



**IDG Status** (Auszufüllen durch Departement)

- öffentlich
- nicht öffentlich
- teilweise öffentlich
- befristet nicht öffentlich:
- untersteht nicht dem IDG, daher nicht öffentlich

## Verfügung

vom 23. Mai 2024  
Nummer 2555\_300.150.450-1086403

Gestützt auf Art. 3 des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr (SVG) vom 19.12.1958, die eidgenössische Verordnung über die Strassensignalisation (SSV) vom 5.9.1979, § 27 der Verordnung über den Vollzug des Strassensignalisationsrechts des Bundes (Kantonale Signalisationsverordnung) vom 21.11.2001, Art. 3 lit. a der Vorschriften über den Vollzug des Strassensignalisationsrechts des Bundes (Städtische Signalisationsvorschriften) vom 20.8.2008 (AS 551.320),

verfügt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements:

### **Permanente Verkehrsvorschriften, Kreis 4**

- 1 Im Zusammenhang mit der 3. Etappe Strassenlärmsanierung in der Stadt Zürich durch Geschwindigkeitsreduktion (STRB Nr. 1217/2021) ergeht für nachstehenden Verkehrsweg koordiniert mit der Auflage des Strassenlärmsanierungsprojekts des Tiefbauamts der Stadt Zürich gemäss § 16 des Strassengesetzes (StrG, LS 722.1) folgende Verkehrsvorschrift:

#### **Zone mit Geschwindigkeitsbeschränkung (Tempo 30), Kreis 4**

Die bestehende Zone «Hallwyl», in der die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt ist, wird um folgende Strasse ergänzt:

- Werdstrasse, Teilstück Stauffacherstrasse bis Stauffacherquai

- 2 Die Verkehrsvorschrift wird mit dem Aufstellen der Signale, beziehungsweise mit dem Anbringen der Markierungen, rechtsverbindlich.
- 3 Gegen diese Verfügung kann innert 30 Tagen beim Stadtrat Zürich, Postfach, 8022 Zürich, schriftlich ein Begehren um Neuurteilung eingereicht werden. Das Begehren muss einen Antrag und dessen Begründung enthalten. Wer ein Neuurteilungsbegehren stellt, muss glaubhaft darlegen, inwieweit ihm oder ihr aufgrund der verfügbaren Verkehrsanordnung ein persönlicher Nachteil erwächst. Die Verfahrenskosten sind von der



2/2

unterliegenden Partei zu tragen. Die Rechtsmittelfrist beginnt erst mit der koordinierten Publikation des Strassenlärmsanierungsprojekts des Tiefbauamts der Stadt Zürich gemäss §16 StrG im Kantonalen Amtsblatt vom 7. Juni 2024 zu laufen.

- 4 Unterlagen zum Strassenlärmsanierungsprojekts des Tiefbauamts der Stadt Zürich und den Verkehrsvorschriften sind ab Beginn der Rechtsmittelfrist während 30 Tagen unter [www.stadt-zuerich.ch/planaufgaben](http://www.stadt-zuerich.ch/planaufgaben) sowie im 4. Stock des Tiefbauamts der Stadt Zürich öffentlich einsehbar (Werdmühleplatz 3, Amtshaus V; jeweils von Montag bis Donnerstag von 08-12 und von 13-17 Uhr sowie am Freitag von 08-12 und von 13-16 Uhr).
- 5 Der Vollzug obliegt der Dienstabteilung Verkehr.
- 6 Ziffern 1, 2, 3 und 4 werden im Städtischen Amtsblatt unter der Überschrift: **«Permanente Verkehrsvorschriften, Kreis 4»** am 5. Juni 2024 veröffentlicht.
- 7 Mitteilung an die Stadtpolizei VKA-ZVO, [stp-kommandokanzlei@zuerich.ch](mailto:stp-kommandokanzlei@zuerich.ch), SK SID/V (Extranet), die Dienstabteilung Verkehr und die Kantonspolizei Zürich, Verkehrspolizei-Spezialabteilung, [vpsa-vao@kapo.zh.ch](mailto:vpsa-vao@kapo.zh.ch).

Für richtigen Auszug

*Nach Antrag verfügt:  
Vorsteherin des Sicherheitsdepartements:*



**Vorsteherin des Sicherheitsdepartements**  
auf dem Dienstweg

Zürich, 17. Mai 2024 / davkur

ELO Geschäfts-Nr. 2555\_300.150.450-1086403

**Werdstrasse**

Höchstgeschwindigkeit 30 km/h (Erweiterung Tempo 30 Zone «Hallwyl»)

**Begründung und Antrag**

Die Werdstrasse (Teilstück Stauffacherstrasse bis Stauffacherquai) ist eine Verbindungsstrasse, welche mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h belegt ist.

Basierend auf dem Stadtratsbeschluss Nr. 1217/2021 vom 1. Dezember 2021 zur 3. Etappe Strassenlärmsanierung soll auf dieser Strecke die Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h geprüft und in die bestehende Tempo-30-Zone «Hallwyl» integriert werden. Das Gutachten, welches die Dienstabteilung Verkehr in Zusammenarbeit mit dem Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich, dem Tiefbauamt und den Verkehrsbetrieben Zürich erstellt hat, kommt zum Schluss, dass die Herabsetzung der Geschwindigkeit ganztags als verhältnismässig beurteilt wird. Mit der Einführung von Tempo 30 an der Werdstrasse am Abschnitt Stauffacherstrasse bis Stauffacherquai profitiert die gesamte Wohn- und Arbeitsbevölkerung von einer wahrnehmbaren Verringerung der Lärmbelastung. Am Tag kann die Anzahl Anwohnender mit IGW-Überschreitungen um ca. 87% reduziert werden.

Weiter wirkt sich Tempo 30 positiv auf die Verkehrssicherheit aus, da sich durch den kürzeren Bremsweg bei Tempo 30 sowohl die Unfallwahrscheinlichkeit als auch die Unfallschwere verringern. Auf dem betroffenen Abschnitt der Werdstrasse ist dies besonders relevant, da entlang der Werdstrasse eine regionale Veloroute geplant ist. Die bestehende Veloinfrastruktur weist aufgrund fehlender Querschnittbreite Lücken auf. Auch das Einspuren zwischen den MIV-Spuren an beiden Einmündungen Stauffacher-/Werdstrasse und Werdstrasse/Stauffacherquai ist aufgrund des hohen DTV heikel.

Zudem werden die Aufenthaltsqualität sowie die Koexistenz zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden gefördert und eine siedlungsverträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs in dem vorliegenden Quartierzentrum (QUARZ) herbeigeführt.



2/2

Die Einführung von Tempo 30 erfolgt mit reinen Signalisations- und Markierungsanpassungen. Bauliche Massnahmen sind nicht vorgesehen, da die Strassengestaltung bereits heute dem vorgesehenen Verkehrsregime entspricht.

Der Rechtsdienst des Tiefbauamts ersucht darum, die Ausschreibung der Verkehrsvorschriften koordiniert mit der Publikation des Strassenlärmsanierungsprojekts des Tiefbauamts der Stadt Zürich gemäss § 16 Strassengesetz, am **Mittwoch, 5. Juni 2024**, erscheinen zu lassen.

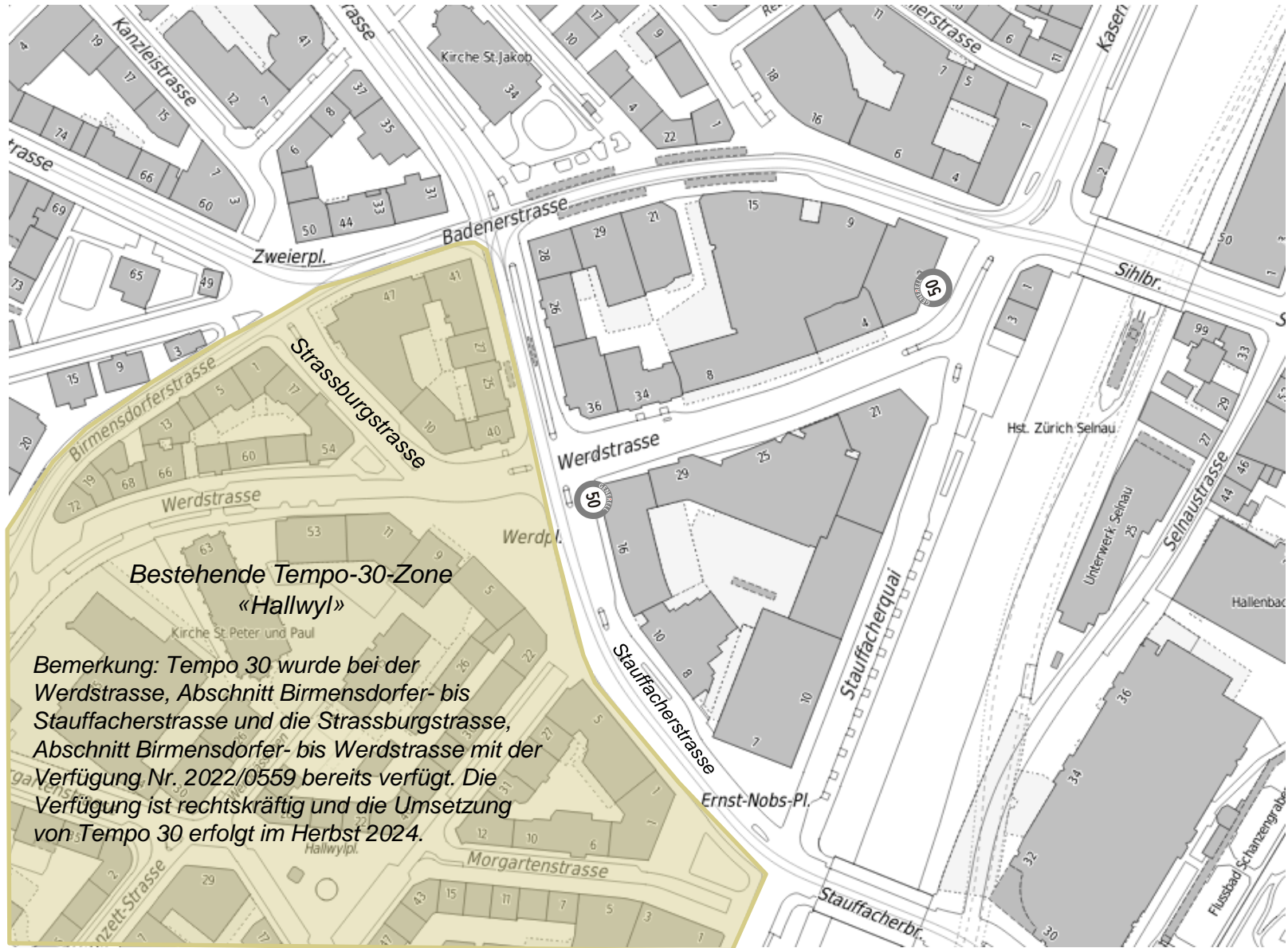
Esther Arnet  
Direktorin

- Situationsplan
- Einzelverfügung
- Gutachten zur Herabsetzung der allg. Höchstgeschwindigkeit

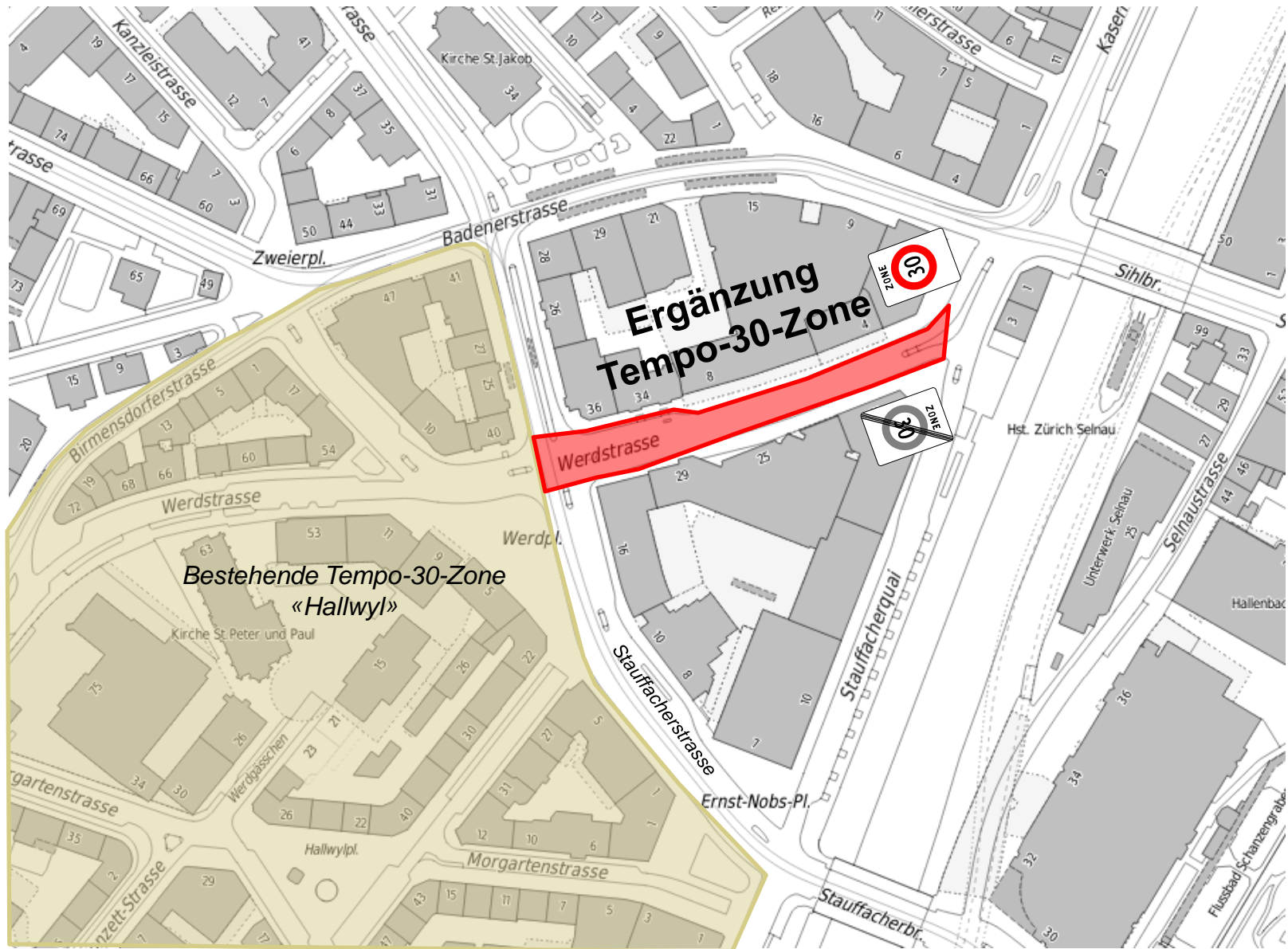
Kopie an:

- Stadtpolizei Zürich, SIA-I-RWAUSS, KrC 4

# Bestand



# Geplanter Vollzug





## Gutachten zur Herabsetzung der allg. Höchstgeschwindigkeit

gemäss Art. 108 Abs. 2 und 4 SSV

Strasse	Werdstrasse, Stauffacherstrasse bis Stauffacherquai
Kreis	4
Datum	16.02.2024
Bearbeitung	DAVSTJ / DAVKUR

### Ausgangslage

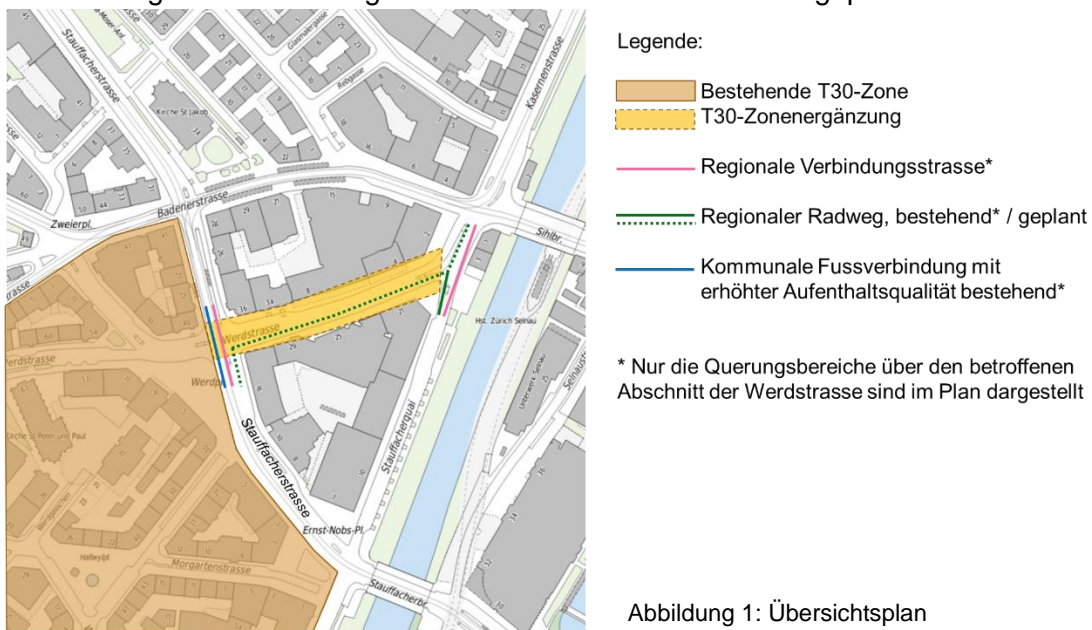
#### Anlass

- STRB Nr. 1217/2021 Konzept zur dritten Etappe der Strassenlärmsanierung

#### Geschwindigkeitsregime

- Bestehend: 50 km/h
- Geplant: 30 km/h Zone und Zonenergänzung

Bemerkung: Mit Verfügung Nr. 2022/0559 vom 14.09.2022 wurde T30 entlang der Werdstrasse im Abschnitt Stauffacherstrasse bis Grüngasse sowie entlang der Strassburgstrasse im Abschnitt Werdstrasse bis Zweierplatz bereits publiziert. Die Verfügung ist rechtskräftig. Die Umsetzung von T30 ist ab dem Herbst 2024 geplant.





2/7

### **Funktion gemäss Verkehrsrichtplan**

- Querungen auf Höhe der Stauffacherstrasse und des Stauffacherquai: regionale Verbindungsstrasse, bestehend
- Abschnitt Stauffacherstrasse bis Stauffacherquai: Radweg regional, geplant
- Querung auf Höhe der Stauffacherstrasse: Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität, bestehend

### **Öffentlicher Verkehr**

- Im betroffenen Abschnitt verkehren keine Linien des öffentlichen Verkehrs.

### **Weitere Funktionen**

- QUARZ (kommunal und übergeordnet)
- Ausnahmetransportroute Typ II im betroffenen Perimeter

### **Lage**

Fraglicher Abschnitt/Gebiet liegt:

- Innerorts (gemäss Art. 1 Abs. 4 SSV)
- In einer Quartiererhaltungszone

### **Situation**

- Ein beidseitiges Trottoir
- Unerhebliches Gefälle
- Belagsoberfläche: Asphalt
- Fussgängerstreifen, 2 Stk. (innerhalb Zone) mit Schutzinseln
- Radstreifen: in beide Fahrrichtungen, jedoch mit Lücken vor den Einmündungen Werd-/Stauffacherstrasse (Rechtsabbieger) und Werdstrasse /Stauffacherquai





3/7

### **Unfallstatistik (vgl. Beilage)**

Zeitraum: 1.1.2018 bis 31.12.2022 (5 Jahre)  
Unfälle: Verkehrsunfälle 10 (Verletzte: 1)

Unfalltypen:

Schleuder- oder Selbstunfälle: 4  
Überholunfall oder Fahrstreifenwechsel: 1  
Auffahrunfälle: 3  
Abbiegeunfälle: 2

Beteiligung:

14 MIV, 2 andere Fahrzeuge.

- Keine Auffälligkeiten im Unfallgeschehen

### **Verkehrsmessung (vgl. Beilage)**

Zeitraum: 27.11.2023 bis 03.12.2023  
Standort: Werdstrasse 6

- |                            |                                |
|----------------------------|--------------------------------|
| – V85 (Querschnitt):       | 44 km/h                        |
| – V85 Richtung Werdplatz:  | 38 km/h                        |
| – V85 Richtung Sihlbrücke: | 53 km/h                        |
| – V50 (Querschnitt):       | 33 km/h                        |
| – V50 Richtung Werdplatz:  | 32 km/h                        |
| – V50 Richtung Sihlbrücke: | 40 km/h                        |
| – DTV (Querschnitt):       | 11'759 Fz/d                    |
| – DTV Richtung Werdplatz:  | 6'344 Fz/d                     |
| – DTV Richtung Sihlbrücke: | 5'415 Fz/d                     |
| – Morgenspitze:            | 657 Fz/h (Mittelwert Werktags) |
| – Abendspitze:             | 904 Fz/h (Mittelwert Werktags) |



## **Erforderlichkeit, Zweckmässigkeit und Verhältnismässigkeit der Temporeduktion**

Feststellung der Sanierungspflicht: Den Lärmberechnungen wurden der Verkehrszustand gemäss Lärmbelastungskataster 2022 sowie die Verkehrserhebungen der DAV vom November 2023 zugrunde gelegt. Im *aktuellen Zustand* sind an der Werdstrasse auf dem Abschnitt Stauffacherstrasse bis Stauffacherquai die Immissionsgrenzwerte (IGW) am Tag und in der Nacht bei rund 150 Anwohnenden überschritten. Die maximalen Pegel sind aus der folgenden Tabelle 1 ersichtlich.

Kreis	Strasse	Abschnitt	aktueller Zustand: max. Lr [dB(A)]		höchste Überschreitung des Immissionsgrenzwertes (IGW) bei Wohnnutzung	Adresse	ES
			Tag	Nacht			
4	Werdstrasse	Stauffacherstr. bis Stauffacherquai	66.5	62.1	7.1 dB(A)	Werdstrasse 34	III

Tab. 1: Maximale IGW-Überschreitungen an der Werdstrasse von Stauffacherstrasse bis Stauffacherquai

Gemäss der Vollzugshilfe "Leitfaden Strassenlärm BAFU/ASTRA 2006" sind Sanierungsmassnahmen auf der Basis eines Sanierungshorizonts (heute + 20 Jahre) zu planen. Die Verkehrsprognose für den Zeithorizont 2042 geht auf diesem Strassenabschnitt von keinen massgeblichen Verkehrsveränderungen gegenüber heute aus. Der Lärmsituation im *Zustand 2042 ohne Massnahmen* wie auch im *Zustand 2042 mit Massnahmen* wird daher der heutige Verkehrszustand zugrunde gelegt.

<b>THEMA</b>	<b>WIRKUNG VON TEMPO 30</b>
Lärmbelastung (Leq/Lmax)	Im aktuellen Zustand sind an der Werdstrasse (Stauffacherstrasse – Stauffacherquai) die Immissionsgrenzwerte (IGW) am Tag und in der Nacht bei rund 150 Anwohnenden überschritten. Anhaltende Lärmbelastungen haben unter Umständen für Anwohnende schwerwiegende gesundheitliche Folgen wie Schlafstörungen, kardio-vaskuläre und metabolische Krankheiten, Kommunikationsstörungen oder Reduktion von Lern- und Leistungsfähigkeit. Lärm verursacht hohe externe Kosten. Tempo 30 senkt den Lärmmittelungspegel (Leq) tagsüber um ca. 3.3 dB(A) und nachts um 3.6 dB(A). Die Spitzenpegel sinken um ca. 5 dB(A). Mit der Anordnung von Tempo 30 kann entlang des betreffenden Strassenabschnitts die Anzahl Personen mit IGW-Überschreitungen am Tag um ca. 87 % reduziert werden.



THEMA	WIRKUNG VON TEMPO 30
Verkehrssicherheit	<p>Tempo 30 wirkt sich positiv auf die Verkehrssicherheit aus, weil sich durch den kürzeren Bremsweg bei Tempo 30 sowohl die Unfallwahrscheinlichkeit als auch die Unfallschwere verringern. Auf dem betroffenen Abschnitt der Werdstrasse ist dies besonders relevant, weil entlang der Werdstrasse eine regionale Veloroute geplant ist. Die bestehende Veloinfrastruktur weist aufgrund fehlender Querschnittbreite Lücken auf. Auch das Einspuren zwischen den MIV-Spuren an beiden Einmündungen Stauffacher-/Werdstrasse und Werdstrasse/Stauffacherquai ist aufgrund des hohen DTV heikel.</p> <p>Zudem werden die Aufenthaltsqualität sowie die Koexistenz zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden gefördert und eine siedlungsverträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs in dem vorliegenden Quartierzentrum (QUARZ) herbeigeführt.</p>
Aufenthaltsqualität	<p>Tempo 30 wirkt sich generell positiv auf die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum aus. Im Perimeter gibt es Schaufenster von Läden und Dienstleistungsanbietenden, die von einer Einführung von T30 und der damit einhergehenden Aufwertung der Aufenthaltsqualität und Attraktivitätssteigerung profitieren.</p>
Verkehrsfluss	<p>Dieses Thema ist für die Werdstrasse im Abschnitt Stauffacherstrasse bis Stauffacherquai nicht weiter relevant, weil der Verkehrsfluss durch die Lichtsignalanlagen an den Knoten Werd-/Stauffacherstrasse und Stauffacherquai/Badenerstrasse gesteuert wird.</p>
Luftschadstoffe und Treibhausgase	<p>Der Einfluss von Tempo 30 auf den Ausstoss von Luftschadstoffen und Treibhausgasen reicht generell von neutral bis positiv, abhängig davon, ob eine Verstetigung des Verkehrs erreicht wird. Der Effekt durch Tempo 30 an der Werdstrasse wird als neutral beurteilt, da keine Veränderung des Verkehrsflusses erwartet wird.</p>
Ausweichverkehr / Strassenhierarchie	<p>Die Netzhierarchie der Strasse wird durch das Tempo-30-Regime nicht gestört. Auch mit T30 auf der Werdstrasse ist nicht mit Ausweichverkehr zu rechnen, da sie die schnellste Verbindung zwischen dem Bahnhof Wiedikon und der Sihlbrücke (Fahrtrichtung stadteinwärts) resp. zwischen der Kasernenstrasse und dem Zweierplatz (Fahrtrichtung stadtauswärts) bleibt.</p> <p>Strassenhierarchie?</p>



THEMA	WIRKUNG VON TEMPO 30
Nachteile MIV	<p>Die Einführung von Tempo 30 hat auch keine Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit. In städtischen Gebieten wie auch entlang des betroffenen Abschnitts der Werdstrasse wird die Leistungsfähigkeit massgeblich von lichtsignalgeregelten Verzweigungen bestimmt. Für die Werdstrasse bestimmen die lichtsignalgeregelten Knoten Werd-/Stauffacherstrasse sowie Stauffacherquai/Badenerstrasse sowie der unregelmässige Fussgängerstreifen bei der Einmündung der Werdstrasse in den Stauffacherquai die Leistungsfähigkeit. Mit der Einführung von Tempo 30 werden somit die gleichen Verkehrsmengen abgewickelt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist nicht relevant für die Kapazität einer Ortsdurchfahrt (Quelle: SVI Optimale Geschwindigkeiten in Siedlungsgebieten, 2015). Damit liegen weder ein Kapazitätsabbau (Art. 104 Abs. 2<sup>bis</sup> Verfassung des Kantons Zürich) noch eine Beeinflussung des Verkehrs auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebiets (§28 KSigV) vor.</p> <p>Der theoretische Zeitverlust von Tempo 30 gegenüber Tempo 50 beträgt 4.8 Sekunden pro 100 Meter. Effektiv ist der Zeitverlust jedoch viel geringer, weil innerstädtisch fast nirgends gleichförmig mit 50 km/h gefahren werden kann (Rückstau vor lichtsignalgeregelten Knoten wie hier an der Werdstrasse). Als Faustregel kann eine Fahrzeitverlängerung von 2s/100m veranschlagt werden (Quelle: SVI 2015/004, Oktober 2019). Auf dem insgesamt ca. 130 m langen betroffenen Strassenabschnitt der Werdstrasse ist somit mit einem Zeitverlust von rund 3 Sekunden zu rechnen. In der Praxis hängt die effektive Fahrzeit hingegen vom Verkehrsaufkommen sowie der Lichtsignalanlage ab, sodass die Fahrzeitverlängerung noch geringer ausfallen wird und im Verhältnis zur Gesamtreisezeit zu vernachlässigen ist.</p>
Nachteile ÖV	Auf der Werdstrasse verkehrt im Abschnitt Stauffacherstrasse bis Stauffacherquai kein ÖV.

### Massnahmen an der Strassenoberfläche (inkl. flankierende Massnahmen)

Die Einführung der Tempo-30-Zone ist ohne bauliche Massnahmen geplant. Bereits heute entspricht die Strassengestaltung dem vorgesehenen Verkehrsregime. Mit der Einführung von Tempo 30 bleiben die bestehenden Fussgängerstreifen, Velostreifen und Lichtsignalanlagen im betroffenen Abschnitt der Werdstrasse unverändert.



7/7

## **Schlussfolgerung**

Tempo 30 hat keine unzumutbaren negativen Auswirkungen. Die geringe verlängerte Fahrzeit für den MIV vermögen die positiven Auswirkungen der Temporeduktion für den Gesundheitsschutz und die Verkehrssicherheit nicht zu überwiegen. Mit der Einführung von Tempo 30 an der Werdstrasse am Abschnitt Stauffacherstrasse bis Stauffacherquai profitiert die gesamte Wohn- und Arbeitsbevölkerung von einer wahrnehmbaren Verringerung der Lärmbelastung.

In Abwägung all dieser Vor- und Nachteile wird Tempo 30 auf der Werdstrasse zwischen Stauffacherstrasse und Stauffacherquai als verhältnismässig beurteilt.

## **Beilagen (integrierender Bestandteil des Gutachtens)**

- Akustische Begründung UGZ vom April 2024
- Unfallkarte vom 1.1.2018 bis 31.12.2022
- Verkehrsmessung vom 27.11.2023 bis 03.12.2023

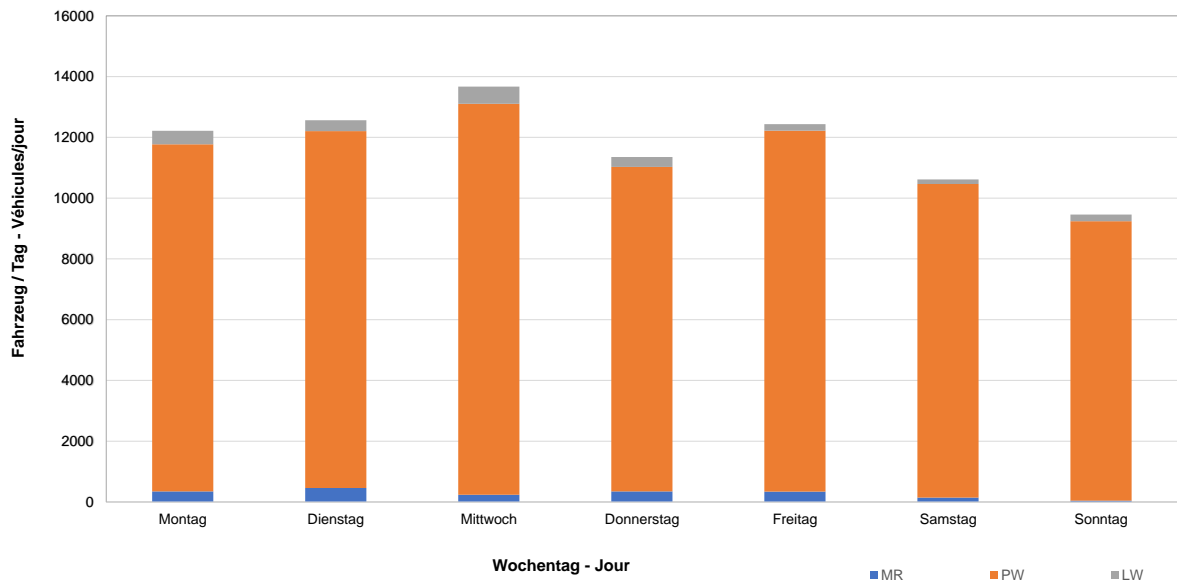
# Messungsbericht - rapport du comptage

Messungsstandort / Lieu de comptage	Werdstrasse
Zählperiode / Période de comptage	27.11. - 03.12.2023
Richtung 1 / Direction 1	Werdplatz
Richtung 2 / Direction 2	Sihlbrücke
Signalisierte Geschwindigkeit / Vitesse signalisée	50
Verantwortliche Person / Nom du responsable	
Bemerkungen / Remarques	

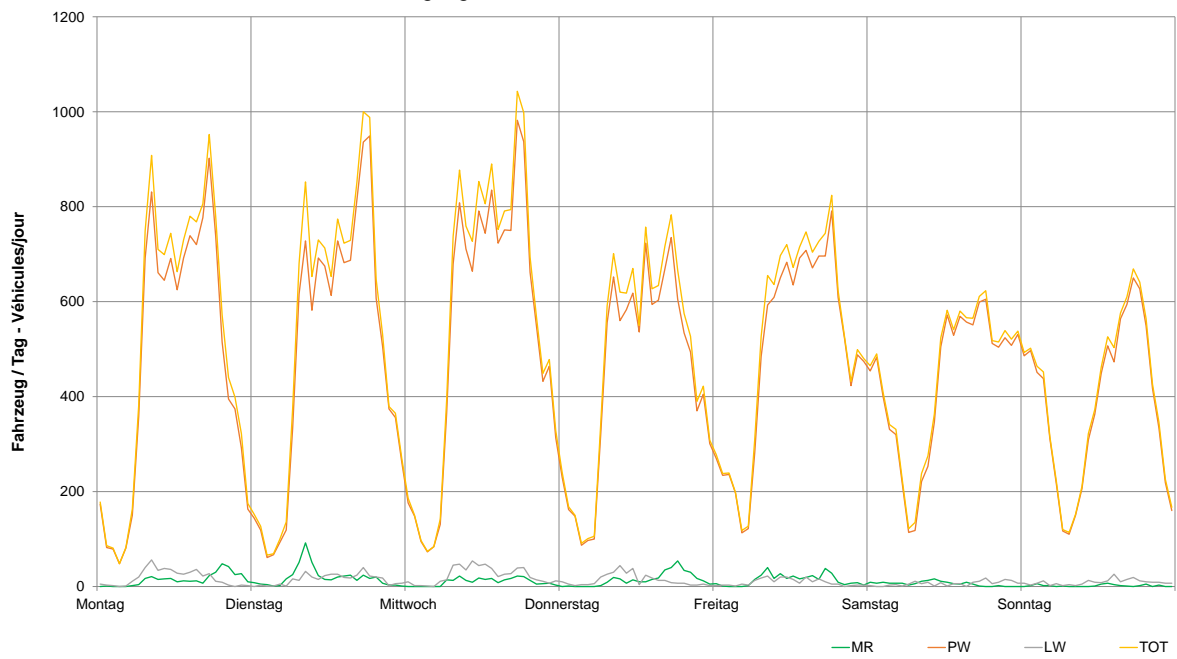
Kennzahlen			
	Werdplatz	Sihlbrücke	Beide Richtungen Dans deux directions
DTV [Fz. / Tag] / TJM [vhc / j]	6344	5415	11759
DWV [Fz. / Tag] TJMO [vhc / j]	6589	5858	12447
D "Samstag" [Fz. / Tag] M "samedi" [vhc / j]	6077	4540	10617
D "Sonntag" [Fz. / Tag] M "Dimanche" [vhc / j]	5383	4075	9458
MSP (07-08 Uhr) [Fz. / h] HPM (17-18 h) [vhc / h]	269	388	657
ASP [Fz. / h] HPS [vhc / h]	495	409	904
Tagesverkehr (06-22 Uhr) Trafic de jour (06-22 h)	5143	4632	9775
Nachtverkehr (22-06 Uhr) Trafic nocturne (22-06 h)	1201	783	1984
Anteil lärmiger Fz. am Tag [%] Part vhc bruyants de jour [%]	3,9%	7,3%	5,5%
Anteil lärmiger Fz. in Nacht [%] Part vhc bruyants de nuit [%]	1,8%	5,0%	3,1%
Anteil lärmiger Fz. 24h [%] Part vhc bruyants 24h [%]	3,5%	6,9%	5,1%
MR-Anteil [%] Part des motos [%]	2,0%	2,7%	2,3%
PW-Anteil [%] Part des voitures [%]	96,5%	93,1%	94,9%
SW-Anteil [%] Part de poids lourds [%]	1,5%	4,2%	2,8%
LW-Anteil (06-22 Uhr) [%]	1,7%	4,4%	3,0%
LW-Anteil (22-06 Uhr) [%]	0,5%	3,5%	1,7%
Vd [km/h]	31	39,1	33,6
V50 [km/h]	32	40	33
V85 [km/h]	38	53	44
V Max. [km/h]	133	107	133
Vd (06-22) [km/h]	30,4	38,6	33,1
V50 (06-22) [km/h]	31	39	32
V85 (06-22) [km/h]	38	53	44
V Max. (06-22) [km/h]	133	107	133
Vd (22-06) [km/h]	33,4	42,1	35,7
V50 (22-06) [km/h]	35	44	35
V85 (22-06) [km/h]	39	55,9	45
V Max. (22-06) [km/h]	59	81	81
v-Überschreitung [%] Dépassements de v. [%]	0,3%	23,4%	7,7%

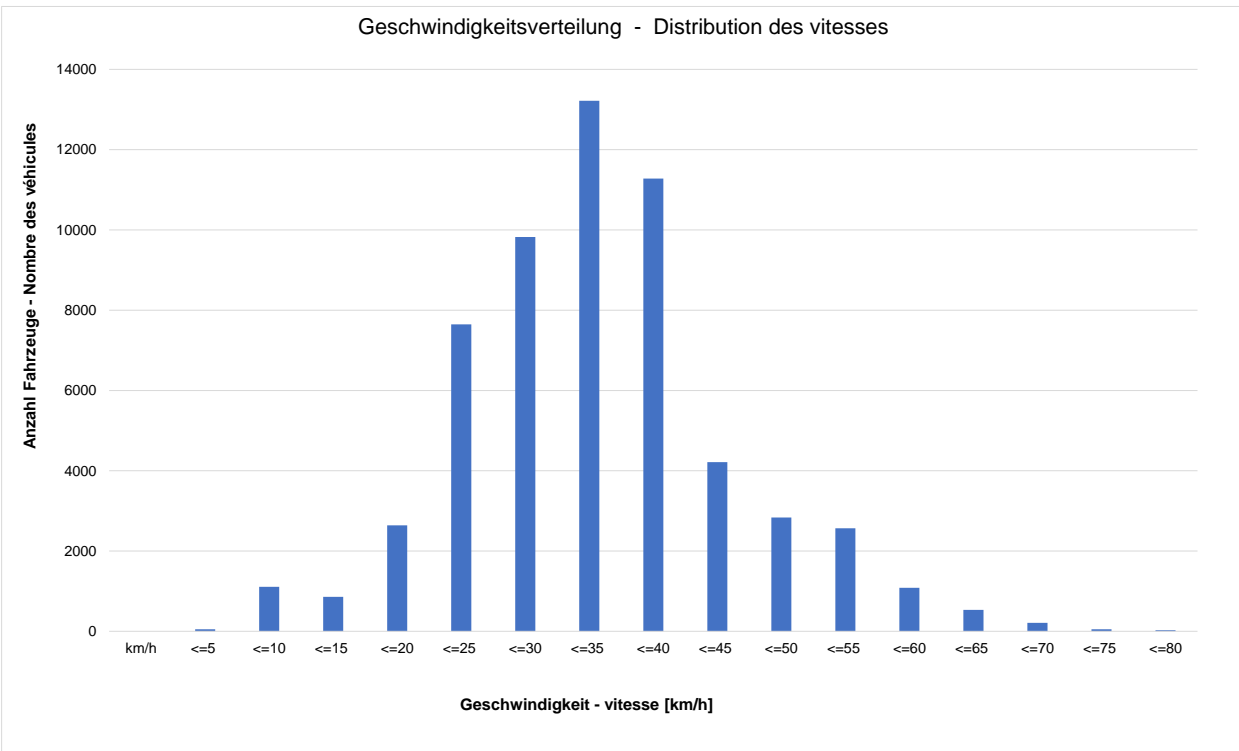
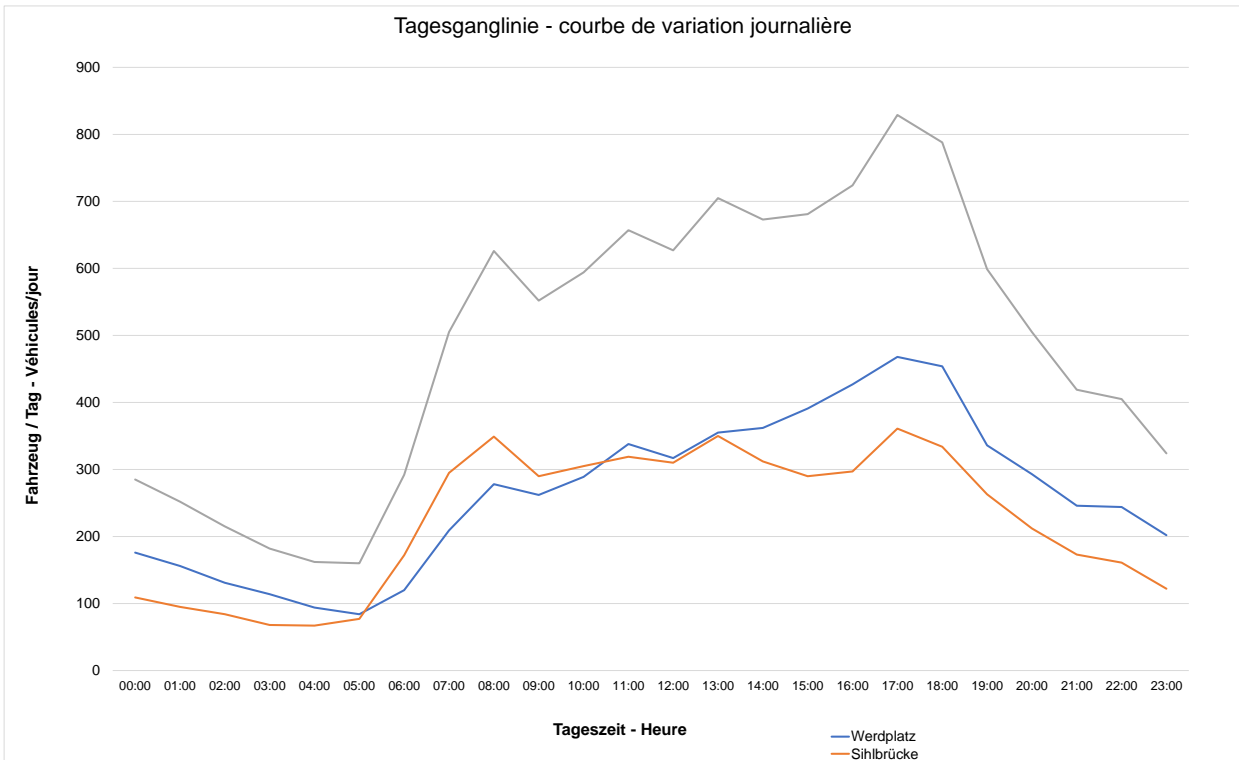


Verkehrsvolumen pro Tag und pro Klasse - Volumes de trafic par jour et classe

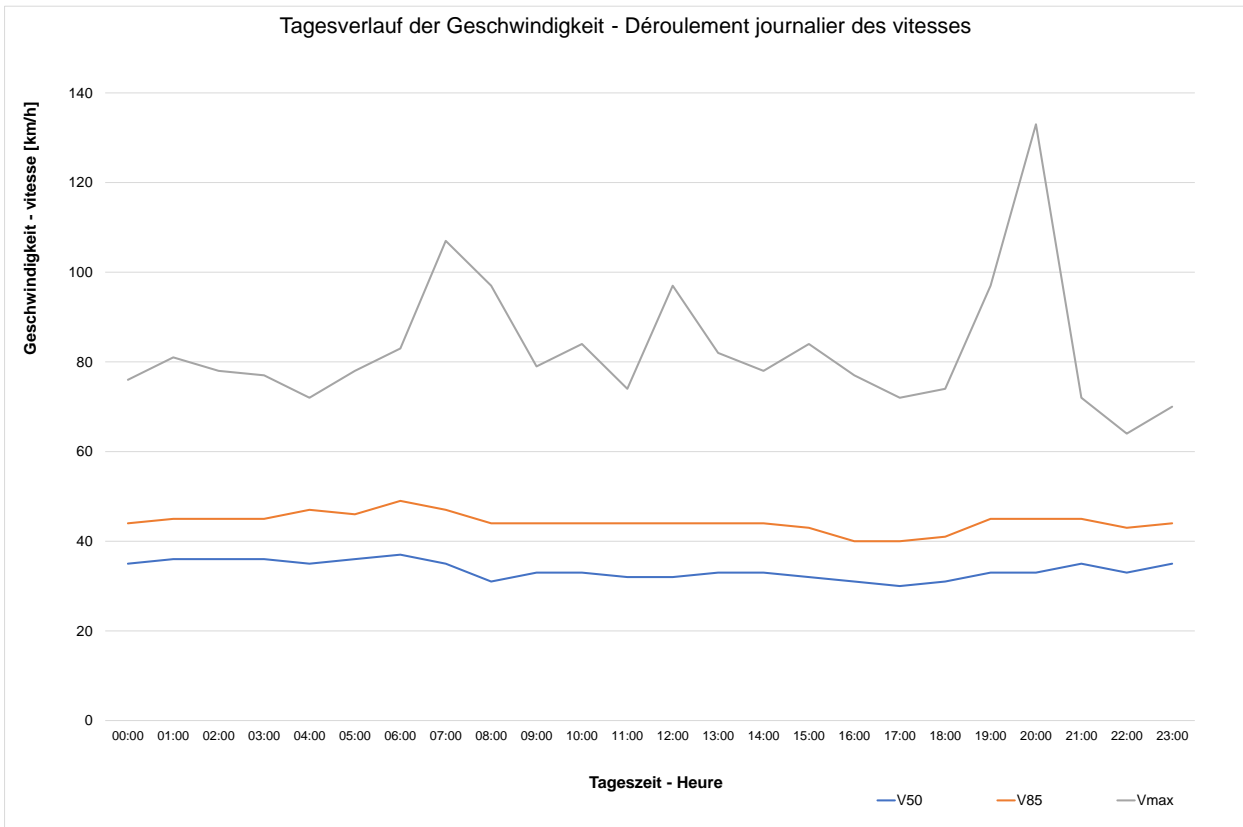


Wochengänglinie - Courbe de variation hebdomadaire

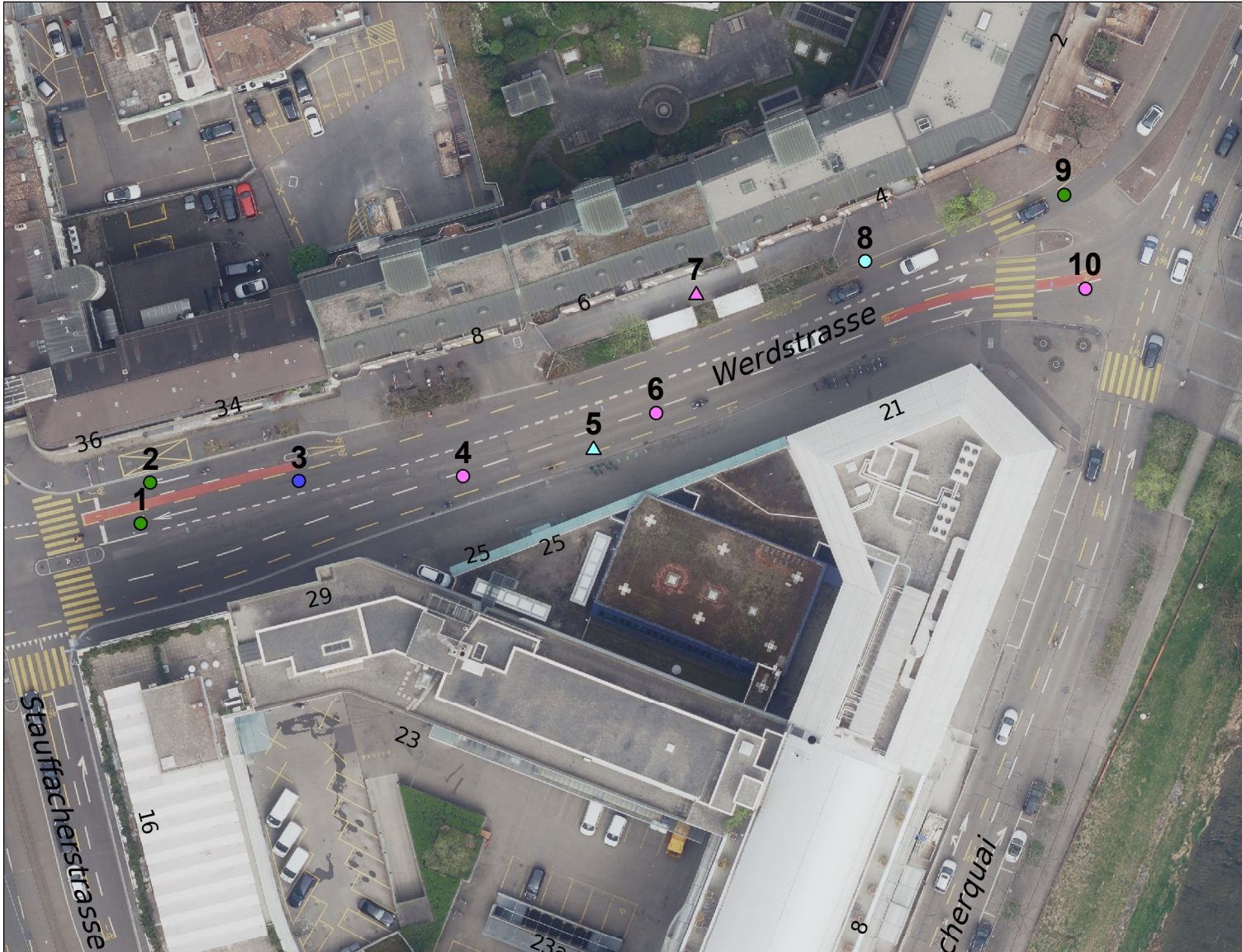








Legende	
DTV [Fz. / Tag] - TJM [vhc / j]	Durchschnittlicher Tagesverkehr - Trafic journalier moyen
DWV [Fz. / Tag] - TJMO [vhc / j]	Durchschnittlicher Werktagsverkehr - Trafic journalier moyen des jours ouvrables
D "Samstag" [Fz. / Tag] - M "samedi" [vhc / j]	Durchschnittlicher Samstagsverkehr - Trafic moyen du samedi
D "Sonntag" [Fz. / Tag] - M "Dimanche" [vhc / j]	Durchschnittlicher Sonntagsverkehr - Trafic moyen du dimanche
MSP (07-08 Uhr) [Fz. / h] - HPM (07-08 h) [vhc / h]	Morgenspitzenstunde - Heure de pointe du matin
ASP (17-18 Uhr) [Fz. / h] - HPS (17-18 h) [vhc / h]	Abendspitzenstunde - Heure de pointe du soir
Tagesverkehr (06-22 Uhr) - Trafic de jour (06-22 h)	Durchschnittlicher Verkehr am Tag - Trafic moyen pendant la journée
Nachtverkehr (22-06 Uhr) - Trafic nocturne (22-06 h)	Durchschnittlicher Nachtverkehr - Trafic moyen nocturne
Anteil lärmiger Fz. am Tag [%] - Part vhc bruyants de jour [%]	Anteil lärmiger Fahrzeuge am Tag - Part de véhicules bruyants pendant la journée - [MR, LW, LW+]
Anteil lärmiger Fz. in Nacht [%] - Part vhc bruyants de nuit [%]	Anteil lärmiger Fahrzeuge in der Nacht - Part de véhicules bruyants pendant la nuit - [MR, LW, LW+]
Anteil lärmiger Fz. 24h [%] - Part vhc bruyants 24h [%]	Anteil lärmiger Fahrzeuge 24h - Part de véhicules bruyants 24h - [MR, LW, LW+]
SW-Anteil [%] - Part de poids lourds [%]	Schwerverkehrsanteil - Part de poids lourds
V50 [km/h]	Geschwindigkeit, die von 50 % aller Verkehrsteilnehmenden nicht überschritten wird
V85 [km/h]	Vitesse en dessous de laquelle circulent 85 % des véhicules
V Max. [km/h]	Maximale Geschwindigkeit - Vitesse maximale
v-Überschreitung [Anzahl] - Dépassements de v. [nombre]	Anzahl von Überschreitungen der signalisierte Geschwindigkeit
v-Überschreitung [%] - Dépassements de v. [%]	Pourcentage de dépassements de la vitesse signalisée
MR	Motorräder und Motorfahräder - Motocycles et cyclomoteurs - [<2.5m]
PW	Personenwagen - Voitures de tourisme - [2.5 - 8m]
LW	Lastwagen - Camions - [8 - 12m]
LW+	Lastwagen mit Anhänger - Camions avec remorque - [12 - 25m]



**Unfallschwere**

Unfall mit:

- ▣ Getöteten U(G)
- ▢ Schwerverletzten U(sv)
- ▴ Leichtverletzten U(LV)
- ausschl. Sachschaden U(ss)

**Unfalltyp**

- ▣ ▢ ▴ ▵ 0 Schleuder- oder Selbstunfall
- ▣ ▢ ▴ ▵ 1 Überholunf., Fahrstreifenw.
- ▣ ▢ ▴ ▵ 2 Auffahrunfall
- ▣ ▢ ▴ ▵ 3 Abbiegeunfall
- ▣ ▢ ▴ ▵ 4 Einbiegeunfall
- ▣ ▢ ▴ ▵ 5 Überqueren der Fahrbahn
- ▣ ▢ ▴ ▵ 6 Frontalkollision
- ▣ ▢ ▴ ▵ 7 Parkierunfall
- ▣ ▢ ▴ ▵ 8 Fussgängerunfall
- ▣ ▢ ▴ ▵ 9 Tierunfall
- ▣ ▢ ▴ ▵ 00 Andere

**DTV**

- <1000
- 1000-2500
- 2500-5000
- 5000-10000
- 10000-25000
- 25000-50000
- >50000

**Überwachungszonen**

- aktiv
- inaktiv
- geplant

**Kilometerpunkte** km 97+/-

- 620
- 620

**Bezugspunkte**

- 620
- 620

**Nationalstrassen**

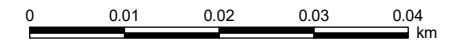
**Kantonsstrassen**

**Gemeindestrassen**

**Point of interest (POI)**

**Kantons Grenzen**

**Gemeindegrenzen**



ca. 1:800

