen nicht direkt an der Albisstrasse, sondern in der zweiten oder dritten Häuserzeile oder noch weiter weg. Rund zwei Drittel geben an, dass ihr Schlafzimmer nicht direkt zur Albisstrasse ausgerichtet ist, sondern seitlich zur Strasse oder von der Strasse abgewandt respektive zum Innenhof gerichtet.
- In einem Viertel der Haushalte wohnen Familien mit Kindern, was im Vergleich zu den anderen drei Strassenabschnitten – insbesondere zur Dübendorfstrasse und zur Hardstrasse – ein eher grosser Anteil ist. Gleichzeitig gaben 40 Prozent an, in einem Einpersonenhaushalt zu leben. Somit weisen die Albisstrasse und die Dübendorfstrasse den höchsten Anteil an Einpersonenhaushalten auf.

⁴ Die Angaben für den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) stammen aus Messungen der Dienstabteilung Verkehr im September 2018, während dem Pilotversuch Tempo 30 nachts.

D 2.1: Beschreibung der vier Strassenabschnitte

	<i>Albisstrasse</i>	<i>Breitensteinstrasse/Am Wasser</i>	<i>Dübendorfstrasse</i>	<i>Hardstrasse</i>
<i>Abschnitt für Befragung</i>	Nr. 39 bis 167	Nr. 17 (Breitensteinstr.) bis Nr. 47 (Am Wasser) und Nr. 125 bis 157 (Am Wasser)	Nr. 9 bis 223	Hardplatz bis Albisriederplatz
<i>Länge des Strassenabschnitts</i>	1100 Meter	1300 Meter	950 Meter	550 Meter
<i>Gibt es einen Radstreifen?</i>	Teilweise	Nein	Nein	Teilweise
<i>Situation ÖV</i>	Tram Nr. 7 in Mittellage, Dieselbusse 184+185, Nachtbus N12	Kein ÖV	Tram Nr. 7 auf Eigentrassee (max. 60 km/h)	Trolleybusse 33 und 72, Diesel- oder Dieselhybridbus 83, Dieselbus N5
<i>Nutzung Wohnungen/Gewerbe</i>	Mehrheitlich Wohnen, im Erdgeschoss z.T. gewerbliche und publikumsorientierte Arbeitsnutzung	Überwiegend Wohnen	Mehrheitlich Wohnen, im Erdgeschoss z.T. gewerbliche und publikumsorientierte Arbeitsnutzung, Schule Stettbach	Mehrheitlich Wohnen, im Erdgeschoss z.T. gewerbliche und publikumsorientierte Arbeitsnutzung
<i>Bebauung</i>	viergeschossige Wohnzone, Wohnanteil 50-75% die bauliche Dichte ist hoch, die Bebauung ist jedoch durchlässig und kleinteilig	Zwei- bis viergeschossige Wohnzone, Wohnanteil 66-90%, die bauliche Dichte ist gering bis Mittel, Ein- und Mehrfamilienhäuser in Hang- und Randlage, umgeben von privaten Gärten, Bebauung ist durchlässig und punktiert	Vier bis fünfgeschossige Wohnzone und Zonen für öffentliche Bauten, Wohnanteil hauptsächlich 50-75%, die bauliche Dichte ist hoch bis sehr hoch, unterschiedliche Bebauung (grossmasstäblich und kleinteilig), durchlässig	Quartiererhaltungszone und fünfgeschossige Wohnzone, Wohnanteil hauptsächlich 80-90%, die bauliche Dichte ist hoch bis sehr hoch, Bauweise ist mehrheitlich eine geschlossene Randbebauung
<i>Abstand Fahrbahn zu 1. Bautiefe</i>	mittlere Fahrbahn: ~12m	mittlere Fahrbahn: ~12m	<i>ungerade Nr.:</i> nahes Tramgleis: ~7m mittlere Fahrbahn MIV: ~15m <i>gerade Nr.:</i> nahes Tramgleis: ~16m mittlere Fahrbahn MIV: ~10m	mittlere Fahrbahn: ~15m
DTV	12'510	7'722	7'896	19'433

Legende: DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr, Summe in beide Richtungen während 24 Stunden (Messungen Dienstabteilung Verkehr September 2018, während Versuch Tempo 30 nachts)

I Soziodemografie

- 45 Prozent der an der Albisstrasse befragten Personen sind 18 bis 39 Jahre alt, 24 Prozent sind älter als 60 Jahre.
- An der Befragung haben etwas mehr Frauen als Männer teilgenommen (54% gegenüber 46%).
- Die Bildungsabschlüsse der Anwohnerinnen und Anwohner sind in etwa zu vergleichen mit jenen an der Breitensteinstrasse/Am Wasser und der Hardstrasse, auch wenn das Niveau leicht tiefer ist. 44 Prozent verfügen über einen Abschluss an einer Universität/ETH oder einer Fachhochschule.
- 22 Prozent der Befragten haben keinen Schweizer Pass. Der Anteil der befragten Ausländerinnen und Ausländer ist damit an der Albisstrasse am zweithöchsten nach der Hardstrasse (25%).

I Mobilität

- 60 Prozent der Befragten gaben an, im Haushalt über ein Auto zu verfügen, wovon knapp 40 Prozent dieses Auto fünfmal pro Woche oder mehr nutzt.
- Zwei Drittel verfügen in ihrem Haushalt über ein Fahrrad.
- 65 Prozent besitzen ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs (ÖV) (ohne Berücksichtigung Halbtax).

2.2 Breitensteinstrasse/Am Wasser

Die Breitensteinstrasse und die Strasse Am Wasser (nachfolgend der Einfachheit halber «Breitensteinstrasse/Am Wasser» genannt) verbinden die Quartiere Höngg und Wipkingen nördlich der Limmat. Der Perimeter an der Breitensteinstrasse beginnt westlich beim Wipkingerplatz (wo die Hönggerstrasse von der Breitensteinstrasse weggeführt) und reicht bis zum Hardturmsteg. Dort mündet die Breitensteinstrasse in die Strasse Am Wasser. Der Pilotversuch Am Wasser umfasst die Häuser vom Hardturmsteg bis zur Verzweigung Grossmannstrasse. Zusätzlich wurde weiter östlich zwischen Am Wasser 125 und der Europabrücke Tempo 30 nachts pilotmässig umgesetzt (Strassenabschnitt total 1,3 km). Der Perimeter schliesst Gebäude mit überwiegend Wohnnutzung ein (zwei- bis viergeschossige Wohnzone). Der Wohnanteil beträgt 66 bis 90 Prozent. Die bauliche Dichte ist gering bis mittel, die Bebauung ist durchlässig und punktiert. Es gibt Ein- und Mehrfamilienhäuser in Hang- und Randlage, welche von privaten Gärten umgeben sind. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) beträgt 7'722. Im Perimeter gibt es weder Radstreifen noch verkehrt ÖV. Die Anwohnerinnen und Anwohner der Breitensteinstrasse/Am Wasser lassen sich wie folgt charakterisieren.

I Wohnsituation

- Rund ein Drittel der befragten Personen (33%) ist in den letzten drei Jahren an die Breitensteinstrasse/Am Wasser gezogen, was in etwa dem Durchschnitt aller vier Strassenabschnitte entspricht.
- Rund 80 Prozent wohnen in der ersten Häuserzeile an der Breitensteinstrasse/Am Wasser. Dies ist der mit Abstand höchste Wert im Vergleich mit den anderen Strassenabschnitten. 40 Prozent der Befragten gaben an, dass das Schlafzimmer direkt zur Strasse, auf welcher der Pilotversuch stattfindet, ausgerichtet ist.
- 30 Prozent leben in einem Einpersonenhaushalt; der kleinste Wert aller vier Strassenabschnitte. Gleichzeitig gaben 24 Prozent an, dass in ihrem Haushalt Kinder wohnen. Zusammen mit der Albisstrasse (25%) entspricht dies dem höchsten Wert aller vier Strassenabschnitte.

I Soziodemografie

- Ein vergleichsweise hoher Anteil der Befragten ist zwischen 40 und 59 Jahren alt (45%). Im Vergleich zu den anderen Strassenabschnitten eher gering ist der Anteil älterer Personen über 60 Jahre (17%).
- Frauen und Männer sind gleichermassen in der Stichprobe vertreten.
- Der Anteil Personen mit akademischem Abschluss ist relativ hoch: 56 Prozent verfügen über einen Abschluss an einer Universität/ETH oder einer Fachhochschule.
- Mit 14 Prozent ist der Anteil Befragter ohne Schweizer Pass im Vergleich mit den anderen Strassenabschnitten eher gering.

I Mobilität

- Rund 60 Prozent verfügen in ihrem Haushalt über ein Auto, davon gibt rund ein Viertel an, dieses fünfmal pro Woche oder mehr zu nutzen.
- 83 Prozent verfügen in ihrem Haushalt über ein Fahrrad. Die Nutzung des Fahrrads ist damit an der Breitensteinstrasse/Am Wasser am höchsten.
- 52 Prozent besitzen ein Abonnement des ÖV (ohne Berücksichtigung Halbtax).

2.3 Dübendorfstrasse

Die Dübendorfstrasse liegt nordöstlich von Zürich in den Quartieren Schwamendingen Mitte und Hirzenbach. Der Pilotversuch reicht von der Dübendorfstrasse 9 bis zur Adresse Dübendorfstrasse 223 im östlichen Teil (Strassenabschnitt total 0,95 km). Es gibt eine vier- bis fünfgeschossige Wohnzone sowie Zonen für öffentliche Bauten. Der Wohnanteil beträgt 50 bis 75 Prozent. Die bauliche Dichte ist hoch bis sehr hoch, die Bebauung ist aber unterschiedlich (grossmassstäblich und kleinteilig) und durchlässig. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) beträgt 7'896. Von der Verkehrssituation her speziell zu erwähnen, ist das Tram an der Dübendorfstrasse (Tram Nr. 7), welches über ein Eigentrassee verfügt und für welches Tempo 60 gilt. Die Gebäude in der ersten Bautiefe mit einer ungeraden Hausnummer haben einen Abstand von nur sieben Metern zum Tramgleis. Zudem liegt die Dübendorfstrasse direkt unterhalb der Süd-Anflugschneise und ist somit stark durch Fluglärm belastet. Im Perimeter gibt es keinen Radstreifen. Folgende Aussagen lassen sich aufgrund der Befragungsergebnisse zu den Anwohnerinnen und Anwohnern der Dübendorfstrasse machen.

I Wohnsituation

- Die Mehrheit der Befragten wohnt schon länger an der Dübendorfstrasse. Nur ein Fünftel gab an, erst in den letzten drei Jahren an die Dübendorfstrasse gezogen zu sein.
- Nur etwas mehr als die Hälfte (54%) wohnt direkt in der ersten Häuserzeile an der Dübendorfstrasse. Ebenfalls gab nur rund ein Viertel an, dass ihr Schlafzimmer direkt zur Strasse ausgerichtet ist. An der Dübendorfstrasse sind demnach etwas weniger Personen direkt von der Massnahme Tempo 30 tangiert als an den anderen Strassenabschnitten.
- Rund 40 Prozent der Befragten lebt alleine. Der Anteil befragter Personen, die in einem Haushalt mit Kindern lebt, ist mit 15 Prozent vergleichsweise klein.

I Soziodemografie

- Die Altersverteilung ist relativ gleichmässig. Je rund ein Drittel der Befragten ist jünger als 40 Jahre, zwischen 40 und 59 Jahren und älter als 60 Jahre.
- Männer haben an der Befragung etwas häufiger teilgenommen als Frauen (55% gegenüber 45%).

- An der Dübendorfstrasse ist der Anteil Personen ohne akademischen Abschluss deutlich höher als bei den anderen drei Strassenabschnitten. Nur 15 Prozent gaben an, über einen Abschluss an einer Universität/ETH oder einer Fachhochschule zu verfügen.
- Mit 13 Prozent ist der Anteil Befragter ohne Schweizer Pass vergleichsweise gering.

| Mobilität

- Die Dübendorfstrasse weist die höchste Autoverfügbarkeit von allen vier Strassenabschnitten auf. 68 Prozent gaben an, im Haushalt über ein Auto zu verfügen. Davon nutzt ein Drittel das Auto mindestens fünfmal pro Woche.
- Rund 70 Prozent der Befragten verfügen im Haushalt über ein Fahrrad.
- 56 Prozent besitzen ein Abonnement des ÖV (ohne Berücksichtigung Halbtax).

2.4 Hardstrasse

Der Perimeter an der Hardstrasse reicht vom Hardplatz bis zum Albisriederplatz (Strassenabschnitt total 0,55 km). Der Perimeter lässt sich mehrheitlich als Wohnzone beschreiben (Quartiererhaltungszone und fünfgeschossige Wohnzone). Im Erdgeschoss gibt es aber zum Teil gewerbliche und publikumsorientierte Arbeitsnutzung. Der Wohnanteil beträgt 80 bis 90 Prozent. Die bauliche Dichte ist hoch bis sehr hoch, die Bauweise ist mehrheitlich eine geschlossene Randbebauung. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) beträgt 19'433. Bei der Hardstrasse handelt es sich um den am zentralsten gelegenen und am stärksten befahrenen Strassenabschnitt im Rahmen des Pilotprojekts Tempo 30 nachts. Durch die Hardstrasse führt keine Tramlinie, dafür die Buslinien 33, 72, 83 und N5. Im Perimeter gibt es teilweise Radstreifen. Die Befragungsergebnisse geben folgende Aufschlüsse über die Anwohnerinnen und Anwohner der Hardstrasse.

| Wohnsituation

- Die Hardstrasse ist jene Strasse, an welcher die befragten Personen am wenigsten lang wohnhaft sind. Die Hälfte ist erst in den letzten drei Jahren an die Hardstrasse gezogen.
- Drei von vier Personen wohnen direkt an der Hardstrasse und bei rund 60 Prozent haben ihr Schlafzimmer direkt zur Hardstrasse ausgerichtet.
- Ein Drittel der befragten Personen gab an, in einem Einpersonenhaushalt zu wohnen. 14 Prozent leben in einem Haushalt mit Kindern, was im Vergleich zu den anderen Strassenabschnitten ein geringer Anteil ist.

| Soziodemografie

- Der Anteil jüngerer Personen (18–39 Jahre) ist an der Hardstrasse mit 65 Prozent besonders hoch.
- Die Verteilung auf die beiden Geschlechter in der Befragung ist genau 50 zu 50.
- Im Hinblick auf das Bildungsniveau ähnelt die Hardstrasse der Breitensteinstrasse/Am Wasser und der Albisstrasse: 59 Prozent gaben an, über einen Abschluss an einer Universität/ETH oder einer Fachhochschule zu verfügen.
- Die Hardstrasse weist mit 25 Prozent den grössten Anteil an Personen ohne Schweizer Pass auf.

| Mobilität

- Nur rund ein Drittel der befragten Personen verfügt im Haushalt über ein Auto; der mit Abstand tiefste Wert aller vier Strassenabschnitte. Ein Drittel davon nutzt es mindestens fünfmal pro Woche.

- Umgekehrt besitzen an der Hardstrasse überdurchschnittlich viele Personen in ihrem Haushalt ein Fahrrad (79%).
- Ebenfalls überdurchschnittlich häufig besitzen die an der Hardstrasse wohnenden Personen ein ÖV-Abonnement (71%, ohne Berücksichtigung Halbtax).

2.5 Überblick über alle vier Strassenabschnitte

Insgesamt zeigt sich, dass sich die vier Strassenabschnitte in verschiedenen Aspekten ähnlich sind, sich jedoch hinsichtlich einiger Aspekte auch deutlich unterscheiden. Mit Hilfe einer tabellarischen Zusammenfassung werden die wichtigsten Merkmale der vier Strassenabschnitte ersichtlich. (vgl. Darstellung D 2.2).

D 2.2 Zusammenfassung der wichtigsten Merkmale der vier Strassenabschnitte

		<i>Albis- strasse</i>	<i>Breitensteinstrasse/ Am Wasser</i>	<i>Dübendorf- strasse</i>	<i>Hard- strasse</i>
Wohnsituation	< 3 Jahre in Wohnung/Haus wohnhaft	32%	33%	20%	52%
	Wohnung/Haus liegt direkt an der Strasse (1. Häuserzeile)	57%	81%	54%	74%
	Schlafzimmer direkt zur Strasse	36%	40%	26%	59%
	Familien mit Kindern	25%	24%	15%	14%
	Einpersonenhaushalt	40%	30%	40%	33%
Soziodemografische Merkmale	18–39 Jahre	45%	38%	33%	65%
	40–59 Jahre;	31%	45%	30%	21%
	> 60 Jahre	24%	17%	36%	14%
	Weiblich	54%	50%	45%	50%
	Männlich	46%	50%	55%	50%
	Universitäts-/ETH- oder Fachhochschulabschluss	44%	56%	15%	59%
Mobilität	Anteil Personen ohne Schweizer Pass	22%	14%	13%	25%
	Autobesitz	60%	61%	68%	32%
	Autobenutzung 5-mal pro Woche oder mehr	39%	27%	34%	33%
	Fahrradbesitz	67%	83%	69%	79%
	ÖV-Abo (ohne Halbtax)	65%	52%	56%	71%

Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (ungewichtet).

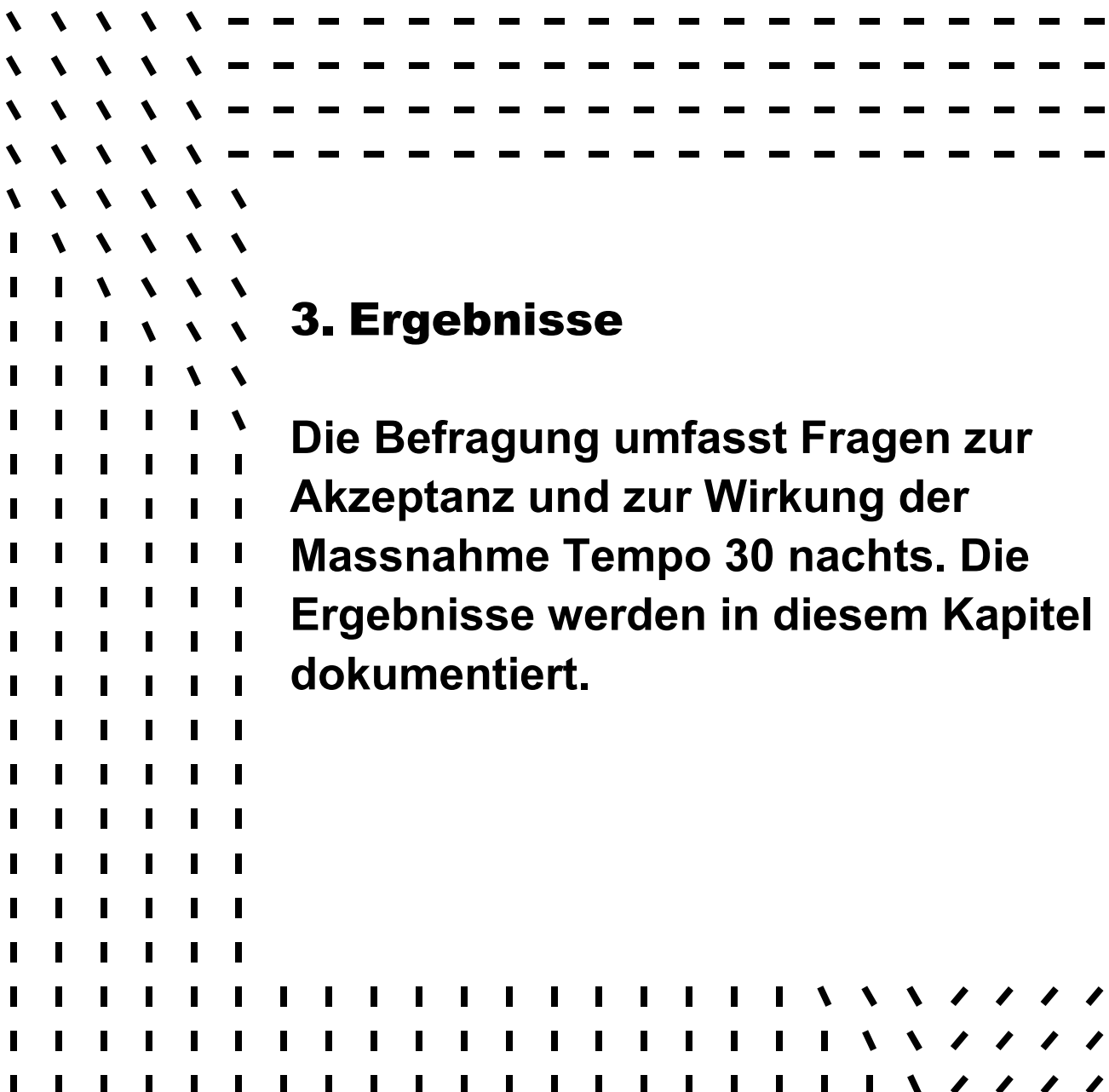
Folgende Auffälligkeiten zeigen sich beim Vergleich der vier Strassenabschnitte:

- An der *Albisstrasse* wohnen vergleichsweise viele Familien mit Kindern. Hinsichtlich Alter, Nationalität, Bildungsniveau, Ausrichtung der Wohnung/des Hauses respektive des Schlafzimmers zur Strasse und Fragen zur Mobilität zeigen sich keine Auffälligkeiten im Vergleich mit den anderen Strassen. Im Hinblick auf die Verkehrssituation ist das Tram zu erwähnen, welches auf einem Teil der Albisstrasse verkehrt, sowie die Dieselbusse der Linien 184 und 185.

- Die Anwohnerinnen und Anwohner der *Breitensteinstrasse/Am Wasser* ähneln in vielerlei Hinsicht jenen an der *Albisstrasse*. Auch hier ist der Anteil Familienhaushalte mit Kindern vergleichsweise hoch, während sich hinsichtlich der anderen soziodemografischen Charakterisierungsmerkmale keine nennenswerten Unterschiede zeigen. Ein relativ hoher Anteil an Personen wohnt direkt an der Strasse. Durch die *Breitenstrasse/Am Wasser* führt weder eine Tram- noch eine Buslinie.
- An der *Dübendorfstrasse* wohnen vergleichsweise wenige Familien mit Kindern. Die Bevölkerung ist eher älter, der Anteil Personen mit akademischem Abschluss sowie der Anteil Personen ohne Schweizer Pass ist gering. Vergleichsweise viele Befragte wohnen nicht direkt an der *Dübendorfstrasse* und/oder ihr Schlafzimmer ist nicht direkt zur Strasse ausgerichtet. Hervorzuheben ist die Tramlinie, welche über ein eigenes Trasse verfügt und deshalb weiterhin mit maximal Tempo 60 verkehrt. Da die Strasse in der Südanflugschneise des Flughafens Zürich liegt, ist somit zusätzlich der Fluglärm von Relevanz.
- An der *Hardstrasse* – die mit Abstand am stärksten befahrene Strasse – wohnen vor allem jüngere Personen mit einem akademischen Abschluss, die erst vor kurzem an die Strasse gezogen sind und in der Mehrheit über kein eigenes Auto verfügen. Der Anteil Personen ohne Schweizer Pass ist vergleichsweise hoch. Relativ hoch ist der Anteil Personen, bei welchem das Schlafzimmer zur Strasse ausgerichtet ist. Durch die *Hardstrasse* führt keine Tramlinie, dafür die Buslinien 33, 72, 83 und N5.⁵

Im folgenden Kapitel werden die Ergebnisse der Befragung aufgezeigt. Nebst den Ergebnissen über alle vier Strassenabschnitte wird auch auf die Unterschiede zwischen den vier Befragungspereimetern eingegangen.

⁵ Auf den Linien 33 und 72 verkehren Trolleybusse, auf der Linie 83 werden Diesel- oder Dieselhybridbusse eingesetzt und die Nachtbusse der Linie N5 werden mit Diesel betrieben.



3. Ergebnisse

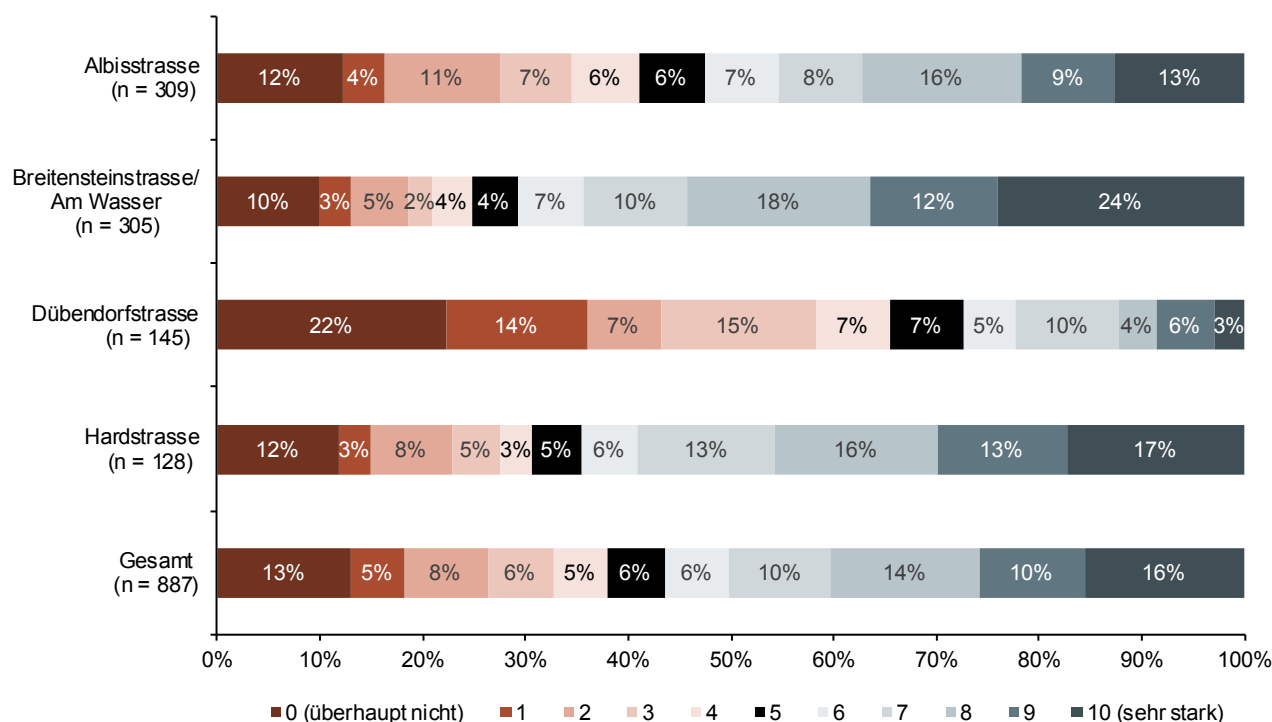
Die Befragung umfasst Fragen zur Akzeptanz und zur Wirkung der Massnahme Tempo 30 nachts. Die Ergebnisse werden in diesem Kapitel dokumentiert.

Im Rahmen der Befragung wurden Fragen zu drei Themenblöcken gestellt: Fragen zur Lärmsituation in der Nacht vor Einführung des Pilotversuchs, zur Einstellung zu Tempo 30 sowie zur Wirkung des Pilotversuchs. Nachfolgend werden die Ergebnisse entlang dieser drei Themenblöcke präsentiert. Wo nicht anders vermerkt, wurde für die Auswertungen ein Gewichtungsverfahren angewendet, um die Unterrepräsentation von Personen ohne Schweizer Pass zu korrigieren (vgl. Abschnitt 1.2).

3.1 Fragen zur Lärmsituation in der Nacht vor Einführung des Pilotversuchs

Die Anwohnerinnen und Anwohner der vier Strassenabschnitte wurden gefragt, wie stark sie sich vor Einführung des Pilotversuchs in der Nacht durch Strassenlärm gestört gefühlt haben (vgl. Darstellung D 3.1).

D 3.1 Wie stark haben Sie sich vor Einführung des Pilotversuchs in der Nacht durch Strassenlärm (inkl. ÖV) an der Strasse gestört gefühlt?



Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (gewichtet).

Am wenigsten haben sich die Anwohnerinnen und Anwohner der Dübendorfstrasse durch Strassenlärm gestört gefühlt. Auf einer Skala von 0 (überhaupt nicht gestört) bis 10 (sehr stark gestört) gaben lediglich 27 Prozent der an dieser Strasse befragten Personen einen Skalenwert zwischen 6 und 10 an. Vor dem Pilotversuch fühlten sich die Anwohnerinnen und Anwohner an den anderen Strassen deutlich stärker durch den Strassenlärm gestört. 71 Prozent der Anwohnerinnen und Anwohner der Breitensteinstrasse/Am Wasser gaben einen Skalenwert zwischen 6 und 10 an, gefolgt von 65 Prozent an der Hardstrasse und 53 Prozent an der Albisstrasse.

Bei der Frage, was sie genau am Strassenlärm störe, wurde in erster Linie auf einzelne besonders laute Vorbeifahrten verwiesen (vgl. Darstellung D 3.2). Diese Antwort wurde an allen vier Strassenabschnitten am häufigsten genannt. Es zeigen sich schliesslich auch einige Unterschiede zwischen den Strassenabschnitten. An den beiden von einer Tramlinie durchzogenen Strassenabschnitten wurde das Vorbeifahren der Trams häufig genannt: 44 Prozent der Befragten an der Dübendorfstrasse haben sich vor dem Pilotversuch insbesondere am Tramlärm gestört; bei der Albisstrasse – welche nur zum Teil von einem Tram befahren wird und wo für das Tram im Gegensatz zur Dübendorfstrasse beim Pilotversuch nachts eine Tempo 30-Limite galt – beträgt dieser Anteil 29 Prozent. An den beiden Strassenabschnitten mit Buslinien wurde der Buslärm von 20 Prozent an der Hardstrasse und 11 Prozent an der Albisstrasse als störend empfunden. Generell fällt die Dübendorfstrasse stark aus dem Rahmen: Während sich vor dem Pilotversuch nur ein kleiner Teil von 11 Prozent am Strassenlärm ganz grundsätzlich gestört gefühlt hatte, wurden wie oben erwähnt der Tramlärm sowie «Andere Störung/-en» (23%) vergleichsweise häufig genannt.

D 3.2 Was hat Sie vor Einführung des Pilotversuchs in der Nacht in Bezug auf Strassenlärm am meisten gestört?
(Anteil der befragten Personen)

	<i>Gesamt</i> (n = 911)	<i>Albisstrasse</i> (n = 314)	<i>Breitensteinstrasse/ Am Wasser</i> (n = 313)	<i>Dübendorfstrasse</i> (n = 151)	<i>Hardstrasse</i> (n = 133)
Einzelne besonders laute Vorbeifahrten	60%	58%	65%	48%	63%
Der Strassenverkehrslärm ganz grundsätzlich	37%	33%	50%	11%	46%
Vorbeifahrten von Lastwagen	27%	25%	36%	9%	29%
Die hohe Verkehrsmenge	24%	20%	36%	5%	29%
Vorbeifahrten von Trams	19%	29%	4%	44%	2%
Blaulichtfahrten	18%	13%	22%	23%	17%
Andere Störung/-en	12%	8%	10%	23%	15%
Es hat mich nichts gestört	11%	11%	9%	19%	10%
Vorbeifahrten von Bussen	7%	11%	0%	1%	20%
Ich kann mich nicht erinnern	1%	1%	0%	3%	2%

Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (gewichtet); Mehrfachantworten möglich.

Mehr als 70 Prozent der befragten Personen gaben an, vor dem Pilotversuch in der Nacht Massnahmen gegen den Strassenlärm ergriffen zu haben (vgl. Darstellung D 3.3). Mehrheitlich ist damit das Schliessen der Fenster gemeint: Rund 60 Prozent der gesamthaft Befragten haben diese Massnahme ergriffen. Das Schliessen der Fenster ist jedoch eine eher «weiche Massnahme». Es kann davon ausgegangen werden, dass von Strassenlärm betroffene Personen diese Massnahme relativ schnell ergreifen. Es wurden aber auch vereinzelte weiterführende Massnahmen ergriffen. Rund 20 Prozent haben vor dem Pilotversuch in der Nacht Ohrstöpsel getragen, 13 Prozent haben aufgrund des Strassenlärms das Schlafzimmer gewechselt und 11 Prozent haben sich mit Lesen, Fernsehen, Musik hören und Handy vom Lärm abzulenken versucht. Je 4 Prozent haben sogar ihre Schlafzeiten geändert respektive mussten auf Schlaf- und/oder Beruhigungsmittel zurückgreifen.

Die Unterschiede zwischen den Strassenabschnitten sind eher marginal, wie Darstellung D 3.3 zeigt. Eine Ausnahme bildet dabei erneut die Dübendorfstrasse. Von den Befragten der Dübendorfstrasse gaben 42 Prozent an, vor dem Pilotversuch keine Massnahmen ergriffen zu haben; das Schliessen der Fenster wurde von weniger als der Hälfte (46%) als Massnahme ergriffen; je etwas weniger als 10 Prozent haben Ohrstöpsel getragen respektive gelesen, ferngesehen, Musik gehört oder sich mit dem Handy abgelenkt. Nichtsdestotrotz gaben auch an der Dübendorfstrasse 4 respektive 5 Prozent der Befragten an, vor dem Pilotversuch Schlaf- und/oder Beruhigungsmittel eingenommen respektive das Schlafzimmer gewechselt zu haben.

D 3.3 Haben Sie vor Einführung des Pilotversuchs in der Nacht eine oder mehrere der folgenden Massnahmen gegen Strassenlärm ergriffen? (Anteil der befragten Personen)

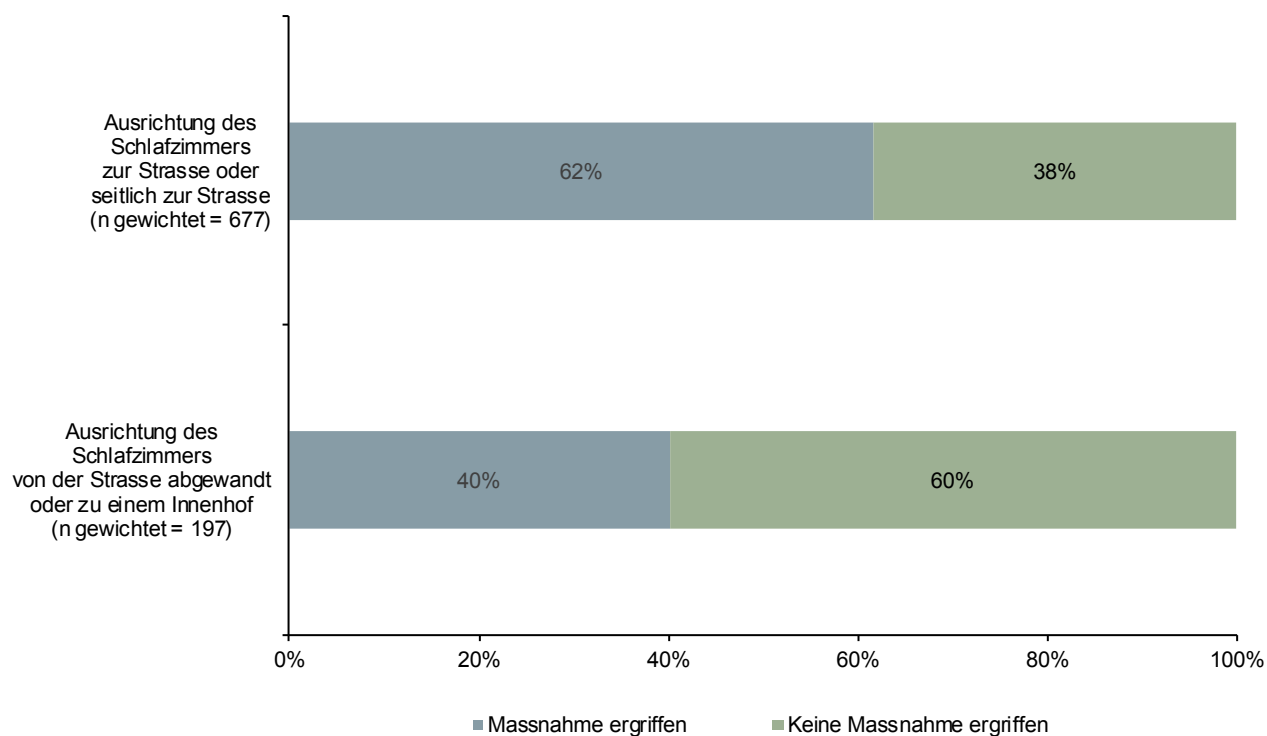
	<i>Gesamt (n = 911)</i>	<i>Albisstrasse (n = 314)</i>	<i>Breitensteinstrasse/ Am Wasser (n = 313)</i>	<i>Dübendorfstrasse (n = 151)</i>	<i>Hardstrasse (n = 133)</i>
Schliessen der Fenster	61%	56%	69%	46%	74%
Nein, ich habe keine Massnahmen ergriffen	28%	34%	20%	42%	20%
Tragen von Ohrstöpseln	19%	18%	23%	9%	28%
Anderswo schlafen/Zimmer wechseln	13%	12%	18%	5%	12%
Lesen, Fernsehen, Musik hören, Handy	11%	11%	11%	8%	11%
Einnahme von Schlaf-/Beruhigungsmitteln	4%	4%	6%	4%	4%
Ändern der Schlafenszeiten	4%	4%	5%	0%	3%
Andere Massnahme(n)	3%	1%	5%	1%	5%
Ich kann mich nicht erinnern	0%	1%	0%	1%	0%

Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (gewichtet); Mehrfachantworten möglich.

Massnahmen gegen den nächtlichen Strassenlärm dürften für jene Personen besonders relevant sein, deren Schlafzimmer zur Strasse ausgerichtet ist. Diese These bestätigt sich über alle Strassenabschnitte hinweg (vgl. Darstellung D 3.4). Von allen befragten Personen, bei welchen das Schlafzimmer zur Strasse oder seitlich zur Strasse ausgerichtet ist, haben vor dem Pilotversuch mehr als 60 Prozent eine Massnahme gegen den Strassen-

lärm ergriffen. Bei den Personen mit einem von der Strasse abgewandten respektive zum Innenhof gerichteten Schlafzimmer beträgt dieser Anteil nur 40 Prozent.

D 3.4 Einfluss der Ausrichtung des Schlafzimmers auf das Ergreifen von Massnahmen gegen Strassenlärm



Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (gewichtet), n = 911.

Hinweis: Als Massnahme werden alle im Fragebogen in Frage A3 aufgeführten Massnahmen einbezogen, ausser das Wechseln des Schlafzimmers (da diese Massnahme bei Personen, die ihr Schlafzimmer nicht zur Strasse ausgerichtet haben, nicht von Relevanz sein dürfte).

Nebst dem Strassenlärm wurden die Anwohnerinnen und Anwohner schliesslich gefragt, ob sie sich vor Einführung des Pilotversuchs durch anderen Lärm als Strassenlärm gestört gefühlt haben (vgl. Darstellung D 3.5). Rund 50 bis 60 Prozent der Befragten gaben an, dass sie sich vor Einführung des Pilotversuchs Tempo 30 nachts durch keinen anderen Lärm als Strassenlärm gestört fühlten. Nicht so aber an der Dübendorfstrasse, an der dieser Anteil nur 19 Prozent beträgt. Stattdessen haben sich 57 Prozent der Befragten durch Fluglärm und 26 Prozent durch Partylärm gestört gefühlt. Der Anteil jener, die sich durch Partylärm gestört gefühlt haben, ist auch unter den Befragten der Hardstrasse überdurchschnittlich hoch (33%). Ein geringeres Problem scheint diese Lärmquelle für die Befragten der Breitensteinstrasse/Am Wasser zu sein (12%).

D 3.5 Haben Sie sich vor Einführung des Pilotversuchs in der Nacht durch anderen Lärm als Strassenlärm gestört gefühlt? (Anteil der befragten Personen)

	<i>Gesamt (n = 911)</i>	<i>Albisstrasse (n = 314)</i>	<i>Breitensteinstrasse/ Am Wasser (n = 313)</i>	<i>Dübendorfstrasse (n = 151)</i>	<i>Hardstrasse (n = 133)</i>
Nein, es hat mich kein anderer Lärm gestört	51%	58%	62%	19%	49%
Lärm durch Partygänger/-innen	20%	19%	12%	26%	33%
Anderer Lärm	15%	15%	14%	13%	20%
Fluglärm	11%	4%	2%	57%	0%
Eisenbahnlärm	4%	2%	9%	3%	0%
Ich kann mich nicht erinnern	1%	2%	1%	1%	1%

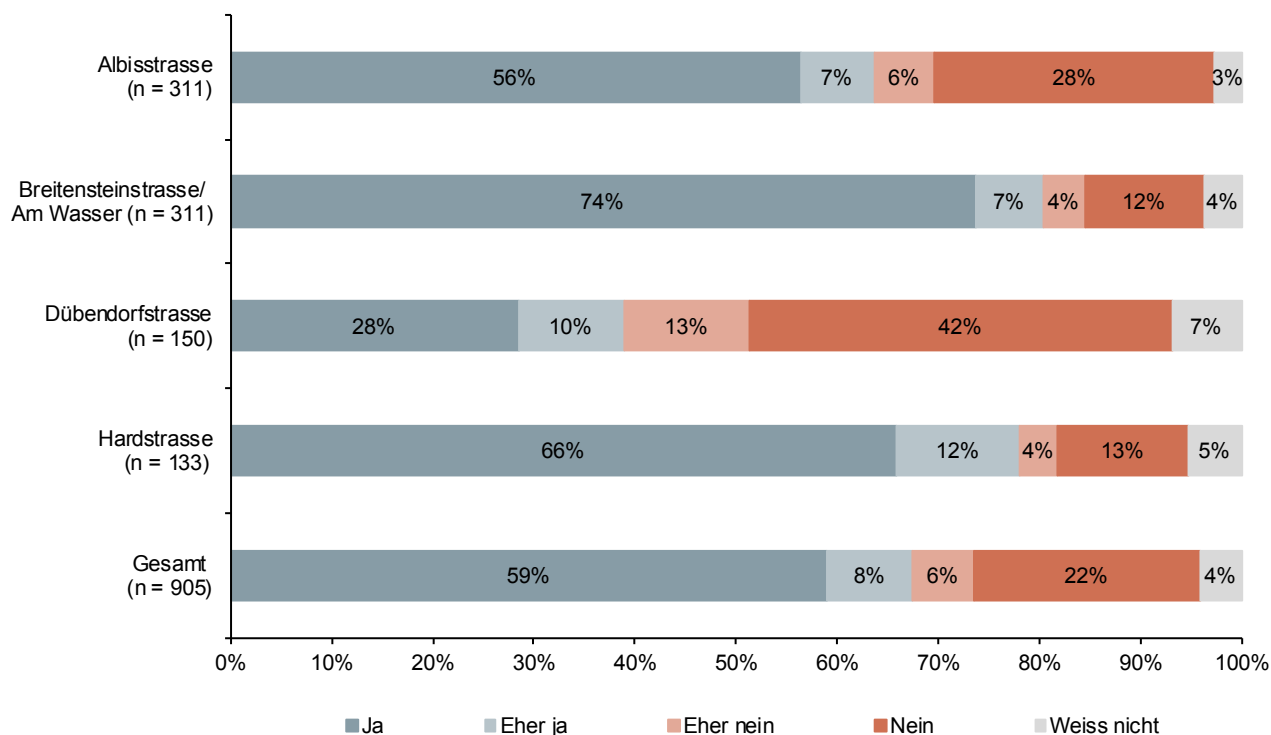
Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (gewichtet); Mehrfachantworten möglich.

3.2 Fragen zur Einstellung zu Tempo 30

Die Anwohnerinnen und Anwohner aller vier Strassenabschnitte wurden gefragt, ob sie die permanente Einführung von Tempo 30 nachts an ihrer Strasse befürworten (vgl. Darstellung D 3.6). Die Weiterführung des Pilotversuchs findet an drei von vier Strassenabschnitten eine Mehrheit. 80 Prozent der Befragten der Breitensteinstrasse/Am Wasser sagen ja oder eher ja zu einer permanenten Einführung der Massnahme Tempo 30 nachts. An der Hardstrasse befürworten 78 Prozent eine permanente Einführung. Etwas kritischer steht die Bevölkerung der Albisstrasse der Massnahme gegenüber. Aber auch hier würde immer noch eine Mehrheit von 67 Prozent eine permanente Einführung begrüßen. Keine Mehrheit findet die Massnahme einzig an der Dübendorfstrasse. Hier sagen nur 39 Prozent ja oder eher ja zu Tempo 30 in der Nacht.

Gefragt nach den Gründen für die Einführung von Tempo 30 nachts, wurde an allen vier Strassenabschnitten die Lärmreduktion, die Verbesserung der Schlafqualität und der Sicherheitsgewinn am häufigsten genannt (vgl. Anhang A 4 Darstellung DA 21). Einzig die Anwohnerinnen und Anwohner der Breitensteinstrasse/Am Wasser nannten als dritthäufigste Antwort die Verkehrsberuhigung als Grund für die Massnahme. Weitere, jedoch weniger oft genannte Gründe sind die Verbesserung der Lebensqualität und die positiven Umweltauswirkungen.

D 3.6 Würden Sie die permanente Einführung von Tempo 30 nachts an Ihrer Strasse befürworten?

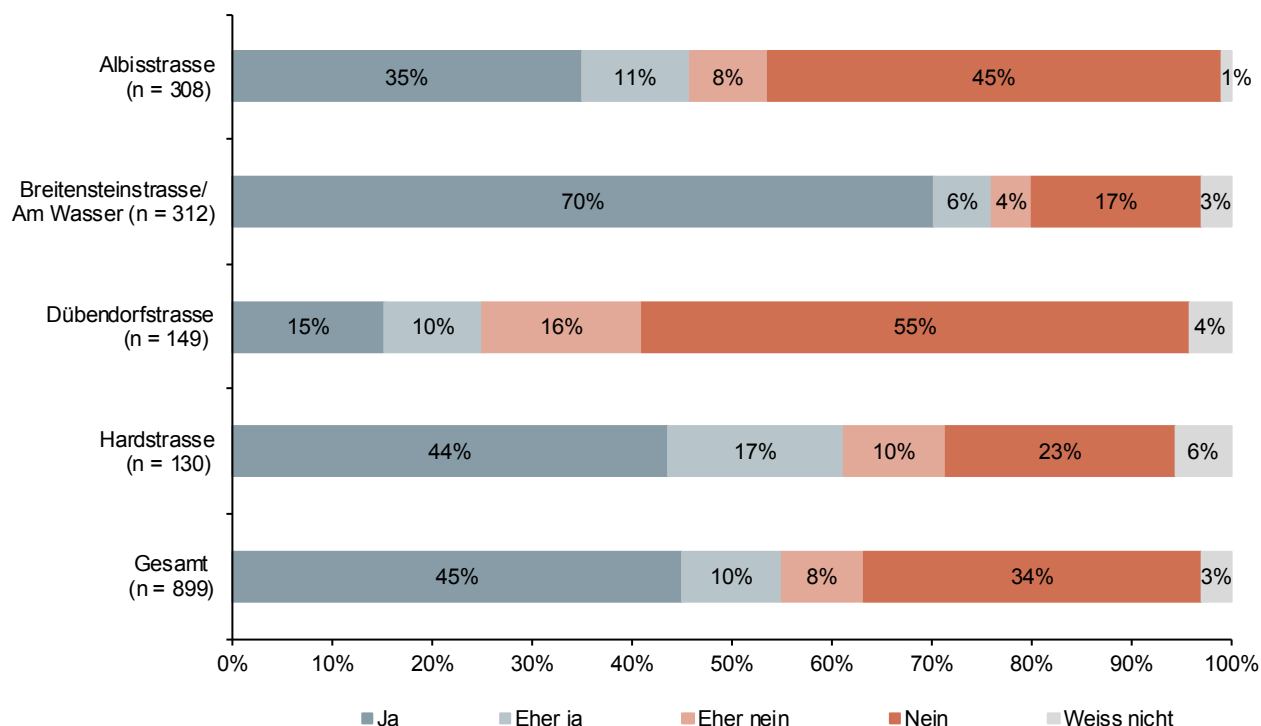


Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (gewichtet).

Bei den Gründen gegen die Einführung von Tempo 30 nachts wurde am häufigsten angegeben, dass der Pilotversuch gar keine Lärmveränderung gebracht habe, man allgemein keinen Nutzen sähe, die Tempobegrenzung den Verkehr behindere und es andere, relevantere Lärmquellen gäbe (vgl. Anhang A 4 Darstellung DA 21). Letzterer Punkt wurde insbesondere von Befragten der Dübendorfstrasse häufig genannt (22% der Nennungen). Weiter gab ein Teil der Befragten an, dass langsam fahrende Autos lauter seien als schnell fahrende und eine Tempobegrenzung nur während den Nachtstunden zur Verwirrung führen könne. Die Wichtigkeit der Gründe unterscheidet sich zwischen den einzelnen Strassenabschnitten kaum. Auffallend ist aber, dass bei der Dübendorfstrasse vergleichsweise viele Personen gegen Tempo 30 nachts sind, weil es andere, relevantere Lärmquellen gäbe.

Wie stark wird an den vier Strassenabschnitten die Einführung von Tempo 30 tagsüber und nachts befürwortet? Im Gegensatz zur Massnahme Tempo 30 nachts findet eine ganztägige Begrenzung der Verkehrsgeschwindigkeit auf 30 Kilometer pro Stunde etwas weniger Anklang (vgl. Darstellung D 3.7). Mehrheitlich dafür sprechen sich die Anwohnerinnen und Anwohner der Breitensteinstrasse/Am Wasser (76% «ja» oder «eher ja») und der Hardstrasse (61% «ja» oder «eher ja») aus. Keine Mehrheit findet sich an der Albisstrasse (45% «ja» oder «eher ja»). Deutlich abgelehnt würde eine solche Massnahme derzeit an der Dübendorfstrasse. Nur ein Viertel spricht sich eher oder deutlich für die Einführung Tempo 30 tagsüber und nachts aus.

D 3.7 Würden Sie die permanente Einführung von Tempo 30 tagsüber und nachts an Ihrer Strasse befürworten?



Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (gewichtet).

Differenziert man die Einstellung zu Tempo 30 nach der Nutzung von Verkehrsmitteln zeigen sich klare Zusammenhänge: Tempo 30 (sowohl nachts wie auch tagsüber und nachts) wird eher befürwortet, je seltener eine Person das Auto nutzt, je häufiger sie mit dem Fahrrad unterwegs ist und wenn sie über ein ÖV-Abonnement verfügt (vgl. Darstellung D 3.8). Die jeweiligen bivariaten Zusammenhänge erweisen sich als statistisch signifikant.⁶ Bezogen auf die Nutzung des Autos heisst das in konkreten Zahlen: 82 Prozent der Personen in autolosen Haushalten befürworten Tempo 30 nachts an der eigenen Strasse; 67 Prozent befürworten eine ganztägige Tempobeschränkung auf 30 Kilometer pro Stunde. Bei Personen mit einem Auto im Haushalt, die dieses nur 0- bis 1-mal pro Woche benutzen sinkt dieser Prozentsatz nur geringfügig auf 76 Prozent; ein praktisch gleich hoher Prozentsatz, nämlich 66 Prozent befürworten eine ganztägige Tempobeschränkung. Bei den Personen mit einem Auto im Haushalt, die dieses mindestens fünf Mal pro Woche nutzen, sinkt die Zustimmung deutlich auf 46 (Tempo 30 nachts) respektive 33 Prozent (Tempo 30 tagsüber und nachts). Eine hohe Nutzung des motorisierten Individualverkehrs hat damit einen klar negativen Einfluss auf die Zustimmung von Tempo 30, während umgekehrt die Nutzung des Langsamverkehrs und des ÖV eher zu einer positiven Haltung gegenüber der Massnahme führt.

Ebenfalls eine Rolle spielt das Bildungsniveau einer Person (vgl. Anhang A 4 Darstellungen DA 22 und DA 23). Die höchsten Zustimmungsraten für Tempo 30 (sowohl nachts als auch tagsüber und nachts) finden sich bei Personen mit einem akademischen

⁶ Die Auswertung des Cramers V (Zusammenhangsmass für Kreuztabellen) ergibt eine statistische Signifikanz auf dem 99,9-Prozent-Niveau; das heisst die Wahrscheinlichkeit, dass es sich um einen irrtümlichen Zusammenhang handelt, ist kleiner als 0,1 Prozent.

Abschluss. 76 Prozent dieser Personengruppe sagen «ja» oder «eher ja» zu einer Einführung von Tempo 30 nachts und 64 Prozent befürworten Tempo 30 tagsüber und nachts. Deutlich geringer ist die Befürwortung bei Personen ohne akademischen Abschluss. Bei Personen mit einem Berufslehre- oder Vollzeitberufsschulabschluss findet die Einführung von Tempo 30 nur nachts noch eine Zustimmung von 55 Prozent («ja» oder «eher ja»). Tempo 30 tagsüber und nachts findet dann aber nur noch eine Zustimmung von 38 Prozent («ja» oder «eher ja»). Insgesamt zeigt sich, dass der Zusammenhang zwischen Bildung und Befürwortung von Tempo 30 an der eigenen Strasse (sowohl nachts als auch tagsüber und nachts) bei einer bivariaten Betrachtung der beiden Variablen statistisch signifikant ist.

Keine Rolle im Hinblick auf die Befürwortung von Tempo 30 nachts respektive tagsüber und nachts spielt die Ausrichtung des Schlafzimmerfensters. Die beiden Massnahmen werden von Personen mit Ausrichtung des Fensters zur Strasse in etwa gleich stark befürwortet wie von Personen mit einem von der Strasse abgewandten oder zum Innenhof gerichteten Fenster (vgl. Anhang A 4 Darstellungen DA 24 und DA 25).

D 3.8 Befürwortung von Tempo 30 tagsüber und nachts an der eigenen Strasse nach Nutzung von Verkehrsmitteln

	Nachts					Tagsüber und nachts				
	Ja	Eher ja	Eher nein	Nein	Weiss nicht	Ja	Eher ja	Eher nein	Nein	Weiss nicht
Nutzung eines Autos										
Nein	72%	10%	4%	8%	6%	54%	13%	8%	21%	4%
Ja, 0- bis 1-mal pro Woche	72%	4%	6%	17%	1%	54%	12%	6%	26%	1%
Ja, 2- bis 4-mal pro Woche	45%	6%	10%	35%	4%	33%	7%	13%	44%	2%
Ja, 5-mal pro Woche oder mehr	35%	11%	7%	46%	2%	28%	5%	5%	59%	3%
Nutzung eines Fahrrads										
Nein	44%	11%	9%	29%	8%	31%	8%	11%	45%	4%
Ja, 0- bis 1-mal pro	59%	9%	5%	25%	2%	43%	8%	9%	37%	3%
Ja, 2- bis 4-mal pro Woche	61%	5%	6%	23%	4%	49%	9%	6%	34%	1%
Ja, 5-mal pro Woche oder mehr	72%	8%	3%	14%	3%	56%	14%	7%	20%	3%
Besitz eines ÖV-Abonnements										
Nein	42%	10%	11%	34%	3%	36%	6%	9%	46%	3%
Ja	62%	8%	5%	21%	4%	46%	11%	8%	32%	3%

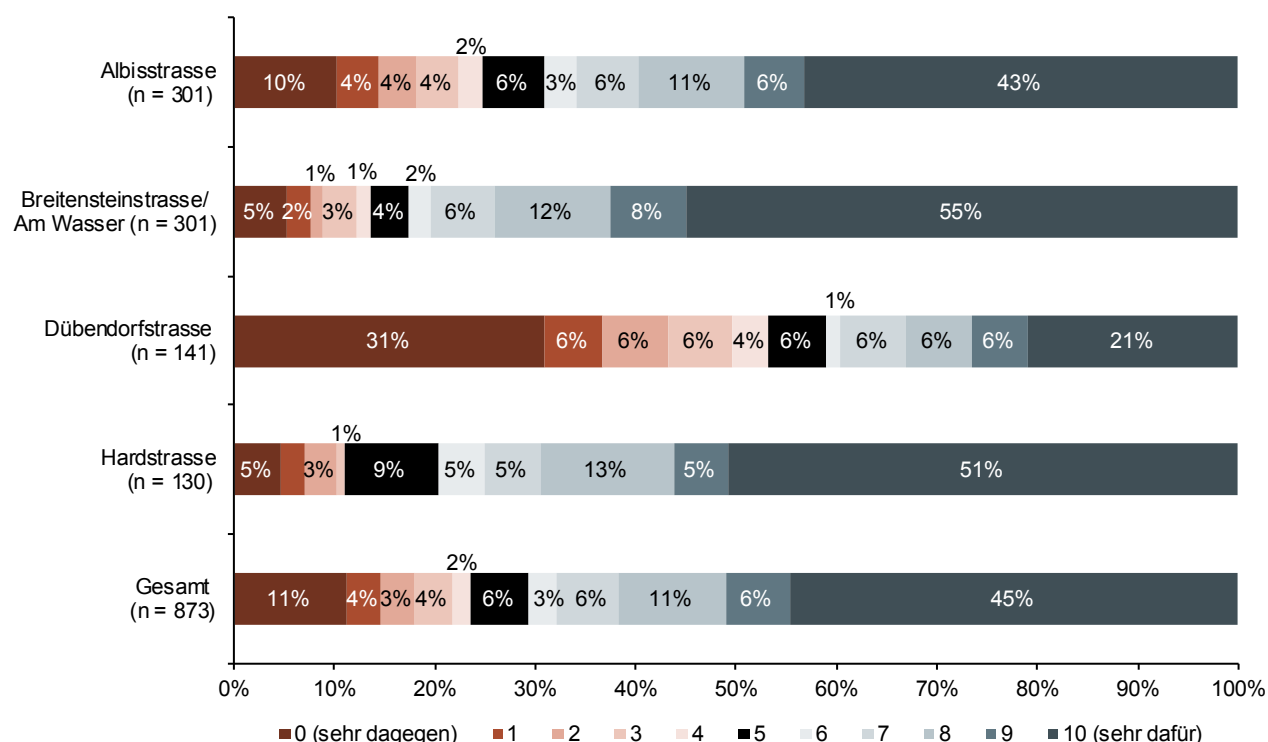
Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (gewichtet), n = 911.

Keinen Einfluss auf die Einstellung zu Tempo 30 hat die Wahrnehmung von spezifischem Lärm an den verschiedenen Strassenabschnitten (vgl. Anhang A 4 Darstellungen

DA 26 bis DA 29). So spielt es sowohl für die Albisstrasse wie auch für die Dübendorfstrasse bei der Zustimmung zu Tempo 30 keine Rolle, ob eine Person den Tramlärm als störend wahrnimmt oder nicht. Ebenfalls kaum eine Bedeutung hat es bei der Dübendorfstrasse, ob eine Person den Fluglärm als störend empfindet oder nicht (42% Zustimmung bei den Personen, die den Fluglärm nicht erwähnt haben; 37 Prozent Zustimmung bei den Personen, die den Fluglärm erwähnt haben).⁷

Wie verändern sich die Zustimmungsraten, wenn nach einer Einführung von Tempo 30 nachts in anderen städtischen Wohngebieten gefragt wird? Die Ergebnisse in Darstellung D 3.9 korrespondieren mit den Ergebnissen zur Einstellung zum Pilotversuch an der eigenen Strasse; das heisst, je eher der Pilotversuch an der eigenen Strasse befürwortet wird, desto eher wird auch eine Einführung der Massnahme in anderen städtischen Wohngebieten befürwortet. An der Breitensteinstrasse/Am Wasser und der Hardstrasse gaben je rund 80 Prozent einen Skalenwert von mindestens 6 – auf einer Skala von 0 «sehr dagegen» bis 10 «sehr dafür» – an. Etwas kritischer aber immer noch in der Mehrheit positiv eingestellt sind die Anwohnerinnen und Anwohner der Albisstrasse; 69 Prozent gaben einen Skalenwert zwischen 6 und 10 an. An der Dübendorfstrasse ist die Zustimmung auch bezogen auf ein Tempo-30-Regime in anderen städtischen Wohngebieten vergleichsweise tief: 40 Prozent kreuzten einen Skalenwert von 6 oder höher an. 31 Prozent gaben sogar an, «sehr dagegen» zu sein (Skalenwert von 0).

D 3.9 Was halten Sie von Tempo 30 nachts in anderen städtischen Gebieten mit vorwiegend Wohnnutzung?



Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (gewichtet).

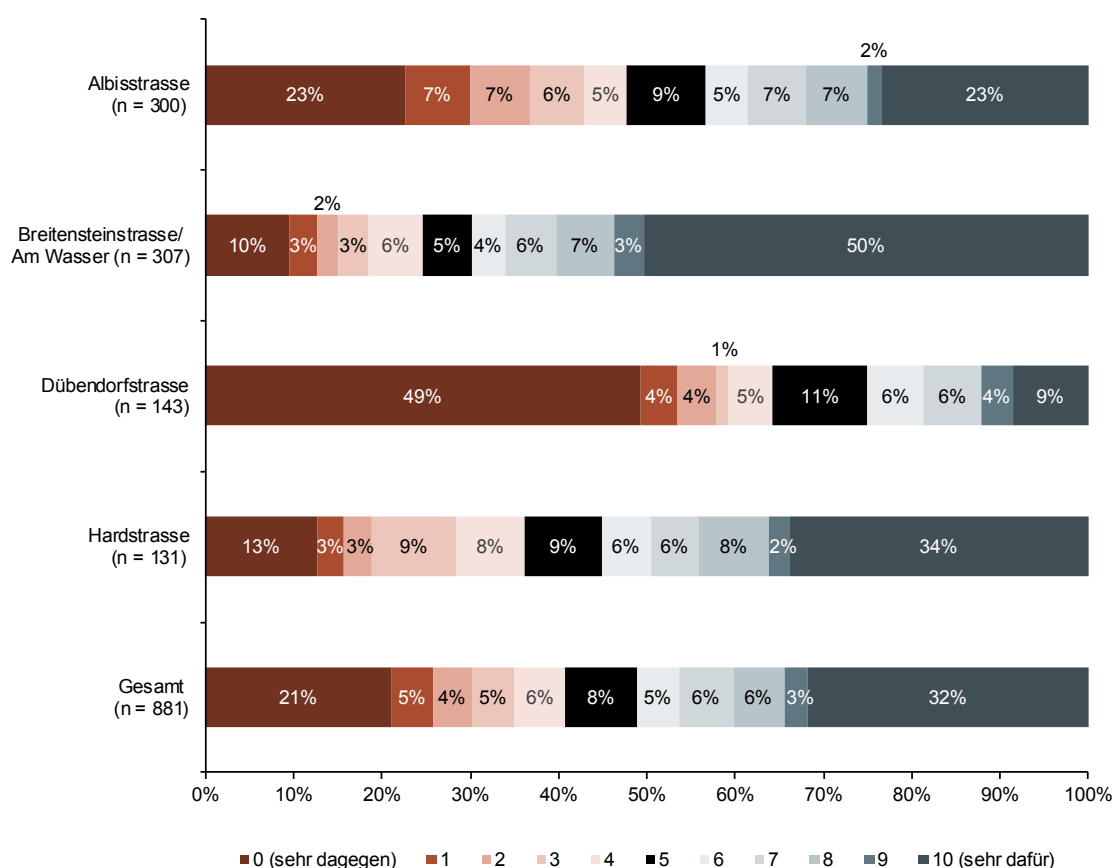
Wiederum fällt die Zustimmung noch etwas tiefer aus, wenn die Leute nach einem ganz-tägigen Tempo-30-Limit gefragt werden (vgl. Darstellung D 3.10). Weiterhin von einer

⁷ Die Antworten «eher ja» und «ja» wurden zusammengefasst.

Mehrheit der befragten Personen begrüsst, wird eine solche Massnahme an der Breitensteinstrasse/Am Wasser und der Hardstrasse (70% bzw. 56% Zustimmung). An der Albisstrasse findet die Massnahme keine Mehrheit mehr (44% Zustimmung) und an der Dübendorfstrasse sind noch 25 Prozent eher oder stark dafür.

Über alle Strassenabschnitte hinweg betrachtet wird die Einführung von Tempo 30 nachts an der eigenen Strasse weniger befürwortet als in anderen städtischen Wohngebieten (67% vs. 71%). Umgekehrt wird Tempo 30 tagsüber und nachts an der eigenen Strasse eher befürwortet als anderswo (55% vs. 52%).

D 3.10 Was halten Sie von Tempo 30 tagsüber und nachts in anderen städtischen Gebieten mit vorwiegend Wohnnutzung?



Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (gewichtet).

In Ergänzung zu den Auswertungen einzelner Fragen lässt sich anhand eines multivariaten Modells (konkret eines binär logistischen Modells) aufzeigen, wie sich einzelne Faktoren auf die Einstellung zu Tempo 30 wirken, wenn gleichzeitig mehrere Einflussfaktoren berücksichtigt werden. Es handelt sich dabei um eine strengere und damit umfassendere Prüfung der Zusammenhänge im Vergleich zu den vorhergehenden bivariaten Analysen des Zusammenhangs (Betrachtung von 2 Variablen). Im Modell kann zwischen personenbezogenen Faktoren einerseits und der spezifischen Situation der Strasse andererseits unterschieden werden. In Darstellung D 3.11 sind die Ergebnisse abgebildet. Faktoren, welche einen positiven Einfluss auf die Zustimmung zu Tempo 30 nachts respektive tagsüber und nachts haben (Zustimmung zu Massnahme «ja» oder «eher ja») haben ein Plus, Faktoren mit einem negativen Einfluss ein Minus. Es sind nur die statis-

tisch signifikanten Einflüsse angegeben, das heisst, wenn mit einer Sicherheit von mindestens 95 Prozent von einem Einfluss ausgegangen werden kann.

Werden die personenspezifischen Merkmale betrachtet, stimmen Frauen, Personen in grösseren Haushalten sowie Personen die über kein Auto verfügen oder dieses nur selten nutzen (max. 1-mal pro Woche) einer Einführung von Tempo 30 nachts am wahrscheinlichsten zu. Ebenfalls ist die Wahrscheinlichkeit der Massnahme zuzustimmen signifikant höher, wenn sich die Person vor dem Pilotversuch durch Strassenlärm gestört gefühlt hat. Unabhängig von den Merkmalen einer Person ist die Zustimmung am wahrscheinlichsten, wenn die Person an der Breitensteinstrasse/Am Wasser oder an der Hardstrasse wohnt. Am geringsten ist die Wahrscheinlichkeit einer Zustimmung an der Dübendorfstrasse, am zweitgeringsten an der Albisstrasse.

Wird nach der Einführung von Tempo 30 ganztags gefragt, sprechen sich am ehesten Personen in grossen Haushalten, Personen mit einem eigenen Fahrrad, Personen ohne beziehungsweise mit sehr geringer Nutzung eines Autos sowie Personen, die sich schon vor dem Pilotversuch durch Strassenlärm gestört gefühlt haben für die Massnahme aus. Wiederum zeigt sich unabhängig von den Personenmerkmalen, dass die Zustimmung an der Breitensteinstrasse/Am Wasser am wahrscheinlichsten, an der Dübendorfstrasse hingegen am unwahrscheinlichsten ist.

D 3.11 Einflussfaktoren der Einstellung zu Tempo 30 nachts und tagsüber und nachts an eigener Strasse*

<i>Variable</i>	<i>Einfluss auf Einstellung zu Tempo 30 nachts</i>	<i>Einfluss auf Einstellung zu Tempo 30 tagsüber und nachts</i>
Personenbezogene Faktoren		
Anzahl Wohnjahre an Strasse		
Alter		
Haushaltsgrösse	+	+
Weiblich	+	
Besitzer/-in eines ÖV-Abonnements		
Besitzer/-in eines Fahrrads		+
Person fährt mehr als 1-mal pro Woche Auto	–	–
Universitäts-/ETH- oder Fachhochschulabschluss		
Schweizer Pass		
Schlafzimmerfenster auf Strasse gerichtet		
An erster Häuserzeile wohnhaft		
Person fühlt sich durch Strassenlärm gestört	+	+

<i>Variable</i>	<i>Einfluss auf Einstellung zu Tempo 30 nachts</i>	<i>Einfluss auf Einstellung zu Tempo 30 tagsüber und nachts</i>
Strassenbezogene Faktoren: im Vergleich zur Albisstrasse		
Breitensteinstrasse/Am Wasser	+	+
Dübendorfstrasse	–	–
Hardstrasse	+	

Legende: + = signifikant positiver Effekt; – = signifikant negativer Effekt; Leeres Feld = kein signifikanter Effekt. Erklärung zu statistisch signifikant: Als statistisch signifikant gelten hier Einflüsse, die mit einer Sicherheit von mindestens 95 Prozent einen Einfluss auf die Zustimmung zu Tempo 30 nachts respektive tagsüber und nachts haben. *= Für die Messung der Zustimmung wurden die Antworten «eher ja» und «ja» zusammengefasst. Für detaillierte Angaben zum Modell vgl. Anhang A 4 Darstellung DA 30.

Keinen Einfluss in beiden Modellen hat die Anzahl Wohnjahre an der Strasse, der Besitz eines ÖV-Abonnements, das Bildungsniveau, die Nationalität, die Ausrichtung des Schlafzimmers sowie die Häuserzeile, in der die Person wohnt. Indem das statistische Modell gleichzeitig mehrere Faktoren einbezieht, fallen gewisse Zusammenhänge weg, die sich bei einer isolierten Betrachtung noch als statistisch relevant erwiesen.

Insgesamt bestätigt das statistische Modell damit den bereits erläuterten Befund, dass eine häufige Autonutzung einen negativen Einfluss auf die Zustimmung von Tempo 30 hat nachts und tagsüber (vgl. Darstellung D 3.8). Zusätzlich scheint Tempo 30 nachts bei Frauen sowie nachts oder ganztags bei Personen in grossen Haushalten stärker auf Anklang zu stossen. Interessant ist jedoch, dass die Unterschiede zwischen den Strassen auch bestehen bleiben, wenn für alle aufgeführten soziodemografischen Faktoren «kontrolliert» wird. Das heisst, selbst wenn zum Beispiel zwei «identische» Personen an der Hardstrasse und der Dübendorfstrasse verglichen werden (d.h. identisch hinsichtlich aller im Modell einbezogenen Variablen), ist die Wahrscheinlichkeit einer Zustimmung zu Tempo 30 (nachts sowie tagsüber und nachts) bei der an der Hardstrasse wohnenden Person deutlich grösser als bei der Person, die an der Dübendorfstrasse wohnt. Die Unterschiede zwischen den vier Strassen scheinen sich damit nicht alleine durch die unterschiedliche Zusammensetzung der Anwohnerinnen und Anwohner erklären zu lassen.

Keine signifikanten Effekte im multivariaten Modell – sowohl bezogen auf Tempo 30 nachts als auch auf Tempo 30 tagsüber und nachts – finden sich für das Bildungsniveau. Der gefundene Zusammenhang bei der bivariaten Betrachtung scheint demnach in grossem Masse darauf zurückzuführen sein, dass die Akademikerinnen und Akademiker eher an jenen Strassen wohnen, an welchen die Zustimmung zu Tempo 30 generell höher ist. Zumindest bezogen auf die vier untersuchten Strassenabschnitte scheint demnach im Hinblick auf die Einstellung zu Tempo 30 die Frage, wo jemand wohnt wichtiger zu sein als die Frage, welchen Bildungsabschluss jemand hat.

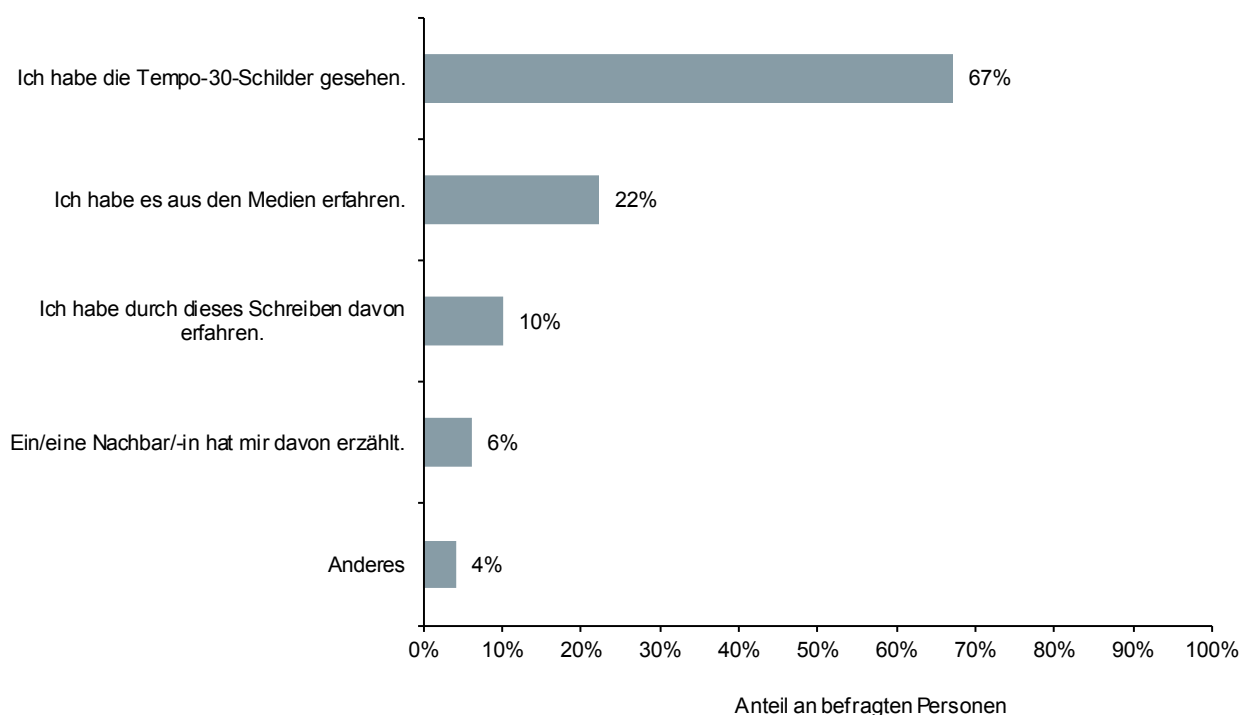
3.3 Fragen zur Wirkung von Tempo 30 nachts

Die Anwohnerinnen und Anwohner wurden gebeten anzugeben, wie sie davon erfahren haben, dass an ihrer Strasse ein Pilotversuch Tempo 30 nachts durchgeführt wird (vgl. Darstellung D 3.12). Am häufigsten haben die befragten Personen die Tempo-30-Schilder gesehen; knapp 70 Prozent aller befragten Personen nannten diesen Punkt. Über 20 Prozent der Befragten haben aus den Medien davon erfahren, während 10 Prozent erst durch das Begleitschreiben der Befragung über den Pilotversuch informiert wurde.

Nur vereinzelt haben die Befragten von Nachbarn (6%) oder über andere Kanäle (4%) vom Pilotversuch an ihrer Strasse erfahren.

Zwischen den vier Strassenabschnitten gibt es kaum Unterschiede (vgl. Anhang A 4 Darstellung DA 31). An allen Strassenabschnitten haben die Befragten am häufigsten die Tempo-30-Schilder gesehen respektive am zweithäufigsten aus den Medien davon erfahren. Lediglich an der Hardstrasse haben die Befragten am zweithäufigsten durch das Begleitschreiben vom Pilotversuch an ihrer Strasse erfahren.

D 3.12 Wie haben Sie davon erfahren, dass an Ihrer Strasse ein Pilotversuch Tempo 30 nachts (von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) durchgeführt wird?)

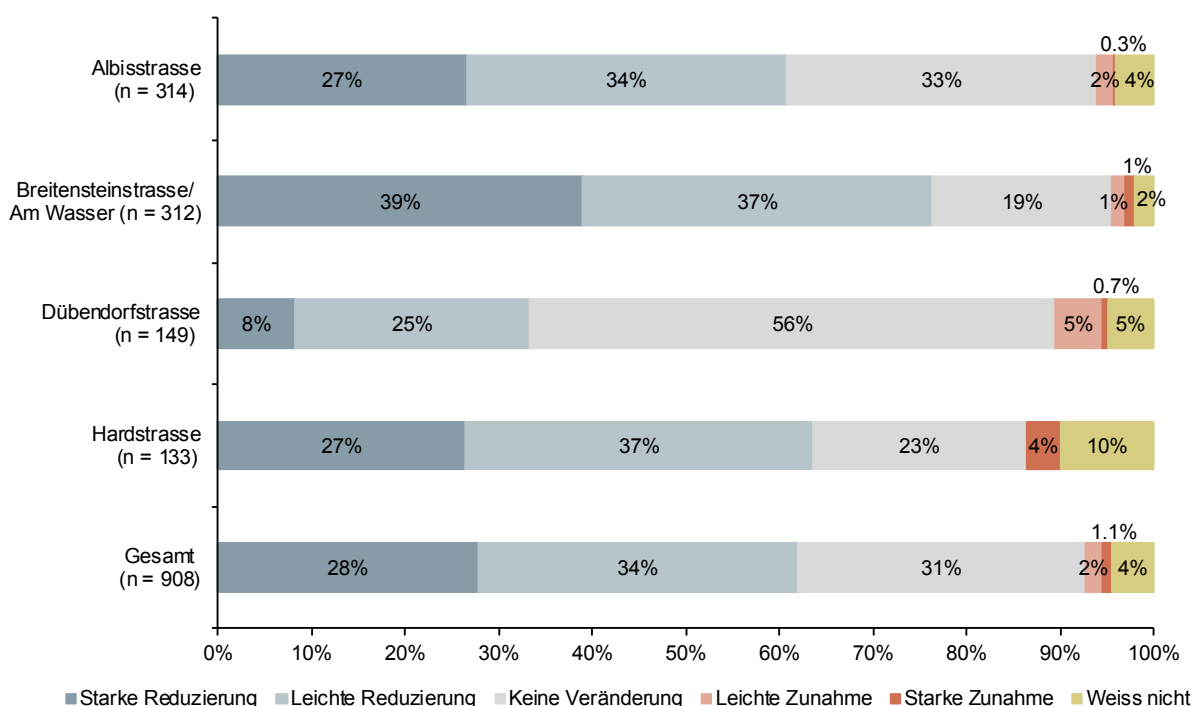


Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (gewichtet), n = 907; Mehrfachantworten möglich.

Die eigentlichen Wirkungen des Pilotversuchs Tempo 30 nachts an den vier Strassenabschnitten wurden in zwei Fragen abgefragt. Die Anwohnerinnen und Anwohner wurden in einer ersten Frage gefragt, ob sie seit der Einführung der Massnahme eine Veränderung des nächtlichen Strassenlärms an ihrer Strasse wahrgenommen haben. Insgesamt haben knapp über 60 Prozent der Befragten angegeben, dass sich der Strassenlärm in der Nacht seit der Einführung der Massnahme Tempo 30 nachts leicht oder gar stark reduziert hat (vgl. Darstellung D 3.13). An der Albisstrasse, der Breitensteinstrasse/Am Wasser und der Hardstrasse berichtet eine Mehrheit der Befragten über eine solche positive Entwicklung. Am höchsten ist dieser Anteil bei den Befragten der Breitensteinstrasse/Am Wasser (76%). An der Dübendorfstrasse berichtet die Mehrheit der befragten Personen (56%) hingegen, dass die Massnahme zu keiner Veränderung im Strassenlärm geführt habe. Nur vereinzelt haben befragte Personen angegeben, dass es zu einer Zunahme des Strassenlärms gekommen ist.

Eine Reduzierung des Strassenlärms in der Nacht dürften insbesondere Personen wahrgenommen haben, bei denen das Schlafzimmer zur Strasse ausgerichtet ist. Diese These bestätigt sich in der Tendenz (vgl. Anhang A 4 Darstellung DA 32). Es zeigt sich, dass Personen, deren Schlafzimmer zur Strasse oder seitlich zur Strasse ausgerichtet ist, im Vergleich zu Personen mit einem von der Strasse abgewandten oder einem zum Innenhof gerichteten Schlafzimmer etwas häufiger eine Reduzierung des Strassenlärms wahrgenommen haben (64% gegenüber 57%).

D 3.13 Haben Sie seit der Einführung der Massnahme Tempo 30 nachts eine Veränderung des Strassenlärms in der Nacht an Ihrer Strasse wahrgenommen?



Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (gewichtet).

Es ist zu erwarten, dass die wahrgenommene Reduzierung des Strassenlärms mit der Einstellung zu Tempo 30 nachts an der eigenen Strasse zusammenhängt. In Darstellung D 3.14 wurden über alle vier Strassenabschnitte hinweg die Kombination der Antworten der Befragten zu den beiden Fragen betrachtet. Dabei lassen sich drei Gruppen hervorheben:

- Es gibt eine Gruppe von befragten Personen (31%), die keine Veränderung des Strassenlärms wahrgenommen haben (*graue Markierung*). Davon lehnt ein Grossteil (71% der 31%) die permanente Einführung von Tempo 30 nachts (eher) ab. Es gibt allerdings Personen, die eine permanente Einführung der Massnahme (eher) befürworten, auch wenn sie keine Veränderung des Strassenlärms in der Nacht festgestellt haben (23% der 31%).
- Eine weitere, grosse Gruppe (57%) bilden Personen, die eine Reduzierung des Strassenlärms festgestellt haben und die eine permanente Einführung von Tempo 30 nachts befürworten (*dunkelgrüne Markierung*).
- Eine kleinere Gruppe (4%) bilden Personen, die einer permanenten Einführung von Tempo 30 nachts (eher) nicht zustimmen, aber dennoch von einer leichten Reduzie-

rung des Strassenlärms berichten (*hellgrüne Markierung*). Vorausgesetzt es handelt sich hier nicht um irrtümliche Fehler beim Ausfüllen des Fragebogens, haben diese Personen eine grundsätzlich ablehnende Haltung gegenüber Tempo 30 nachts, ohne dass eine wahrgenommene Verbesserung der Lärmsituation an dieser etwas ändern könnte.

Insgesamt bestätigt sich damit der erwartete Zusammenhang zwischen der Einstellung zu Tempo 30 und der Wahrnehmung einer Lärmreduktion. Der Zusammenhang findet sich über alle vier Strassenabschnitte hinweg, wobei bei der Dübendorfstrasse – wie bereits ausgeführt – die Gruppe der Personen, die keine Lärmreduktion wahrgenommen haben, deutlich grösser ist.

D 3.14 Kombination der Antworten zur Veränderung des Strassenlärms und zum Grad der Befürwortung einer permanenten Einführung von Tempo 30 nachts

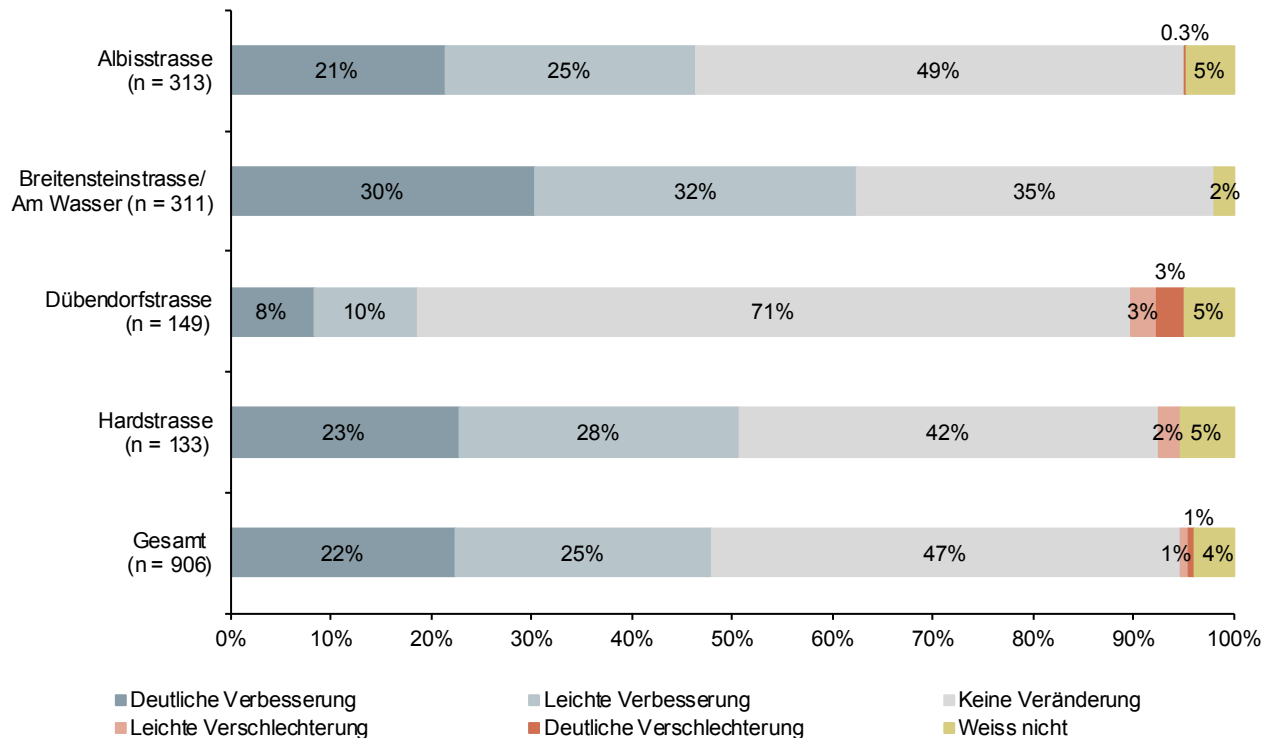
		Würden Sie die permanente Einführung von Tempo 30 nachts an Ihrer Strasse befürworten?					
		Ja	Eher ja	Eher nein	Nein	Weiss nicht	Gesamt
<i>Haben Sie seit der Einführung der Massnahme Tempo 30 nachts eine Veränderung des Strassenlärms in der Nacht an Ihrer Strasse wahrgenommen?</i>	Keine Veränderung	5%	2%	4%	18%	2%	31%
	Leichte Reduzierung	25%	5%	2%	2%	1%	34%
	Starke Reduzierung	26%	1%	0%	0%	0%	28%
	Leichte Zunahme	0%	0%	0%	1%	0%	2%
	Starke Zunahme	1%	0%	0%	0%	0%	1%
	Weiss nicht	2%	1%	0%	1%	0%	4%
	Gesamt	59%	8%	6%	22%	4%	100%

Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (gewichtet), n = 911.

In einer zweiten Frage wurden die Anwohnerinnen und Anwohner um eine Einschätzung gebeten, ob sich seit der Einführung der Tempo-30-nachts-Massnahme generell ihre Schlafqualität verändert hat. Insgesamt zeigt sich, dass knapp unter 50 Prozent der Befragten von einer leichten oder gar einer deutlichen Verbesserung ihrer Schlafqualität berichten (vgl. Darstellung D 3.15). Auch bei dieser Frage ist der Anteil jener, die von einer Verbesserung der Schlafqualität berichten, unter der Befragten der Breitensteinstrasse/Am Wasser am höchsten (63%). Die Mehrheit der befragten Personen der Dübendorfstrasse (71%) gab hingegen an, dass sich ihre Schlafqualität seit der Einführung der Massnahme nicht verändert hat. Wiederum haben nur vereinzelt Personen angegeben, dass sich ihre Schlafqualität verschlechtert hat.

Eine Verbesserung ihrer Schlafqualität dürften insbesondere Personen wahrgenommen haben, bei welchem das Schlafzimmer zur Strasse ausgerichtet ist. Diese These kann bestätigt werden (vgl. Anhang A 4 Darstellung DA 33). Es zeigt sich, dass Personen, deren Schlafzimmer zur Strasse oder seitlich zur Strasse ausgerichtet ist, im Vergleich zu Personen mit einem von der Strasse abgewandten oder einem zum Innenhof gerichteten Schlafzimmer häufiger von einer Verbesserung ihrer Schlafqualität berichten (51% gegenüber 38%).

D 3.15 Generell, hat sich Ihre Schlafqualität seit der Einführung der Massnahme Tempo 30 nachts an Ihrer Strasse verändert?



Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (gewichtet).

Wird eine Kombination der Antworten zur wahrgenommenen Veränderung der Schlafqualität und zum Grad der Befürwortung einer permanenten Einführung von Tempo 30 nachts betrachtet, sind zwei Aspekte hervorzuheben (vgl. Darstellung D 3.16):

- Von jenen Personen, die keine Veränderung der Schlafqualität festgestellt haben (graue Markierung), lehnt rund die Hälfte (55% der 47%) die permanente Einführung von Tempo 30 nachts (eher) ab. Es gibt allerdings Personen, die eine permanente Einführung der Massnahme (eher) befürworten, auch wenn sie keine Veränderung der Schlafqualität festgestellt haben (36% der 47%).
- Eine weitere grosse Gruppe (47%) sind Personen, die eine leichte oder deutliche Verbesserung ihrer Schlafqualität festgestellt haben. Von diesen Personen befürworten alle die permanente Einführung von Tempo 30 nachts (*dunkelgrüne Markierung*).

Es zeigt sich somit auch bei der Frage nach der Schlafqualität, dass diese in einem starken Zusammenhang mit der Einstellung zu Tempo 30 nachts steht. Dies trifft auf alle vier Strassenabschnitte gleichermassen zu, wobei – wie bereits erwähnt – die erstgenannte Gruppe an der Dübendorfstrasse vergleichsweise gross und die zweitgenannte vergleichsweise klein ist.

D 3.16 Kombination der Antworten zur Veränderung der Schlafqualität und zum Grad der Befürwortung einer permanenten Einführung von Tempo 30 nachts

		Würden Sie die permanente Einführung von Tempo 30 nachts an Ihrer Strasse befürworten?					
		Ja	Eher ja	Eher nein	Nein	Weiss nicht	Gesamt
<i>Generell, hat sich Ihre Schlafqualität seit der Einführung der Massnahme Tempo 30 nachts an Ihrer Strasse verändert?</i>	Keine Veränderung	12%	5%	5%	21%	3%	47%
	Leichte Verbesserung	23%	2%	0%	0%	0%	26%
	Deutliche Verbesserung	21%	1%	0%	0%	0%	23%
	Leichte Verschlechterung	0%	0%	0%	0%	0%	1%
	Deutliche Verschlechterung	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Weiss nicht	2%	1%	0%	0%	0%	4%
	Gesamt	59%	8%	6%	22%	4%	100%

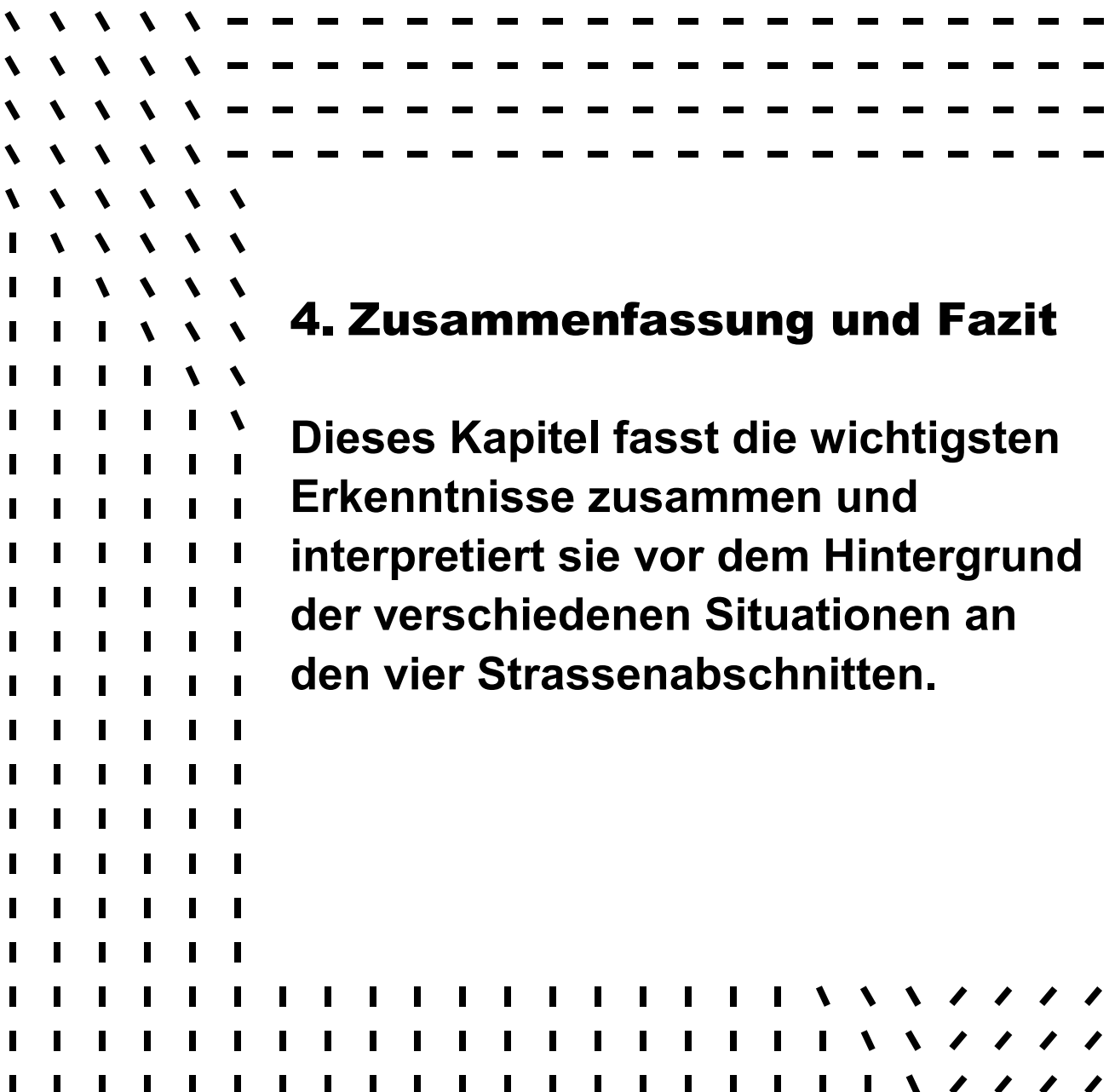
Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (gewichtet), n = 911.

Wie bei der Frage nach der Einstellung zu Tempo 30 kann auch bei der wahrgenommenen Verbesserung der Schlafqualität untersucht werden, inwiefern eine bei der Befragung angegebene Verbesserung mit personenbezogenen Merkmalen sowie mit den unterschiedlichen Kontexten der Strasse erklärt werden kann. Darstellung D 3.17 zeigt die Ergebnisse des Regressionsmodells auf und benennt alle signifikant positiven (+) und negativen (–) Einflussfaktoren. Unter Berücksichtigung aller Variablen im Modell verbleibt erstens ein statistisch signifikanter Einfluss für die Häufigkeit der Autonutzung: Personen, welche das Auto häufiger als einmal pro Woche nutzen, haben in der Befragung signifikant weniger häufig von einer Verbesserung der Schlafqualität berichtet. Zweitens haben Personen, welche sich vor dem Pilotversuch durch Strassenlärm gestört gefühlt haben, signifikant häufiger eine Verbesserung der Schlafqualität durch die Massnahme Tempo 30 nachts wahrgenommen. Unabhängig von diesen Faktoren zeigt sich beim Vergleich der Strassen ein ähnliches Bild wie bei der Frage nach der Einstellung: Bei den Befragten an der Breitensteinstrasse/Am Wasser war die Wahrscheinlichkeit am höchsten, eine positive Wirkung auf die Schlafqualität anzugeben. An der Dübendorfstrasse war sie am kleinsten.

D 3.17 Einflussfaktoren der wahrgenommenen Verbesserung der Schlafqualität*

Variable	Einfluss auf die Angabe einer besseren Schlafqualität
Personenbezogene Faktoren	
Anzahl Wohnjahre an Strasse	
Alter	
Haushaltsgrösse	
Weiblich	
Besitzer/-in eines ÖV-Abonnements	

Variable	Einfluss auf die Angabe einer besseren Schlafqualität
Personenbezogene Faktoren	
Besitzer/-in eines Fahrrads	
Person fährt mehr als 1-mal pro Woche Auto	–
Universitäts-/ETH- oder Fachhochschulabschluss	
Schweizer Pass	
Schlafzimmerfenster auf Strasse gerichtet	
An erster Häuserzeile wohnhaft	
Person fühlt sich durch Strassenlärm gestört	+
Strassenbezogene Faktoren: im Vergleich zur Albisstrasse	
Breitensteinstrasse/Am Wasser	+
Dübendorfstrasse	–
Hardstrasse	
Legende: + = signifikant positiver Effekt; – = signifikant negativer Effekt; Leeres Feld = kein signifikanter Effekt. Erklärung zu statistisch signifikant: Als statistisch signifikant gelten hier Einflüsse, die mit einer Sicherheit von mindestens 95 Prozent einen Einfluss auf die Angabe zur Verbesserung der Schlafqualität haben. * = Als angegebene positive Wirkung gelten die Antworten «leichte Verbesserung» und «deutliche Verbesserung». Für detaillierte Angaben zum Modell vgl. Anhang A 4 Darstellung DA 34.	



4. Zusammenfassung und Fazit

Dieses Kapitel fasst die wichtigsten Erkenntnisse zusammen und interpretiert sie vor dem Hintergrund der verschiedenen Situationen an den vier Strassenabschnitten.

In einem dreimonatigen Pilotversuch vom 8. Juli bis 8. Oktober 2018 wurde an vier ausgewählten Strassenabschnitten – an der Albisstrasse, Breitensteinstrasse/Am Wasser, Dübendorfstrasse und Hardstrasse – ein Pilotversuch Tempo 30 nachts (von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) durchgeführt. Im September wurden die Anwohnerinnen und Anwohner der vier Strassenabschnitte zur Massnahme befragt. Es handelt sich um eine Vollbefragung der über 18-Jährigen mit einer Rücklaufquote von 20 Prozent. Die Ergebnisse liefern Erkenntnisse, wie die Anwohnerinnen und Anwohner der Massnahme gegenüber eingestellt sind und ob sie eine für sie wahrnehmbare Lärmveränderung bemerkt haben. Dabei lassen sich einerseits Schlussfolgerungen über alle vier Befragungssperimeter – unabhängig von den jeweiligen Situationen vor Ort – gewinnen. Andererseits zeigt der Vergleich zwischen den Strassenabschnitten interessante Unterschiede auf, die auf unterschiedliche Kontexte an den vier Strassenabschnitten schliessen lassen.

4.1 Fazit über alle vier Strassenabschnitte hinweg

Strassenlärmmissionen scheinen über alle Strassenabschnitte hinweg gesehen von Bedeutung zu sein. Etwas mehr als die Hälfte aller befragten Personen gab bei der Befragung an, vor Einführung des Pilotversuchs leicht bis sehr stark durch Strassenlärm gestört gewesen zu sein; am häufigsten durch besonders laute Vorbeifahrten. Vor dem Pilotversuch hat ein beträchtlicher Anteil der befragten Personen gegen den Lärm Massnahmen ergriffen. Mit Abstand am häufigsten nannten die Befragten das Schliessen der Fenster und das Tragen von Ohrstöpseln als Massnahme, vereinzelt wurden jedoch auch weitergehende Massnahmen wie das Wechseln des Schlafzimmers oder sogar das Einnehmen von Schlaf- oder Beruhigungsmitteln getroffen.

Gefragt nach der Zustimmung zu Tempo 30 nachts findet sich über alle Strassenabschnitte hinweg eine Mehrheit für die permanente Einführung von Tempo 30 nachts. Etwas weniger deutlich, aber immer noch mit einer knappen Mehrheit, sprechen sich die Befragten für die Ausweitung der Tempo-30-Massnahme auf den Tag und die Nacht aus.

Bezüglich der wahrgenommenen Wirkungen gaben fast zwei Drittel aller befragten Personen an, dass sich der Strassenlärm in der Nacht seit Einführung des Pilotversuchs leicht oder gar stark reduziert habe. Eine Verbesserung der Schlafqualität gaben etwas weniger als die Hälfte der Befragten an.

Unabhängig davon, an welchem Strassenabschnitt befragt wurde, zeigt sich, dass die Einstellung zu Tempo 30 sowie die wahrgenommene Wirkung mit gewissen Merkmalen statistisch signifikant zusammenhängt: Die Wahrscheinlichkeit Tempo 30 nachts oder tagsüber und nachts zuzustimmen ist am höchsten bei a) Personen in grossen Haushalten, b) Personen, die nie oder selten (max. einmal pro Woche) ein Auto nutzen und c) Personen, die sich vor dem Pilotversuch durch Lärm gestört gefühlt haben. Zusätzlich

zeigt sich bei Frauen ein statistisch signifikant positiver Einfluss auf die Zustimmung zu Tempo 30 nachts sowie bei Personen, die über ein Fahrrad verfügen auf die Zustimmung zu Tempo 30 tagsüber und nachts. Für das Bildungsniveau findet sich zwar ein statistisch signifikanter Zusammenhang, wenn man den Bildungsabschluss bivariat mit der Zustimmung zu Tempo 30 (nachts und tagsüber und nachts) betrachtet. Dieser Effekt fällt jedoch weg, wenn weitere Variablen im Rahmen des multivariaten Modells berücksichtigt werden.

Bei der Frage nach einer wahrgenommenen Verbesserung der Schlafqualität finden sich ähnliche statistisch signifikante Ergebnisse. Hier sind es Personen, die nie oder selten (max. einmal pro Woche) ein Auto nutzen sowie Personen, die sich vor dem Pilotversuch an Strassenlärm gestört gefühlt haben, die signifikant wahrscheinlicher von einer Verbesserung der Schlafqualität berichtet haben.

Insgesamt hat die Nutzung eines Autos demnach einen grossen Einfluss darauf, ob die Massnahme Tempo 30 befürwortet wird oder nicht. Dies dürfte einerseits damit zusammenhängen, dass sich die Massnahme unmittelbar auf die individuelle Mobilitätsfreiheit auswirkt, während für die Personen, die hauptsächlich mit dem ÖV unterwegs sind, die negativen Auswirkungen (langsamer fahrender ÖV) wohl weniger stark wahrnehmbar sind und beim Langsamverkehr eher positive Auswirkungen (Sicherheitsgewinn) im Vordergrund stehen. Andererseits dürfte Tempo 30 bei Autofahrerinnen und Autofahrern, welche das Auto häufig nutzen, per se – unabhängig vom Standort der Massnahme – auf weniger Gegenliebe stossen als bei Personen, die ihre Mobilität hauptsächlich ohne Auto bestreiten. Aus polizeitechnischen Gründen war es für die vorliegende Studie nicht möglich, die Autofahrerinnen und Autofahrer vor Ort zu befragen. Die vorliegenden Ergebnisse zu den Anwohnerinnen und Anwohnern können nicht eins zu eins auf die Zielgruppe der Autofahrerinnen und Autofahrer übertragen werden. Es besteht jedoch zumindest Anlass zur Vermutung, dass die Befürwortung von Tempo 30 bei den Autofahrerinnen und Autofahrern – zumindest bei jenen mit häufiger Nutzung – tiefer sein dürfte als bei den Anwohnerinnen und Anwohnern.

Die annähernde Deckungsgleichheit der Ergebnisse zur Einstellung und zur wahrgenommenen Wirkung zeigt auf, dass bei Aussagen zur Wirkung eine gewisse Vorsicht geboten ist. Die im Fragebogen angegebene Wirkung von Tempo 30 dürfte in hohem Masse von der eigenen Einstellung zu Tempo 30 abhängig sein. Personen, die einer solchen Massnahme gegenüber grundsätzlich positiv eingestellt sind, dürften eher von einer wahrgenommenen Lärmreduktion respektive einer verbesserten Schlafqualität berichten als Personen, welche die Massnahme ablehnen. In einer rein deskriptiven Betrachtung lässt sich dieser Zusammenhang auch aufzeigen. Je eher eine Person der Massnahme Tempo 30 nachts an der eigenen Strasse zustimmt, desto eher hat sie im Fragebogen auch eine Wirkung (Verbesserung der Schlafqualität respektive Reduktion der Lärmbelastung) angegeben. Ist es nun die effektiv wahrgenommene Wirkung der Massnahme, die zu einer positiven Einstellung führt oder ist der Zusammenhang umgekehrt, indem Personen mit positiver Einstellung so oder so eher eine Wirkung angeben? Aufgrund der auftragsbedingten zeitgleichen Abfrage beider Aspekte *nach* der Einführung des Pilotversuchs kann die Richtung der Kausalität nicht eindeutig nachgezeichnet werden, zumal sie auch von Person zu Person unterschiedlich sein kann. Diese Problematik stellt sich jedoch generell bei Befragungen, unabhängig davon ob zu einem oder zu mehreren Zeitpunkten befragt wird. Zumindest kann festgehalten werden, dass eine wahrgenommene Verbesserung der Schlafqualität eher von jenen Personen berichtet wird, welche ihre Wohnung in der ersten Häuserzeile direkt an der Strasse haben. Letztere

Variable steht in keinem Zusammenhang mit der Einstellung zu Tempo 30 nachts und deutet darauf hin, dass – wenn ein Effekt wahrgenommen wird – dieser auch dort eintritt, wo die Anwohnerinnen und Anwohner am stärksten von der Massnahme tangiert sind.

4.2 Fazit zu einzelnen Strassenabschnitten

Die Ergebnisse zeigen deutliche Unterschiede zwischen den vier Strassenabschnitten auf. Mit einer sehr deutlichen Mehrheit stehen der Massnahme die Anwohnerinnen und Anwohner der Breitensteinstrasse/Am Wasser und der Hardstrasse gegenüber, egal ob man die Frage nach der Einstellung oder jene nach der wahrgenommenen Wirkung betrachtet. Etwas kritischer, aber immer noch von deutlich mehr als der Hälfte der Befragten, wird Tempo 30 nachts an der Albisstrasse gesehen. Mit Abstand am kritischsten der Massnahme gegenüber eingestellt sind die Anwohnerinnen und Anwohner der Dübendorfstrasse, wo die Massnahme deutlich keine Mehrheit mehr findet.

Die kritische Haltung gegenüber Tempo 30 nachts ist bis zu einem gewissen Grad mit Aspekten zu erklären, die im Rahmen des Fragebogens abgefragt werden konnten. Die Befragungsergebnisse zeigen, dass sich die Anwohnerinnen und Anwohner der Dübendorfstrasse vor dem Pilotversuch Tempo 30 nachts am wenigsten durch Strassenlärm gestört gefühlt haben. Ein Faktor, der gemäss den statistischen Analysen einen Einfluss auf die Zustimmung zu Tempo 30 (nachts sowie tagsüber und nachts) hat. Hinzu kommt der hohe Anteil Personen mit Auto, welche dieses auch häufig nutzen; ein Faktor welcher nachweislich zu einer kritischen Haltung gegenüber Tempo 30 nachts beiträgt.

Zusätzlich zu diesen Merkmalen zeigen die Vertiefungsanalysen anhand der Regressionsmodelle, dass der Faktor «Strasse» aber auch einen eigenen Effekt aufzuweisen scheint. Bezogen auf die Dübendorfstrasse dürften demnach noch weitere, nicht im Fragebogen abgefragte Aspekte zur tiefen Zustimmung beitragen. Hierzu lassen sich an dieser Stelle nur Vermutungen formulieren. So scheint es plausibel, dass die spezifische Lärmsituation an der Dübendorfstrasse – mit einem Tram, welches über ein eigenes Trasse verfügt und somit weiterhin mit maximal 60 Kilometer pro Stunde verkehrt sowie die direkte Lage der Strasse unterhalb der Südanflugschneise – die Akzeptanz einer Tempobegrenzung beim Strassenverkehr auf 30 Kilometer pro Stunde reduziert. Die Tatsache, dass es neben dem durch Autos verursachten Strassenlärm noch andere störende Lärmquellen an der Dübendorfstrasse gibt, dürfte die relativ geringe Zustimmung zur Massnahme Tempo 30 zumindest teilweise erklären. Kommt hinzu, dass auf der einen Strassenseite eine Tramlinie die Anwohnerinnen und Anwohner von der Strasse trennt. Bei diesen Personen dürfte die Zustimmung zu Tempo 30 nachts vergleichsweise tief sein, was aufgrund der anonym durchgeführten Befragung jedoch nicht in der Analyse berücksichtigt werden kann.

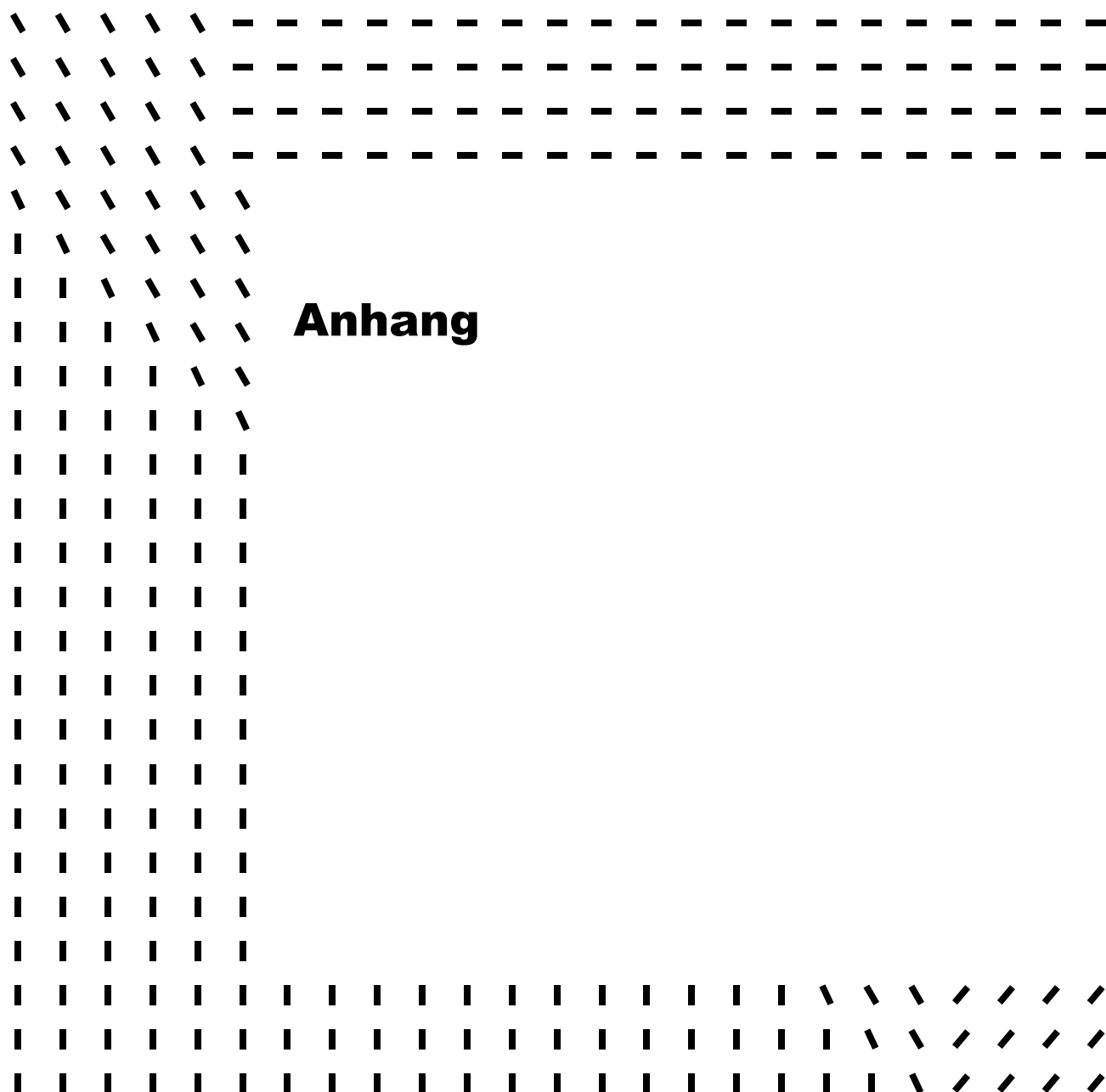
Keinen massgeblichen Einfluss auf die Einstellung zu Tempo 30 nachts oder die wahrgenommene Wirkung hat der durch Busse verursachte Lärm an der Albisstrasse und der Hardstrasse. Auch der Partylärm an der Hardstrasse scheint diesbezüglich irrelevant zu sein. Plausibel erscheint die Interpretation, dass die generell hohe Zustimmung zu Tempo 30 nachts an der Breitenstrasse/Am Wasser und der Hardstrasse zu Teilen auch darauf zurückgeführt werden kann, dass an diesen beiden Strassenabschnitten ein vergleichsweise hoher Anteil der Befragten direkt an der Strasse wohnt und/oder ihr Schlafzimmer direkt zur Strasse ausgerichtet ist.

Schliesslich könnte die unterschiedliche Zustimmung an den vier Strassenabschnitten auch auf unterschiedliche politische Einstellungen zurückzuführen sein; ein Aspekt, welcher im Rahmen der Befragung nicht abgefragt wurde.

4.3 Ausblick

Derzeit wird in verschiedenen Städten die Einführung von Tempo 30 geprüft und zum Teil bereits umgesetzt.⁸ Die Anwohnerinnen und Anwohner stellen eine wichtige Zielgruppe für die Umsetzung derartiger Projekte dar. Die vorliegende Studie zeigt auf, dass die Einstellung zu Tempo 30 – nebst personenbezogenen Faktoren wie die individuelle Mobilität – auch abhängig von der Wohnsituation und situationsbedingten Faktoren einzelner Strassen ist. Die vorliegenden Ergebnisse erlauben es Rückschlüsse auf andere Strassen mit ähnlichen Rahmenbedingungen (Strassenerscheinungsbild, Lärmsituation, Bevölkerungszusammensetzung) zu ziehen. Gleichzeitig werden aber auch weitere Erhebungen zu Strassen mit anderen Rahmenbedingungen notwendig sein, um prüfen zu können, inwiefern sich die hier vorgefunden Ergebnisse übertragen lassen.

⁸ Vgl. hierzu zum Beispiel ein kürzlich erschienener Artikel in der Zeitschrift *Strasse und Verkehr* (Dezemberausgabe), welcher die Einführung von Tempo 30 an Strassen mit besonders starker Steigung behandelt: Schmid, Thomas; Gerber, Samuel; Kindler, Bernhard (2018): Verkehrsversuch Tempo 30 in der Steigung – Auswirkungen auf Lärmsituationen und Verkehrssicherheit.

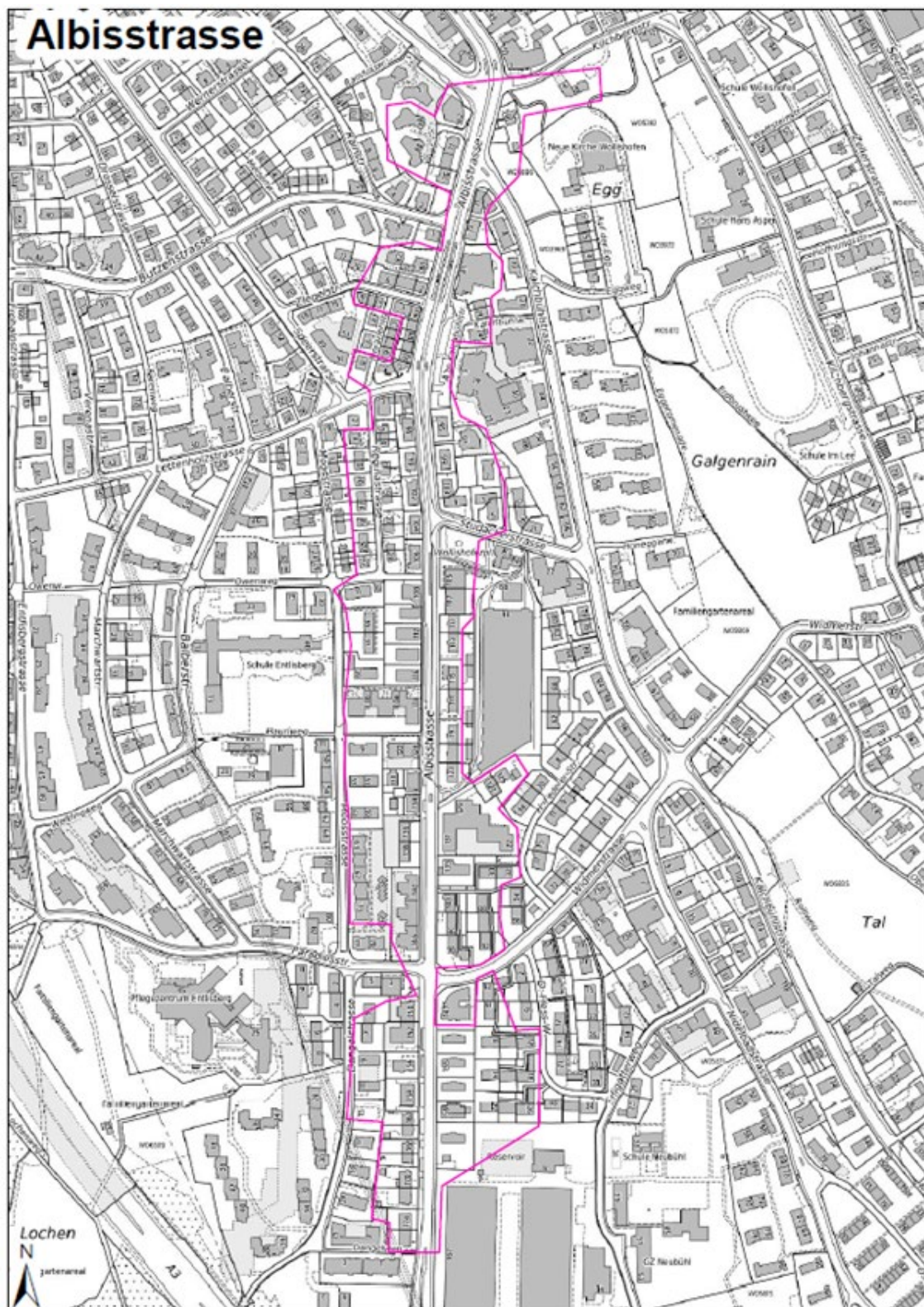


A 1 Perimeter der Pilotversuche

Nachfolgend werden die Perimeter der Pilotversuche kartografisch dargestellt. Ob ein Gebäude zum Befragungsperimeter gezählt wurde oder nicht, wurde anhand der folgenden Auswahlkriterien bestimmt:

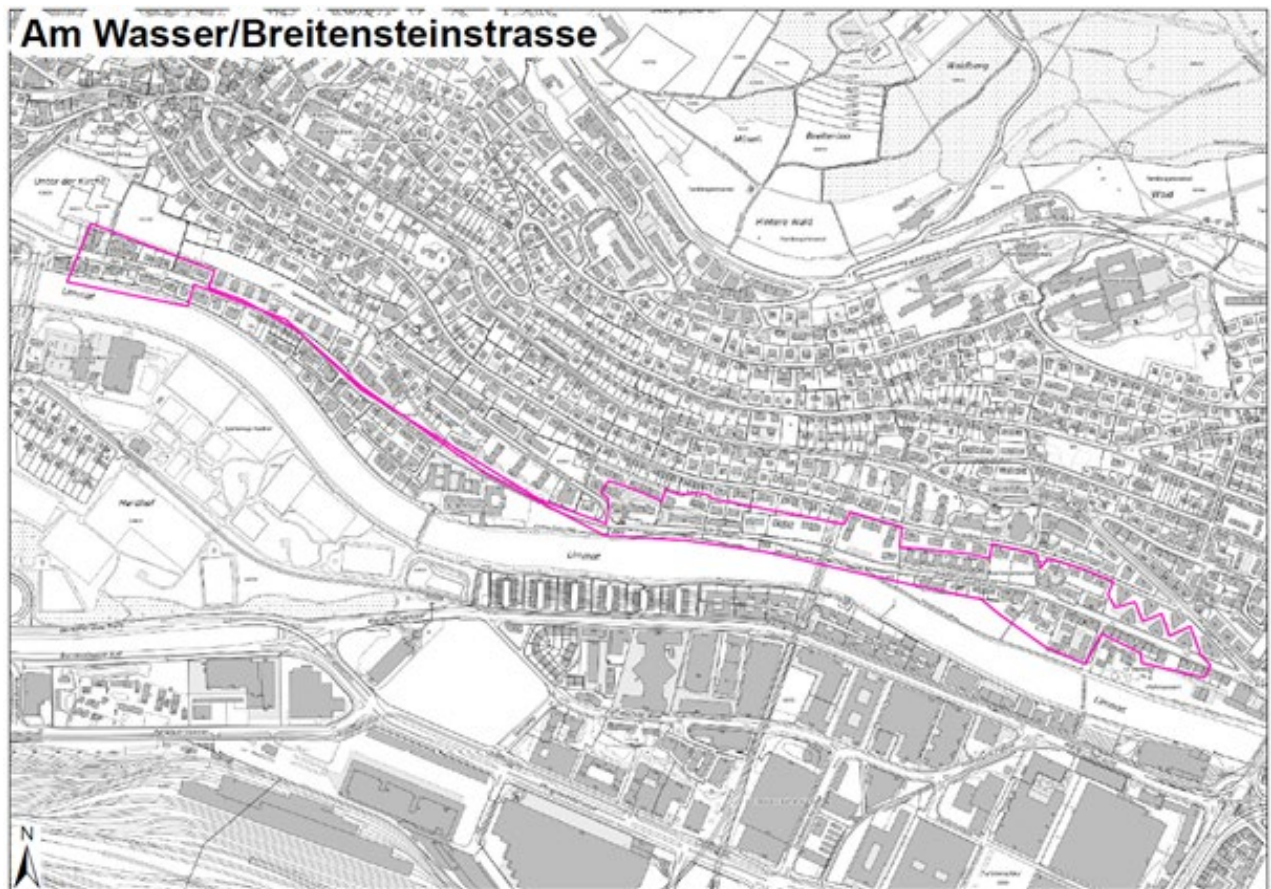
1. Gebäude befindet sich innerhalb der Pilotstrecke Tempo 30 nachts
2. Die Lärmbelastung stammt hauptsächlich von der Pilotstrecke, ansonsten wurde das Gebäude ausgeschlossen (Kreuzungsbereiche)
3. Die Lärmbelastung am lautesten Punkt der Gebäudefassade überschreitet ~ 45 dB(A) in der Nacht gemäss Lärmbelastungskataster der Stadt Zürich vom Jahr 2017
4. Die Befragungsperimeter wurden vor Ort verifiziert

DA 1 Befragungsperimeter an der Albisstrasse



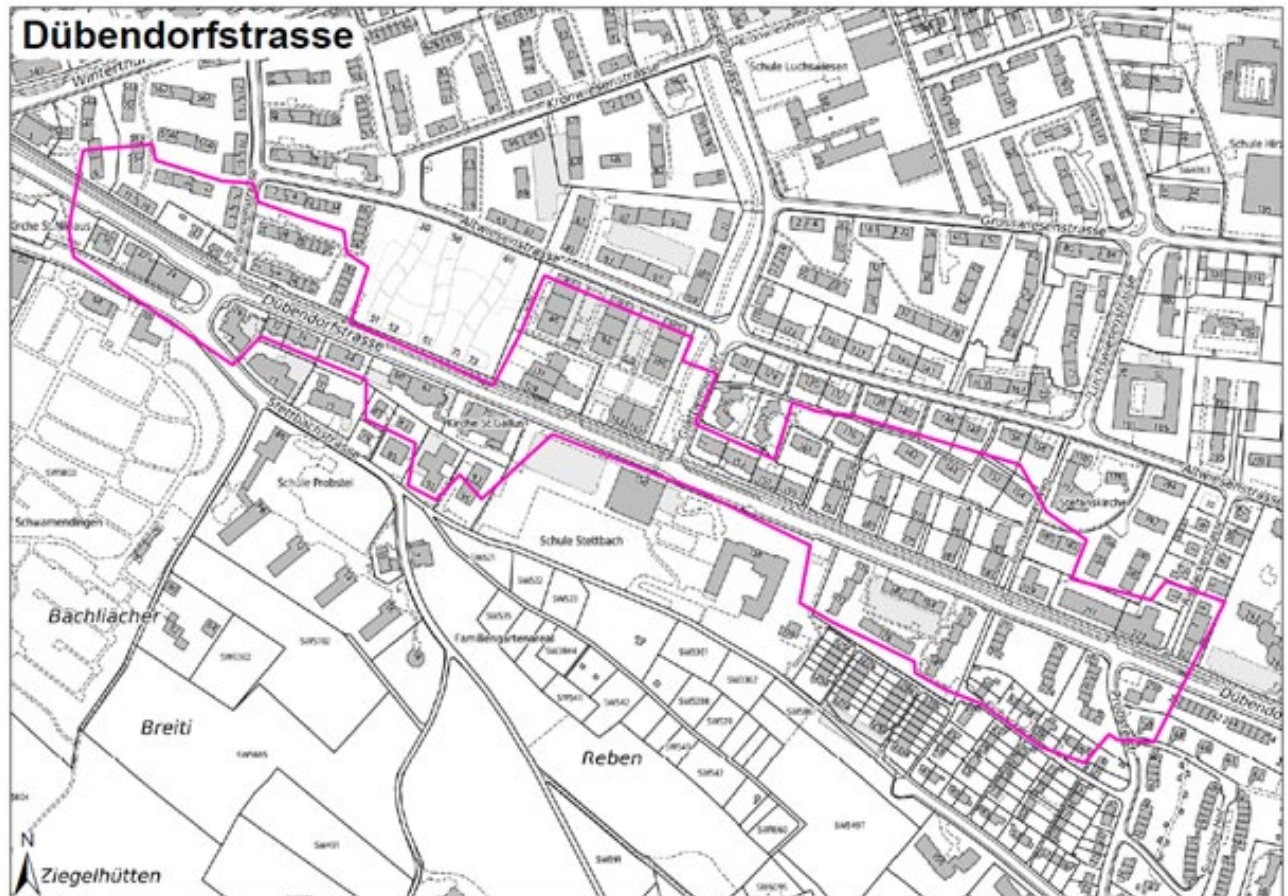
Quelle: Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich (UGZ), Fachbereich Lärmschutz und NIS

DA 2 Befragungsperimeter an der Breitensteinstrasse/Am Wasser



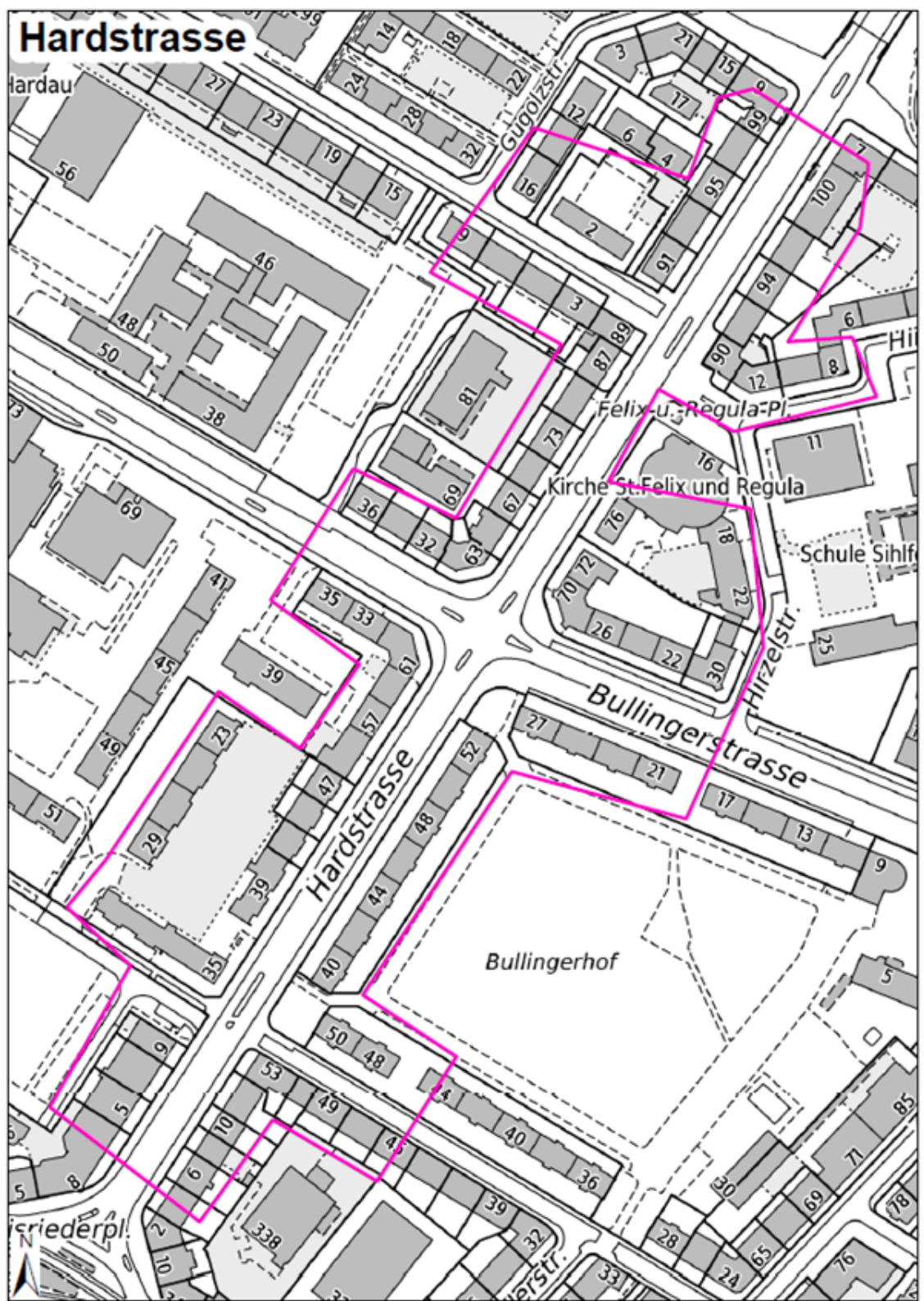
Quelle: Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich (UGZ), Fachbereich Lärmschutz und NIS

DA 3 Befragungsperimeter an der Dübendorfstrasse



Quelle: Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich (UGZ), Fachbereich Lärmschutz und NIS

DA 4 Befragungsperimeter an der Hardstrasse



Quelle: Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich (UGZ), Fachbereich Lärmschutz und NIS

A 2 Fragebogen (Beispiel für Albisstrasse)

Befragung Pilotversuch «Tempo 30 nachts» von 22.00 bis 6.00 Uhr an der Albisstrasse

Wir bitten Sie, die nachfolgenden Fragen zu beantworten und den Fragebogen anschliessend mit dem beiliegenden vorfrankierten Rückantwortcouvert an uns zurückzusenden.

Vielen Dank, dass Sie sich die Zeit nehmen, diesen Fragebogen auszufüllen.

Teil A Fragen zur Lärmsituation in der Nacht vor Einführung des Pilotversuchs

Bitte denken Sie bei der Beantwortung der Fragen A1 bis A4 an die Zeit vor Einführung des Pilotversuchs «Tempo 30 nachts» (von 22.00 bis 6.00 Uhr) bei Ihnen zuhause.

A1 Auf einer Skala von 0 bis 10: Wie stark haben Sie sich vor Einführung des Pilotversuchs in der Nacht durch Strassenlärm (inkl. öffentlicher Verkehr) an der Albisstrasse gestört gefühlt?													
0 ☐	1 ☐	2 ☐	3 ☐	4 ☐	5 ☐	6 ☐	7 ☐	8 ☐	9 ☐	10 ☐	☐ Ich kann mich nicht erinnern		
										Sehr stark			

A2 Was hat Sie vor Einführung des Pilotversuchs in der Nacht in Bezug auf Strassenlärm am meisten gestört? (mehrere Antworten möglich)	
☐ Es hat mich nichts gestört	☐ Blaulichtfahrten
☐ Der Strassenverkehrslärm ganz grundsätzlich	☐ Vorbeifahrten von Lastwagen
☐ Die hohe Verkehrsmenge	☐ Vorbeifahrten von Bussen
☐ Einzelne besonders laute Vorbeifahrten	☐ Vorbeifahrten von Trams
☐ Ich kann mich nicht erinnern	☐ Andere Störung(en):

A3 Haben Sie vor Einführung des Pilotversuchs in der Nacht eine oder mehrere der folgenden Massnahmen gegen Strassenlärm ergriffen? (mehrere Antworten möglich)	
☐ Nein, ich habe keine Massnahmen ergriffen	
☐ Tragen von Ohrstöpseln	☐ Anderswo schlafen/Zimmer wechseln
☐ Schliessen der Fenster	☐ Einnahme von Schlaf-/Beruhigungsmitteln
☐ Ändern der Schlafenszeiten	☐ Lesen, Fernsehen, Musik hören, Handy
☐ Ich kann mich nicht erinnern	☐ Andere Massnahm(en):

A4 Haben Sie sich vor Einführung des Pilotversuchs in der Nacht durch anderen Lärm als Strassenlärm gestört gefühlt? (mehrere Antworten möglich)	
☐ Nein, es hat mich kein anderer Lärm gestört	☐ Eisenbahnlärm
☐ Fluglärm	☐ Lärm durch Partygänger/-innen
☐ Ich kann mich nicht erinnern	☐ Anderer Lärm:

Teil B Fragen zur Einführung von «Tempo 30 nachts»

B1 Wie haben Sie davon erfahren, dass an der Albisstrasse ein Pilotversuch «Tempo 30 nachts» (von 22.00 bis 6.00 Uhr) durchgeführt wird?

☐ Ich habe durch dieses Schreiben davon erfahren.

☐ Ich habe es aus den Medien erfahren.

☐ Ich habe die Tempo 30 Schilder gesehen.

☐ Ein/eine Nachbar/-in hat mir davon erzählt.

☐ Anderes:

B2 Haben Sie seit der Einführung der Massnahme «Tempo 30 nachts» eine Veränderung des Strassenlärms in der Nacht an der Albisstrasse wahrgenommen?

☐ Keine Veränderung

☐ Leichte Reduzierung

☐ Starke Reduzierung

☐ Leichte Zunahme

☐ Starke Zunahme

☐ Weiss nicht

B3 Generell, hat sich Ihre Schlafqualität seit der Einführung der Massnahme «Tempo 30 nachts» an der Albisstrasse verändert?

☐ Keine Veränderung

☐ Leichte Verbesserung

☐ Deutliche Verbesserung

☐ Leichte Verschlechterung

☐ Deutliche Verschlechterung

☐ Weiss nicht

Teil C Fragen zu Ihrer Einstellung zu Tempo 30

C1 Würden Sie die permanente Einführung von «Tempo 30 nachts» an der Albisstrasse befürworten?

☐ Ja ☐ Eher ja ☐ Eher nein ☐ Nein ☐ Weiss nicht

Falls ja oder eher ja: Was sind für Sie wichtige Gründe, die für die permanente Einführung von «Tempo 30 nachts» an der Albisstrasse sprechen?

Falls nein oder eher nein: Was sind für Sie wichtige Gründe, die gegen die permanente Einführung von «Tempo 30 nachts» an der Albisstrasse sprechen?

C2 Würden Sie die permanente Einführung von «Tempo 30 tagsüber und nachts» an der Albisstrasse befürworten?

☐ Ja ☐ Eher ja ☐ Eher nein ☐ Nein ☐ Weiss nicht

C3 Was halten Sie von Tempo 30 in anderen städtischen Gebieten mit vorwiegend Wohnnutzung?

Tempo 30 nachts	0 ☐	1 ☐	2 ☐	3 ☐	4 ☐	5 ☐	6 ☐	7 ☐	8 ☐	9 ☐	10 ☐
	Sehr dagegen									Sehr dafür	
Tempo 30 tagsüber und nachts	0 ☐	1 ☐	2 ☐	3 ☐	4 ☐	5 ☐	6 ☐	7 ☐	8 ☐	9 ☐	10 ☐
	Sehr dagegen									Sehr dafür	

Teil D Allgemeine Angaben

D1 Angaben zur Person

Ihr Jahrgang	Ihr Geschlecht	Ihre Nationalität
.....	☐ Weiblich	☐ Schweiz
	☐ Männlich	☐ Andere Nationalität

Welche Schul- und Berufsbildung haben Sie zuletzt abgeschlossen?

☐ Obligatorische Schule	☐ Höhere Fachschule (HTL, HWV)
☐ Berufslehre oder Vollzeitberufsschule	☐ Universität, ETH, Fachhochschule
☐ Maturitätsschule, Lehrer/-innen-Seminar	☐ Zurzeit noch in der Ausbildung
☐ Höhere Fach- oder Berufsausbildung	☐ Andere Ausbildung:

D2 Angaben zu Ihrem Wohnumfeld**Wie lange wohnen Sie schon in Ihrer jetzigen Wohnung/Ihrem jetzigen Haus?**

..... Jahre

Wie viele Personen leben insgesamt in Ihrem Haushalt?

..... Erwachsene

..... Kinder

Ihre Wohnung/Ihr Haus liegt ...☐ Direkt an der Albisstrasse (1. Bautiefe)☐ Eine Häuserzeile dahinter (2. Bautiefe)☐ Zwei Häuserzeilen oder mehr dahinter (3. Bautiefe oder mehr)**Wie ist die Ausrichtung Ihres Schlafzimmers zur Albisstrasse?**☐ Zur Strasse☐ Seitlich zur Strasse☐ Von der Strasse abgewandt oder zu einem Innenhof**D3 Angaben zur Mobilität****Steht in Ihrem Haushalt ein Auto zur Verfügung?****Falls ja: Wie oft nutzen Sie dieses Auto durchschnittlich pro Woche?**☐ Nein☐ Ja, wie häufig? → ☐ 0–1 Mal pro Woche ☐ 2–4 Mal pro Woche ☐ 5 Mal pro Woche oder mehr**Steht in Ihrem Haushalt ein Fahrrad zur Verfügung?****Falls ja: Wie oft nutzen Sie dieses Fahrrad durchschnittlich pro Woche?**☐ Nein☐ Ja, wie häufig? → ☐ 0–1 Mal pro Woche ☐ 2–4 Mal pro Woche ☐ 5 Mal pro Woche oder mehr**Besitzen Sie eines der folgenden Abonnemente für den öffentlichen Verkehr?**☐ Nein☐ Ja, nämlich: → ☐ GA ☐ ZVV-NetzPass Jahres- oder Monatsabo☐ Halbtax ☐ ZVV-9-UhrPass☐ Anderes Abonnement:**Haben Sie weitere Bemerkungen zum Pilotversuch «Tempo 30 nachts» oder zur Befragung?**

.....

.....

.....

Vielen Dank für Ihre Teilnahme an der Befragung.**Benutzen Sie bitte das beiliegende vorfrankierte Couvert für die Rücksendung des Fragebogens.**

A 3 Vergleich des Befragungssamples mit der Grundgesamtheit

DA 5 Alter (in Altersklassen)

	Gesamt		Albisstrasse		Breitensteinstrasse/ Am Wasser		Dübendorfstrasse		Hardstrasse	
	GG	Befragung	GG	Befragung	GG	Befragung	GG	Befragung	GG	Befragung
18–39 Jahre	50%	44%	51%	45%	47%	38%	44%	33%	56%	65%
40–59 Jahre	31%	34%	30%	30%	35%	45%	31%	30%	30%	21%
60–79 Jahre	16%	19%	15%	21%	16%	15%	20%	30%	12%	11%
80 Jahre und älter	4%	3%	4%	3%	2%	2%	6%	6%	2%	3%

Quellen: Statistik Stadt Zürich und Befragung Tempo 30 nachts 2018 (ungewichtet), n = 911.

Legende: GG = Grundgesamtheit.

DA 6 Geschlecht

	Gesamt		Albisstrasse		Breitensteinstrasse/ Am Wasser		Dübendorfstrasse		Hardstrasse	
	GG	Befragung	GG	Befragung	GG	Befragung	GG	Befragung	GG	Befragung
Weiblich	50%	51%	52%	54%	51%	50%	51%	45%	48%	50%
Männlich	50%	49%	48%	46%	49%	50%	49%	55%	52%	50%

Quellen: Statistik Stadt Zürich und Befragung Tempo 30 nachts 2018 (ungewichtet), n = 911.

Legende: GG = Grundgesamtheit.

DA 7 Nationalität

	Gesamt		Albisstrasse		Breitensteinstrasse/ Am Wasser		Dübendorfstrasse		Hardstrasse	
	GG	Befragung	GG	Befragung	GG	Befragung	GG	Befragung	GG	Befragung
Schweiz	61%	82%	58%	78%	74%	86%	65%	88%	47%	75%
Andere Nationalität	39%	18%	42%	22%	26%	14%	35%	13%	53%	25%

Quellen: Statistik Stadt Zürich und Befragung Tempo 30 nachts 2018 (ungewichtet), n = 911.

Legende: GG = Grundgesamtheit.

DA 8 Haushaltsgrösse

	Gesamt		Albisstrasse		Breitensteinstrasse/ Am Wasser		Dübendorfstrasse		Hardstrasse	
	GG	Befragung	GG	Befragung	GG	Befragung	GG	Befragung	GG	Befragung
1 Person	44%	35%	48%	40%	45%	30%	44%	40%	38%	33%
2 Personen	31%	40%	31%	31%	34%	45%	29%	41%	31%	48%
3 Personen	13%	14%	12%	16%	12%	14%	13%	9%	18%	15%
4 Personen	8%	8%	8%	11%	7%	9%	9%	7%	11%	3%
5 Personen	2%	2%	1%	2%	2%	2%	3%	2%	2%	1%
6 Personen	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	1%	0%
7 und mehr Personen	1%	0%	1%	0%	1%	0%	1%	0%	0%	0%

Quellen: Statistik Stadt Zürich und Befragung Tempo 30 nachts 2018 (ungewichtet), n = 911.

Legende: GG = Grundgesamtheit.

A 4 Weitere Auswertungen

Auswertungen zu Charakterisierungsmerkmalen (Kapitel 2)

DA 9 Wie lange wohnen Sie schon in Ihrer jetzigen Wohnung/Ihrem jetzigen Haus?					
	<i>Gesamt</i> (n = 907)	<i>Albisstrasse</i> (n = 313)	<i>Breitensteinstrasse/ Am Wasser</i> (n = 311)	<i>Dübendorfstrasse</i> (n = 150)	<i>Hardstrasse</i> (n = 133)
0–1 Jahre	13%	13%	10%	8%	29%
1–2 Jahre	10%	7%	10%	9%	15%
2–3 Jahre	10%	12%	13%	3%	8%
3–4 Jahre	9%	10%	8%	13%	6%
4–5 Jahre	5%	7%	5%	5%	2%
5–10 Jahre	16%	19%	16%	13%	16%
10–20 Jahre	22%	18%	25%	33%	14%
Über 20 Jahre	14%	15%	13%	16%	11%
Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (ungewichtet).					

DA 10 Ihre Wohnung/Ihr Haus liegt ...					
	<i>Gesamt</i> (n = 906)	<i>Albisstrasse</i> (n = 309)	<i>Breitensteinstrasse/ Am Wasser</i> (n = 313)	<i>Dübendorfstrasse</i> (n = 151)	<i>Hardstrasse</i> (n = 133)
Direkt an der Strasse (1. Bautiefe)	67%	57%	81%	54%	74%
Eine Häuserzeile dahinter (2. Bautiefe)	30%	40%	18%	40%	25%
Zwei Häuserzeilen oder mehr dahinter (3. Bautiefe oder mehr)	2%	3%	1%	6%	2%
Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (ungewichtet).					

DA 11 Wie ist die Ausrichtung Ihres Schlafzimmers zur Strasse?

	<i>Gesamt</i> (n = 909)	<i>Albisstrasse</i> (n = 313)	<i>Breitensteinstrasse/ Am Wasser</i> (n = 313)	<i>Dübendorfstrasse</i> (n = 150)	<i>Hardstrasse</i> (n = 133)
Zur Strasse	39%	36%	40%	26%	59%
Seitlich zur Strasse	37%	38%	34%	55%	20%
Von der Strasse abgewandt oder zu einem Innenhof	24%	26%	26%	19%	21%

Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (ungewichtet).

DA 12 Wie viele Personen leben insgesamt in Ihrem Haushalt?

	<i>Gesamt</i> (n = 904)	<i>Albisstrasse</i> (n = 310)	<i>Breitensteinstrasse/Am Wasser</i> (n = 311)	<i>Dübendorfstrasse</i> (n = 150)	<i>Hardstrasse</i> (n = 133)
1 Person	35%	40%	30%	40%	33%
2 Personen	40%	31%	45%	41%	48%
3 Personen	14%	16%	14%	9%	15%
4 Personen	8%	11%	9%	7%	3%
5 Personen	2%	2%	2%	2%	1%
6 Personen	0%	0%	0%	1%	0%
7 und mehr Personen	0%	0%	0%	0%	0%

Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (ungewichtet).

DA 13 Alter (in Altersklassen)

	<i>Gesamt</i> (n = 867)	<i>Albisstrasse</i> (n = 299)	<i>Breitensteinstrasse/ Am Wasser</i> (n = 302)	<i>Dübendorfstrasse</i> (n = 141)	<i>Hardstrasse</i> (n = 125)
18–39 Jahre	44%	45%	38%	33%	65%
40–59 Jahre	34%	30%	45%	30%	21%
60–79 Jahre	19%	21%	15%	30%	11%
80 Jahre und älter	3%	3%	2%	6%	3%

Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (ungewichtet).

DA 14 Geschlecht

	<i>Gesamt</i> (n = 886)	<i>Albisstrasse</i> (n = 306)	<i>Breitensteinstrasse/ Am Wasser</i> (n = 307)	<i>Dübendorfstrasse</i> (n = 145)	<i>Hardstrasse</i> (n = 128)
Weiblich	51%	54%	50%	45%	50%
Männlich	49%	46%	50%	55%	50%

Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (ungewichtet).

DA 15 Welche Schul- und Berufsbildung haben Sie zuletzt abgeschlossen?

	<i>Gesamt</i> (n = 895)	<i>Albisstrasse</i> (n = 308)	<i>Breitensteinstrasse/ Am Wasser</i> (n = 311)	<i>Dübendorfstrasse</i> (n = 145)	<i>Hardstrasse</i> (n = 131)
Obligatorische Schule	3%	1%	0%	7%	7%
Berufslehre oder Vollzeitberufsschule	19%	17%	14%	37%	14%
Maturitätsschule, Lehrer/-innen-Seminar	6%	8%	4%	7%	7%
Höhere Fach- oder Berufsausbildung	15%	15%	16%	21%	4%
Höhere Fachschule (HTL, HWV)	8%	11%	8%	7%	2%
Universität, ETH, Fachhochschule	45%	44%	56%	15%	59%
Zurzeit noch in der Ausbildung	1%	0%	0%	4%	3%
Andere Ausbildung	3%	3%	2%	3%	5%

Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (ungewichtet).

DA 16 Nationalität

	<i>Gesamt</i> (n = 875)	<i>Albisstrasse</i> (n = 301)	<i>Breitensteinstrasse/ Am Wasser</i> (n = 298)	<i>Dübendorfstrasse</i> (n = 144)	<i>Hardstrasse</i> (n = 132)
Schweiz	82%	78%	86%	88%	75%
Andere Nationalität	18%	22%	14%	13%	25%

Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (ungewichtet).

DA 17 Steht in Ihrem Haushalt ein Auto zur Verfügung? Falls ja, wie oft nutzen Sie dieses durchschnittlich pro Woche?

	<i>Gesamt (n = 908)</i>	<i>Albisstrasse (n = 313)</i>	<i>Breitensteinstrasse/ Am Wasser (n = 312)</i>	<i>Dübendorfstrasse (n = 151)</i>	<i>Hardstrasse (n = 132)</i>
Nein	42%	40%	39%	32%	68%
Ja	58%	60%	61%	68%	32%
0- Bis 1-mal pro Woche	30%	23%	37%	22%	45%
2- bis 4-mal pro Woche	37%	38%	36%	44%	23%
5-mal pro Woche oder mehr	33%	39%	27%	34%	33%

Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (ungewichtet).

DA 18 Steht in Ihrem Haushalt ein Fahrrad zur Verfügung? Falls ja, wie oft nutzen Sie dieses durchschnittlich pro Woche?

	<i>Gesamt (n = 903)</i>	<i>Albisstrasse (n = 310)</i>	<i>Breitensteinstrasse/ Am Wasser (n = 312)</i>	<i>Dübendorfstrasse (n = 150)</i>	<i>Hardstrasse (n = 131)</i>
Nein	25%	33%	17%	31%	21%
Ja	75%	67%	83%	69%	79%
0- bis 1-mal pro Woche	29%	33%	25%	39%	25%
2- bis 4-mal pro Woche	32%	36%	31%	35%	26%
5-mal pro Woche oder mehr	38%	31%	44%	27%	50%

Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (ungewichtet).

DA 19 Besitzen Sie ein Abonnement für den öffentlichen Verkehr? (mehrere Antworten möglich)

	<i>Gesamt (n = 906)</i>	<i>Albisstrasse (n = 312)</i>	<i>Breitensteinstrasse/ Am Wasser (n = 312)</i>	<i>Dübendorfstrasse (n = 150)</i>	<i>Hardstrasse (n = 132)</i>
Nein	14%	13%	15%	22%	10%
Ja	86%	88%	85%	78%	90%
GA	18%	15%	23%	9%	25%
Halbtax	60%	61%	67%	58%	45%
ZVV-NetzPass Jahres- oder Monatsabo	45%	52%	35%	49%	50%
ZVV-9-UhrPass	4%	6%	2%	8%	3%
Anderes Abonnement	4%	4%	3%	7%	3%

Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (ungewichtet).

Vertiefende Auswertungen zu den Einstellungen zu und der Wirkung von Tempo 30
(Kapitel 3)

DA 20 Häufigste genannte Gründe für oder gegen die permanente Einführung von Tempo 30 nachts an eigener Strasse			
<i>Albisstrasse</i> (n = 314)	<i>Breitensteinstrasse/ Am Wasser</i> (n = 313)	<i>Dübendorfstrasse</i> (n = 151)	<i>Hardstrasse</i> (n = 133)
Gründe <i>für</i> die Einführung von Tempo 30 nachts			
Lärmreduktion (134)	Lärmreduktion (147)	Besserer Schlaf (30)	Lärmreduktion (72)
Besserer Schlaf (30)	Besserer Schlaf (69)	Lärmreduktion (27)	Besserer Schlaf (26)
Sicherheit (28)	Verkehrsberuhigung (48)	Sicherheit (14)	Sicherheit (15)
Lebensqualität (18)	Sicherheit (33)	Umwelt (5)	Lebensqualität (12)
Verkehrsberuhigung (17)	Lebensqualität (28)	Verkehrsberuhigung (4)	Verkehrsberuhigung (10)
Umwelt (16)	Umwelt (6)	Lebensqualität (2)	Umwelt (5)
Gründe <i>gegen</i> die Einführung von Tempo 30 nachts			
Verkehrsbehinderung (18)	Keinen Nutzen (11)	Keine Lärmveränderung (19)	Keine Lärmveränderung (7)
Keinen Nutzen (18)	Keine Lärmveränderung (11)	Gibt andere Lärmquellen (18)	Keinen Nutzen (5)
Keine Lärmveränderung (14)	Verwirrend (Tag/Nacht) (8)	Langsam fahren ist lauter (11)	Verkehrsbehinderung (3)
Langsam fahren ist lauter (11)	Verkehrsbehinderung (3)	Verkehrsbehinderung (8)	Verwirrend (Tag/Nacht) (3)
Gibt andere Lärmquellen (9)	Gibt andere Lärmquellen (3)	Schikane für Autofahrer (7)	Wird nicht kontrolliert (3)
Durchfahrts-/Hauptstrasse (8)	Schikane für Autofahrer (2)	Keinen Nutzen (6)	Zu langsam (1)
Verwirrend (Tag/Nacht) (7)	Verkehrslärm ist gering (2)	Durchfahrts-/Hauptstrasse (3)	Gibt immer Temposünder (1)
Schikane für Autofahrer (7)	Gibt immer Temposünder (2)	Verwirrend (Tag/Nacht) (3)	Langsam fahren ist lauter (1)
Gibt immer Temposünder (4)	Wird nicht kontrolliert (2)	Gibt immer Temposünder (3)	Durchfahrts-/Hauptstrasse (1)
Wird nicht kontrolliert (4)	Zu langsam (1)	Luftverschmutzung (1)	Lärm gehört zur Stadt (1)
Verkehrslärm ist gering (3)	Durchfahrts-/Hauptstrasse (1)	Verkehrslärm ist gering (1)	Schikane für Autofahrer (1)
Lärm gehört zur Stadt (2)		Wird nicht kontrolliert (1)	
Luftverschmutzung (1)			
Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (ungewichtet).			
Hinweis: Die offenen Antworten wurden soweit möglich gruppiert. Angegeben ist die ungewichtete Auszählung der Antworten.			

DA 21 Rolle des Bildungsniveaus im Hinblick auf die Zustimmungsraten für Tempo 30 nachts

		<i>Würden Sie die permanente Einführung von Tempo 30 nachts an Ihrer Strasse befürworten?</i>				
		Ja	Eher ja	Eher nein	Nein	Weiss nicht
<i>Welche Schul- und Berufsbildung haben Sie zuletzt abgeschlossen?</i>	Obligatorische Schule	48%	0%	4%	33%	15%
	Berufslehre oder Vollzeitberufsschule	46%	9%	7%	37%	2%
	Maturitätsschule, Lehrer/-innen-Seminar	63%	15%	0%	17%	5%
	Höhere Fach- oder Berufsausbildung	57%	3%	5%	33%	2%
	Höhere Fachschule (HTL, HWV)	47%	12%	7%	32%	3%
	Universität, ETH, Fachhochschule	68%	8%	6%	14%	4%
	Zurzeit noch in der Ausbildung	45%	18%	0%	36%	0%
	Andere Ausbildung	50%	21%	8%	17%	4%

Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (gewichtet).

DA 22 Rolle des Bildungsniveaus im Hinblick auf die Zustimmungsraten für Tempo 30 tagsüber und nachts

		<i>Würden Sie die permanente Einführung von Tempo 30 tagsüber und nachts an Ihrer Strasse befürworten?</i>				
		Ja	Eher ja	Eher nein	Nein	Weiss nicht
<i>Welche Schul- und Berufsbildung haben Sie zuletzt abgeschlossen?</i>	Obligatorische Schule	50%	8%	4%	38%	0%
	Berufslehre oder Vollzeitberufsschule	25%	13%	7%	49%	5%
	Maturitätsschule, Lehrer/-innen-Seminar	38%	17%	7%	36%	2%
	Höhere Fach- oder Berufsausbildung	44%	6%	6%	44%	1%
	Höhere Fachschule (HTL, HWV)	51%	7%	3%	39%	0%
	Universität, ETH, Fachhochschule	54%	10%	9%	24%	3%
	Zurzeit noch in der Ausbildung	10%	10%	20%	60%	0%
	Andere Ausbildung	30%	9%	13%	43%	4%

Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (gewichtet).

DA 23 Rolle der Ausrichtung des Schlafzimmers im Hinblick auf die Zustimmungsraten für Tempo 30 nachts

		<i>Würden Sie die permanente Einführung von Tempo 30 nachts an Ihrer Strasse befürworten?</i>				
		Ja	Eher ja	Eher nein	Nein	Weiss nicht
<i>Wie ist die Ausrichtung Ihres Schlafzimmers?</i>	Zur Strasse oder seitlich zur Strasse	61%	7%	6%	22%	5%
	Von der Strasse abgewandt oder zu einem Innenhof	53%	14%	7%	24%	2%

Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (gewichtet).

DA 24 Rolle der Ausrichtung des Schlafzimmers im Hinblick auf die Zustimmungsraten für Tempo 30 tagsüber und nachts

		<i>Würden Sie die permanente Einführung von Tempo 30 tagsüber und nachts an Ihrer Strasse befürworten?</i>				
		Ja	Eher ja	Eher nein	Nein	Weiss nicht
<i>Wie ist die Ausrichtung Ihres Schlafzimmers?</i>	Zur Strasse oder seitlich zur Strasse	46%	9%	8%	34%	3%
	Von der Strasse abgewandt oder zu einem Innenhof	42%	11%	8%	35%	4%

Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (gewichtet).

DA 25 Rolle der Wahrnehmung von Tramlärm an der Albisstrasse und der Dübendorfstrasse im Hinblick auf die Zustimmungsraten für Tempo 30 nachts

		<i>Würden Sie die permanente Einführung von Tempo 30 nachts an Ihrer Strasse befürworten?</i>				
		Ja	Eher ja	Eher nein	Nein	Weiss nicht
Albisstrasse	Tramlärm ist störend	52%	10%	7%	28%	3%
	Tramlärm ist nicht störend	58%	6%	6%	28%	2%
Dübendorfstrasse	Tramlärm ist störend	26%	14%	14%	41%	6%
	Tramlärm ist nicht störend	32%	6%	11%	42%	9%

Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (gewichtet).

DA 26 Rolle der Wahrnehmung von Tramlärm an der Albisstrasse und der Dübendorfstrasse im Hinblick auf die Zustimmungsraten für Tempo 30 tagsüber und nachts

		<i>Würden Sie die permanente Einführung von Tempo 30 tagsüber und nachts an Ihrer Strasse befürworten?</i>				
		Ja	Eher ja	Eher nein	Nein	Weiss nicht
Albisstrasse	Tramlärm ist störend	33%	13%	9%	44%	1%
	Tramlärm ist nicht störend	36%	10%	7%	46%	1%
Dübendorfstrasse	Tramlärm ist störend	14%	8%	21%	55%	3%
	Tramlärm ist nicht störend	16%	11%	11%	56%	5%

Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (gewichtet).

DA 27 Rolle der Wahrnehmung von Fluglärm an der Dübendorfstrasse im Hinblick auf die Zustimmungsraten für Tempo 30 nachts

		<i>Würden Sie die permanente Einführung von Tempo 30 nachts an Ihrer Strasse befürworten?</i>				
		Ja	Eher ja	Eher nein	Nein	Weiss nicht
Dübendorfstrasse	Fluglärm ist störend	28%	9%	15%	42%	6%
	Fluglärm ist nicht störend	30%	12%	8%	42%	8%

Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (gewichtet).

DA 28 Rolle der Wahrnehmung von Fluglärm an der Dübendorfstrasse im Hinblick auf die Zustimmungsraten für Tempo 30 tagsüber und nachts

		<i>Würden Sie die permanente Einführung von Tempo 30 tagsüber und nachts an Ihrer Strasse befürworten?</i>				
		Ja	Eher ja	Eher nein	Nein	Weiss nicht
Dübendorfstrasse	Fluglärm ist störend	15%	13%	21%	51%	1%
	Fluglärm ist nicht störend	17%	5%	8%	61%	8%

Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (gewichtet).

DA 29 Binär logistisches Regressionsmodell zur Erklärung der Einstellung zu Tempo 30 nachts und tagsüber und nachts

Variable	Zustimmung zu Tempo 30 nachts		Zustimmung zu Tempo 30 tagsüber und nachts	
	Koeffizient	Standardfehler	Koeffizient	Standardfehler
Konstante	-1.938	0.707	-3.709	0.705
Personenbezogene Faktoren				
Anzahl Wohnjahre an Strasse	-0.005	0.01	-0.009	0.009
Alter in Jahren	0.001	0.008	0.013	0.007
Haushaltsgrösse	<i>0.344</i>	0.108	<i>0.418</i>	0.097
Weiblich	<i>0.676</i>	0.218	0.266	0.19
Besitzer/-in eines ÖV-Abonnements	-0.134	0.277	-0.268	0.27
Besitzer/-in eines Fahrrads	0.134	0.257	<i>0.519</i>	0.231
Person fährt mehr als 1 mal pro Woche Auto	-1.788	0.226	-1.567	0.206
Uni-/ETH- oder Fachhochschulabschluss	0.114	0.236	0.125	0.205
Schweizer Pass	-0.14	0.287	-0.05	0.246
Schlafzimmerfenster auf Strasse gerichtet	-0.024	0.215	-0.058	0.189
An erster Häuserzeile wohnhaft	-0.102	0.231	-0.065	0.205
Person fühlt sich durch Strassenlärm gestört	<i>3.055</i>	0.348	<i>2.975</i>	0.404
Strassenbezogene Faktoren (Referenzkategorie = Albisstrasse)				
Breitensteinstrasse/Am Wasser	<i>0.98</i>	0.266	<i>1.389</i>	0.235
Dübendorfstrasse	-1.024	0.284	-0.993	0.278
Hardstrasse	<i>0.995</i>	0.387	0.431	0.284

Quelle: eigene Berechnung anhand Daten der Befragung Tempo 30 nachts 2018 (ungewichtet).

Hinweis: Die fett markierten Koeffizienten geben einen statistisch signifikanten Effekt an ($p < 0.1$).

DA 30 Wie haben Sie davon erfahren, dass an Ihrer Strasse ein Pilotversuch Tempo 30 nachts (von 22.00 bis 6.00 Uhr) durchgeführt wird? (Mehrere Antworten möglich)

	<i>Gesamt (n = 911)</i>	<i>Albisstrasse (n = 314)</i>	<i>Breitensteinstrasse Am Wasser (n = 313)</i>	<i>Dübendorfstrasse (n = 151)</i>	<i>Hardstrasse (n = 133)</i>
Ich habe durch dieses Schreiben davon erfahren	10%	8%	5%	16%	21%
Ich habe es aus den Medien erfahren	22%	16%	31%	25%	13%
Ich habe die Tempo 30 Schilder gesehen	67%	74%	64%	62%	65%
Ein/eine Nachbar/-in hat mir davon erzählt	6%	7%	8%	2%	4%
Anderes	4%	3%	6%	3%	4%

Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (gewichtet).

DA 31 Rolle der Ausrichtung des Schlafzimmers im Hinblick auf eine wahrgenommene Veränderung des Strassenlärms

		<i>Haben Sie seit der Einführung der Massnahme Tempo 30 nachts eine Veränderung des Strassenlärms in der Nacht an Ihrer Strasse wahrgenommen?</i>					
		<i>Keine Veränderung</i>	<i>Leichte Reduzierung</i>	<i>Starke Reduzierung</i>	<i>Leichte Zunahme</i>	<i>Starke Zunahme</i>	<i>Weiss nicht</i>
<i>Wie ist die Ausrichtung Ihres Schlafzimmers?</i>	<i>Zur Strasse/ seitlich zur Strasse</i>	29%	35%	29%	2%	1%	4%
	<i>Von der Strasse abgewandt oder zu einem Innenhof</i>	36%	31%	26%	1%	1%	5%

Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (gewichtet).

DA 32 Rolle der Ausrichtung des Schlafzimmers im Hinblick auf eine wahrgenommene Verbesserung der Schlafqualität

		<i>Generell, hat sich Ihre Schlafqualität seit der Einführung der Massnahme Tempo 30 nachts an Ihrer Strasse verändert?</i>					
		<i>Keine Ver- änderung</i>	<i>Leichte Ver- besserung</i>	<i>Deutliche Ver- besserung</i>	<i>Leichte Ver- schlechterung</i>	<i>Deutliche Ver- schlechterung</i>	<i>Weiss nicht</i>
<i>Wie ist die Ausrichtung Ihres Schlafzimmers?</i>	<i>Zur Strasse/ seitlich zur Strasse</i>	44%	27%	24%	1%	1%	3%
	<i>Von der Strasse abgewandt oder zu einem Innenhof</i>	55%	21%	17%	0%	1%	6%

Quelle: Befragung Tempo 30 nachts 2018 (gewichtet).

DA 33 Binär logistisches Regressionsmodell zur Erklärung der angegebenen Verbesserung der Schlafqualität

Variable	Verbesserung der Schlafqualität	
	Koeffizient	Standardfehler
Konstante	-2.275	0.688
Personenbezogene Faktoren		
Anzahl Wohnjahre an Strasse	-0.012	0.009
Alter in Jahren	-0.007	0.007
Haushaltsgrösse	0.125	0.096
Weiblich	0.236	0.193
Besitzer/-in eines ÖV-Abonnements	-0.037	0.265
Besitzer/-in eines Fahrrads	0.226	0.234
Person fährt mehr als 1-mal pro Woche Auto	-0.906	0.202
Universitäts-/ETH- oder Fachhochschulabschluss	0.211	0.211
Schweizer Pass	-0.124	0.258
Schlafzimmerfenster auf Strasse gerichtet	-0.146	0.193
An erster Häuserzeile wohnhaft	0.303	0.205
Person fühlt sich durch Strassenlärm gestört	3.371	0.403
Strassenbezogene Faktoren (Referenzkategorie = Albisstrasse)		
Breitensteinstrasse/Am Wasser	0.665	0.238
Dübendorfstrasse	-1.028	0.269
Hardstrasse	0.076	0.307

Quelle: eigene Berechnung anhand Daten der Befragung Tempo 30 nachts 2018 (ungewichtet).

Hinweis: Die fett markierten Koeffizienten geben einen statistisch signifikanten Effekt an ($p < 0.05$).