



Vorsteherin des Sicherheitsdepartements
auf dem Dienstweg

Zürich, 23. November 2022 / davbib

ELO Geschäfts-Nr. 2555_300.150.450-1070891

Sperletweg

Begegnungszone, Blaue Zone Parkplätze, Parkplatz für Fahr- und Motorfahräder, diverse Aufhebungen

Begründung und Antrag

Im Rahmen des Strassenbauprojekts «Sperletweg» (TAZ Bau-Nr. 15142) ist eine Reparatur des Deckbelages und der Werkleitungen am Sperletweg geplant. Im gleichen Zuge soll zudem eine Begegnungszone eingeführt werden, was die Anpassung von einigen Verkehrsvorschriften bedingt. Eine detaillierte Beschreibung und Begründung der vorgesehenen Massnahmen kann dem **Erläuternden Bericht zur Publikation des Strassenbauprojektes nach §16 Strassengesetz** entnommen werden.

1. Begegnungszone

Bis anhin gehörte der Sperletweg zur Tempo-30-Zone «Stiglen». Aus Gründen der Verkehrssicherheit und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Quartier soll neu eine Begegnungszone mit konsequentem Vortritt für die Zufussgehenden eingeführt und die betreffende Verfügung aus dem Jahr 1994 aufgehoben werden.

2. Aufhebung Parkierungsverbot

Da das Parkieren in einer Begegnungszone nur im Bereich von markierten Parkfeldern erlaubt ist, erübrigt sich das bestehende Parkverbot auf dem Kehrplatz des Sperletweges gegenüber der Liegenschaft Nr. 50 vom 17.11.1955.

3. Neuordnung der Blauen Zone

Im Zuge des Strassenbauprojektes sind zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie aus Platzgründen neun von sechzehn bestehenden Parkplätzen der Blauen Zone zur Aufhebung vorgesehen. Dadurch reduziert sich die Anzahl an Parkplätzen der Blauen Zone am Sperletweg auf neu sieben Stück. Die verbleibenden BZ-PP sollen neu ausgeschrieben und die alten aufgehoben werden.



2/2

4. Parkplatz für Fahr- und Motorfahräder

Das Strassenbauprojekt sieht neu einen Abstellplatz für Fahrräder am nordwestlichen Fahr-
bahnrand gegenüber der Liegenschaft Nr. 4 vor. Damit dort auch E-Bikes parkiert werden
dürfen, soll dort ein Parkplatz für Fahr- und Motorfahräder angeordnet werden.

5. Aufhebung von Halteverbotslinien

Die Überprüfung ergab, dass die zur Entfernung vorgesehenen zwei Halteverbotslinien am
nordwestlichen Fahrbahnrand auf Höhe der Liegenschaften Nrn. 17 und 29 nicht verfügt
waren. Deshalb erübrigt sich die Aufhebung einer Verfügung.

Der Rechtsdienst des Tiefbauamts ersucht darum, die Ausschreibung der Verkehrsvorschrif-
ten koordiniert mit der Publikation des Strassenbauprojekts gemäss § 16 Strassengesetz am
Mittwoch, 11. Januar 2023, auf der städtischen Internetseite erscheinen zu lassen.

Esther Arnet
Direktorin

- Verfügungsplan
- Einzelverfügung
- Gutachten mit Beilagen

Kopie an:

- Stadtpolizei Zürich, SIA-O-QWAFFO, KrC 11



IDG Status (Auszufüllen durch Departement)

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

Verfügung

vom 29. November 2022
Nummer 2555_300.150.450-1070891

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 11

- 1 Koordiniert mit der Planaufgabe des Strassenbauprojekts des Tiefbauamts der Stadt Zürich gemäss § 16 des Strassengesetzes (StrG, LS 722.1) ergehen für nachstehende Verkehrswege zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Quartier folgende Verkehrsvorschriften:

Sperletweg

Zone mit Geschwindigkeitsbeschränkung (Begegnungszone)

Die Begegnungszone «Sperletweg» umfasst:

- Sperletweg

In der Begegnungszone kommen folgende Verkehrsregeln zur Anwendung:

- a. Das Signal «Begegnungszone» kennzeichnet Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Zufussgehenden und Benützenden von fahrzeugähnlichen Geräten die ganze Verkehrsfläche benutzen dürfen. Sie sind gegenüber Fahrzeugführenden vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern.
- b. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.
- c. Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt. Für das Abstellen von Fahrrädern gelten die allgemeinen Vorschriften über das Parkieren.



2/3

Parkflächen

Das Stehenlassen von Fahr- und Motorfahrrädern ist gestattet:
auf dem nordwestlichen Fahrbahnrand gegenüber der Liegenschaft Nr. 4, gemäss örtlicher Signalisation und Markierung.

Parkflächen «Blaue Zone», Postleitzahlkreis 8052

Das Parkieren von Motorwagen ist an Werktagen von 8.00 bis 19.00 Uhr nur für eine bestimmte Zeit gemäss örtlicher Signalisation bzw. Markierung und der hinter der Frontscheibe des Fahrzeugs anzubringenden Parkscheibe für die «Blaue Zone» gestattet. Die Ankunftszeit ist auf der Parkscheibe zutreffend einzustellen und darf bis zur Wegfahrt nicht mehr verändert werden. Ausgenommen sind Anwohnende und Geschäftsbetriebe gemäss Artikel 2 der Parkkartenvorschriften über das unbeschränkte Parkieren in Blauen Zonen (Parkkartenvorschriften vom 27.11.2011, mit Änderung vom 1.1.2013) sowie Inhabende von Tages- oder Schichtbewilligungen:

nordöstlicher Fahrbahnrand zwischen Glatttalstrasse und der Liegenschaft Nr. 36 (inkl.); südwestlicher Fahrbahnrand entlang der Liegenschaft Nr. 59, gemäss örtlicher Signalisation und Markierung.

- 2 Die Verkehrsvorschriften werden mit dem Aufstellen der Signale, beziehungsweise mit dem Anbringen der Markierungen, rechtsverbindlich.
- 3 *Es werden aufgehoben:*

Sperletweg

Die Verfügung des Polizeivorstandes vom 17.11.1955: Parkierungsverbot. Auf dem Kehrlplatz des Sperletweges darf nur zum Auf- oder Abladen von Gütern (Güterumschlag) sowie zum Ein- oder Aussteigenlassen angehalten werden.

In der Verfügung des Polizeivorstandes vom 30.3.1994: Zone mit Geschwindigkeitsbeschränkung (Tempo 30). Die Höchstgeschwindigkeit wird auf 30 km/h beschränkt: Buchstabe I, Zone innerhalb Siedlungsrand (Gebiete Ziehlacker und Alte Reben) / Schaffhauserstrasse (Teilstück Stiglen- bis Glatttalstrasse) / Glatttalstrasse (Teilstück Schaffhauser- bis Stiglenstrasse) umfassend die Strassenzüge: Sperletweg.

In der Verfügung des Polizeivorstandes vom 16.11.1995: Parkflächen «Blaue Zone». Das Parkieren von Motorwagen ist an Werktagen von 8.00 bis 19.00 Uhr nur für eine bestimmte Zeit gemäss örtlicher Signalisation bzw. Markierung und der hinter der Frontscheibe des Fahrzeuges anzubringenden Parkscheibe für die «Blaue Zone» gestattet. Die Ankunftszeit ist auf der Parkscheibe zutreffend einzustellen und darf bis zur Wegfahrt nicht mehr verändert werden. Ausgenommen sind Anwohner/innen und Geschäftsbetriebe gemäss Artikel 2 der Parkkartenvorschriften über das unbeschränkte Parkieren in



3/3

Blauen Zonen (Parkkartenvorschriften vom 17.4.1986) sowie die Inhaber/innen von Tages- oder Schichtbewilligungen. Alle andern bestehenden örtlichen Signalisationen betreffend den ruhenden Verkehr – Halte- und Parkierungsverbote, Parkieren gegen Gebühr (Parkuhren) – bleiben unverändert in Kraft: Sperletweg.

- 4 Gegen diese Verfügung kann innert 30 Tagen beim Stadtrat Zürich, Postfach, 8022 Zürich schriftlich ein Begehren um Neu beurteilung eingereicht werden. Das Begehren muss einen Antrag und dessen Begründung enthalten. Die Verfahrenskosten sind von der unterliegenden Partei zu tragen. Die Rechtsmittelfrist beginnt erst mit der koordinierten Publikation des Strassenprojekts gemäss §16 StrG im Kantonalen Amtsblatt vom 13.01.2023 zu laufen.
- 5 Unterlagen zum Strassenbauprojekt und den Verkehrsvorschriften sind ab Beginn der Rechtsmittelfrist während 30 Tagen unter www.stadt-zuerich.ch/planaufgaben sowie im 4. Stock des Tiefbauamts der Stadt Zürich öffentlich einsehbar (Werdmühleplatz 3, Amtshaus V; jeweils von Mo.-Do. von 07-18 Uhr sowie am Fr. von 07-17 Uhr). In den Unterlagen zu den Verkehrsvorschriften befindet sich ein Übersichtsplan. Verbindlich für die Verkehrsvorschriften ist der Verfügungstext.
- 6 Der Vollzug obliegt der Dienstabteilung Verkehr.
- 7 Ziffern 1, 2, 3, 4 und 5 werden im Städtischen Amtsblatt unter der Überschrift: **«Permanente Verkehrsvorschriften, Kreis 11»** am 11. Januar 2023 veröffentlicht.
- 8 Mitteilung an die Stadtpolizei VKA-ZVO, stp-kommandokanzlei@zuerich.ch, SK SID/V (Extranet) und die Dienstabteilung Verkehr.

Für richtigen Auszug

Nach Antrag verfügt:
Vorsteherin des Sicherheitsdepartements:

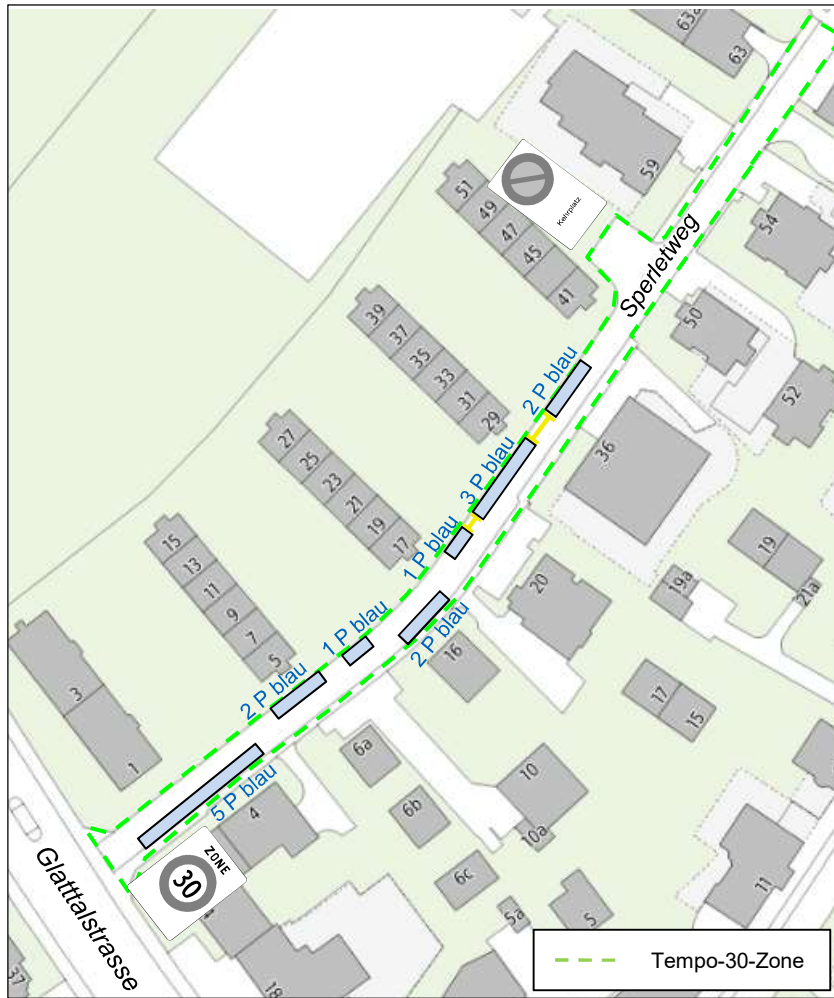
Renata
Schild

Digital
unterschrieben
von Renata Schild
Datum:
2022.11.29
16:27:11 +01'00'

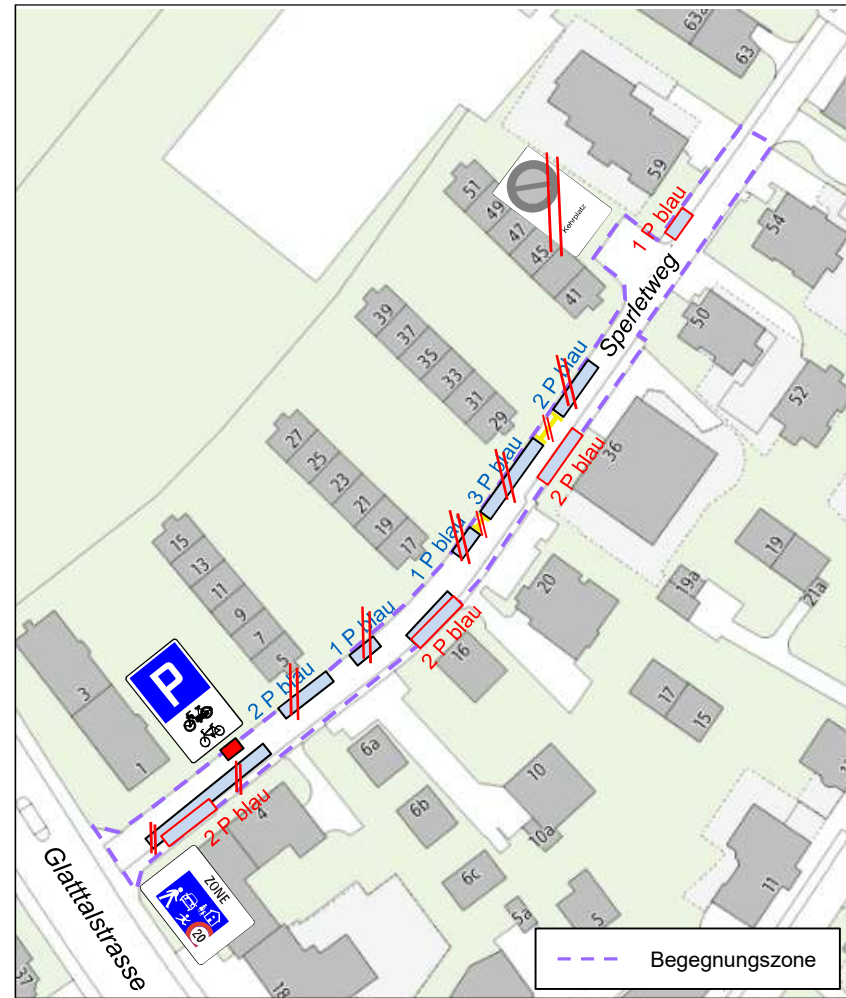
Rykart
Karin (SID)

Digital
unterschrieben von
Rykart Karin (SID)
Datum: 2022.11.30
14:37:41 +01'00'

Bestand



Neu



Stadt Zürich
Dienstabteilung Verkehr

| Parkplatz – Bilanz | Bestehend | Projektiert | Differenz |
|------------------------|-----------|-------------|-----------|
| Parkplatz «Blaue Zone» | 16 Stück | 7 Stück | - 9 Stück |

Im Sperletweg verbleiben sieben Parkplätze der Blauen Zone.



Gutachten zur Herabsetzung der allg. Höchstgeschwindigkeit

gemäss Art. 108 Abs. 4 SSV bzw. Art. 3 der Verordnung des UVEK über Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen vom 28.9.2001

| | | | |
|-------------|-------------------|---------|--|
| Strasse | Sperletweg | | |
| Kreis | 11 | | |
| Datum | 14. November 2022 | Bitzer | Digital unterschieden von Bitzer-Barbara |
| Bearbeitung | DAVBIB | Barbara | Datum: 2022.11.15 09:55:07 +01:00 |

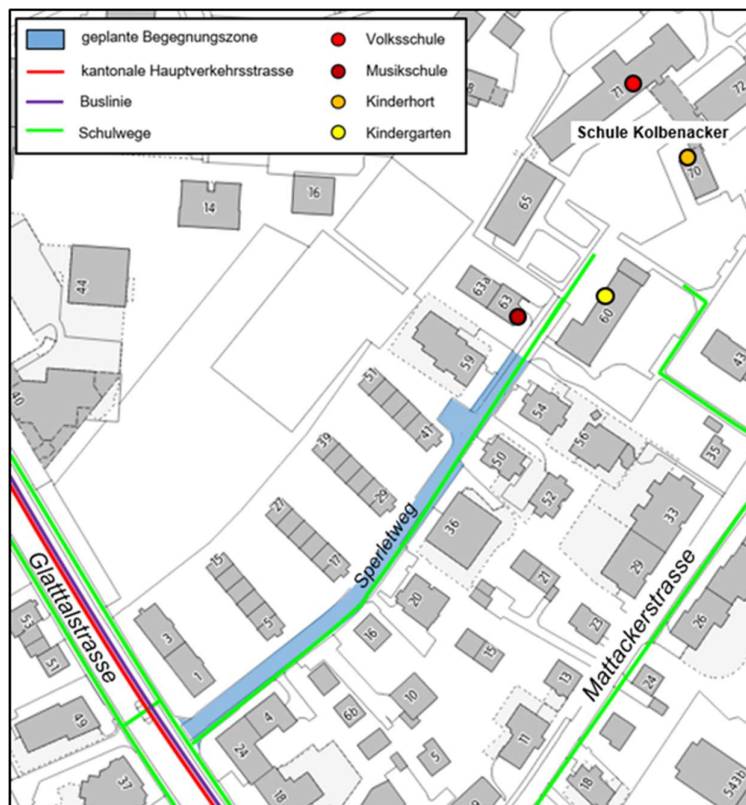
1. Ausgangslage

Anlass

- Strassenbauprojekt («Sperletweg», Bau-Nr. 15142)

Geschwindigkeitsregime

- Bestehend: 30 km/h (Zone)
- Geplant: 20 km/h Begegnungszone





2/6

Funktion gemäss Verkehrsrichtplan

- Quartierstrasse ohne Richtplaneintrag.

Öffentlicher Verkehr

- In dieser Strasse verkehren keine öffentlichen Verkehrslinien.

Weitere Funktionen

- Erschliessungsstrasse.
- Quartierstrasse mit Schulwegfunktion.

Lage

Fraglicher Abschnitt liegt:

- in einer Sackgasse (und mündet in das Areal des Schulhauses «Kolbenacker»).
- in einem Wohngebiet.
- direkt neben einer Schule (Volksschule & Kinderhort «Kolbenacker»), einem Kindergarten («Kolbenacker I») und einer Musikschule («Musikzentrum Sperletweg»).

Situation

- Grundsätzlich einseitiges (teilweise untermassiges) Trottoir; entlang der Liegenschaft Nr. 50 ist ein Gehweg markiert.
- Unerhebliches Gefälle.
- Asphaltierte Belagsoberfläche.
- Keine Fussgängerstreifen.
- Wechselseitige Längsparkierung der Blauen Zone am Fahrbahnrand von der Glatttalstrasse bis zur Liegenschaft Nr. 50.
- vergleichsweise hoher Anteil an Zufussgehenden, darunter viele Schulkinder:
 - o offizieller Schulweg (Schulareal «Kolbenacker» mit Hort und Musikschule).
 - o Verbindungsweg zur Schwimm- und Turnhalle für ganze Klassenverbände.
- Durchfahrtsbreiten zwischen 3-5 Metern; Engstelle von ca. 3 Metern entlang der Liegenschaft Nr. 36.
- Kehrplatz gegenüber der Liegenschaft Nr. 50 sowie eine weitere Wendemöglichkeit auf dem Schulhausparkplatz bei der Liegenschaft Nr. 60. Mit dem geplanten



3/6

Hochbauprojekt auf dem Schulareal wird der Schulhausparkplatz (Lehrerparkplätze) neu an die Stiglenstrasse verlegt.

- diverse private Ausfahrten und Parkplätze am Fahrbahnrand.

Unfallstatistik (vgl. Beilage)

Zeitraum: 2017 bis 2021 (5 Jahre)

Unfälle: Verkehrsunfälle 4 (1 Selbstunfall, 1 Einbiegeunfall, 2 Parkierunfälle).

Verletzte Personen: Keine.

Verkehrsmessung (vgl. Beilage)

Zeitraum: 09.07.2021 bis 15.07.2021

Standort: Sperletweg Nr. 5 bis 15

- | | |
|--|----------|
| - V ₈₅ (Querschnitt): | 30 km/h |
| - V ₈₅ Richtung Schule Kolbenacker: | 26 km/h |
| - V ₈₅ Richtung Glatttalstrasse: | 31 km/h |
| - V ₅₀ (Querschnitt): | 22 km/h |
| - V ₅₀ Richtung Schule Kolbenacker: | 20 km/h |
| - V ₅₀ Richtung Glatttalstrasse: | 23 km/h |
| - DTV (Querschnitt): | 490 Fz/d |
| - Morgenspitze: | 40 Fz/h |
| - Abendspitze: | 50 Fz/h |



4/6

2. Erforderlichkeit der Temporeduktion

Verkehrssicherheit

Art. 108 Abs. 2 lit. b SSV: Wenn bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen.

Der Sperletweg wird von zahlreichen Schulkindern (und zum Teil auch von ganzen Klassenverbänden) begangen und von ihnen teilweise auch mit dem Velo befahren. Die Situation für den Fuss- und Veloverkehr ist derzeit aber unbefriedigend. Einerseits existiert dort kein durchgehendes Trottoir und die Trottoirbreite am südöstlichen Fahrbahnrand ist teilweise zu schmal, sodass die Zufussgehenden (und insbesondere die Schulkinder) immer wieder auf die Fahrbahn ausweichen. Im Zuge des geplanten Strassenbauprojekts sollen die Trottoirs nun zurückgebaut werden, sodass sich die Zufussgehenden auf einer Mischverkehrsfläche mit den Fahrzeuglenkenden bewegen werden. Andererseits bestehen beim Entgegenkommen von Motorwagen diverse Engstellen für den Veloverkehr.

In Anbetracht dieser Ausgangslage ist es zum Schutz der Radfahrenden und der Zufussgehenden (sowie der besonders schutzbedürftigen Schulkinder) im Sinne einer präventiven Massnahme angezeigt, die Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h zu reduzieren und Vortritt für die Zufussgehenden einzuführen.

3. Zweckmässigkeit der Temporeduktion

Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der Aufenthaltsqualität

Die Einführung einer Begegnungszone erhöht die Verkehrssicherheit, weil sich durch den kürzeren Bremsweg bei Tempo 20 sowohl die Unfallwahrscheinlichkeit als auch die Unfallschwere verringert. Die Massnahme kommt insbesondere den Zufussgehenden und speziell den Schulkindern zu Gute, die sich nach Umsetzung des Strassenbauprojekts auf einer gemeinsamen Verkehrsfläche mit dem Fahrverkehr bewegen und Vortritt gegenüber Fahrzeugen



5/6

haben werden. Ausserdem erhöht sich durch Einführung der Begegnungszone auch die Verkehrssicherheit und das subjektive Sicherheitsempfinden für die ungeschützten Velofahrenden, indem sich die Geschwindigkeitsdifferenz zum motorisierten Verkehr reduziert.

Weiter kann durch das neue Verkehrsregime die Aufenthaltsqualität und die Koexistenz zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden gefördert und eine siedlungsverträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs in der stark von Schulkindern frequentierten Quartierstrasse herbeigeführt werden.

4. Weitere Auswirkungen der Temporeduktion

Leistungskapazität, Netzhierarchie, Ausweichverkehr

Die Netzhierarchie und Leistungsfähigkeit wird durch die Einführung einer Begegnungszone beibehalten. Da es sich beim Sperletweg um eine Sackgasse mit reiner Erschliessungsfunktion handelt, wird die Begegnungszone keinen Ausweichverkehr zur Folge haben.

Massnahmen an der Strassenoberfläche (inkl. flankierende Massnahmen)

Um die Funktionalität der Begegnungszone zu unterstützen, sind diverse Massnahmen an der Strassenoberfläche geplant. Unter anderem wird mit der Entfernung des Trottoirs eine einheitliche Mischverkehrsfläche geschaffen. Durch eine Reduktion der Blauen Zone von bisher 16 auf neu 7 Parkplätze wird die Situation zudem übersichtlicher und es entsteht zusätzlicher Platz, der zu Aufenthaltszwecken sowie für die Erstellung von Veloabstellplätzen, Sitzgelegenheiten und zur Begrünung der Strasse genutzt werden soll.

Parallel dazu ist im Rahmen eines Drittprojektes eine Umgestaltung des Schulareals «Kolbenacker» geplant. Durch die Verschiebung der Lehrerparkplätze vom Sperletweg an die Stiglenstrasse reduziert sich der Verkehr mit Motorwagen am Sperletweg.



6/6

5. Schlussfolgerung

Den obgenannten Vorteilen stehen ausser einer marginalen Fahrzeiterhöhung für die motorisierten Fahrzeuglenkenden keine Nachteile entgegen, sodass sich die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf dem relativ kurzen Sackgassenabschnitt als verhältnismässig erweist.

Beilagen (integrierender Bestandteil des Gutachtens)

- Unfallkarte vom 01.01.2017 bis 31.12.2021
- Verkehrsmessung vom 09.07.2021 bis 15.07.2021
- Bauprojekt «Sperletweg», Oberflächenplan Nr. 15142 vom 10.10.2022



2'683'800 2'683'850 2'683'900 2'683'950 2'684'000



1253'350
1253'300
1253'250
1253'200

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

- <1'000
- 1'000-2'500
- 2'500-5'000
- 5'000-10'000
- 10'000-25'000
- 25'000-50'000
- >50'000

Überwachungszonen

- aktiv
- inaktiv
- geplant

Kilometerpunkte

- km 97+/-
- 820
- 620

Strassenkategorien

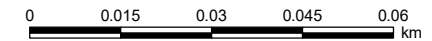
- Nationalstrassen
- Kantonsstrassen
- Gemeindestrassen

Points of Interest

- Points of Interest

Grenzen

- Kantons Grenzen
- Gemeindegrenzen



ca. 1:1'250

© ASTRA / Kantone
14.03.2022 / 2034207

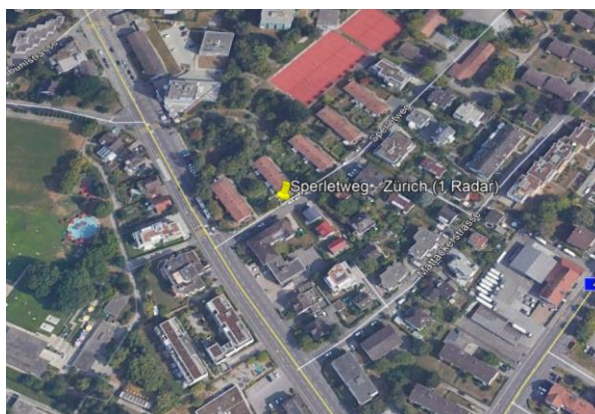


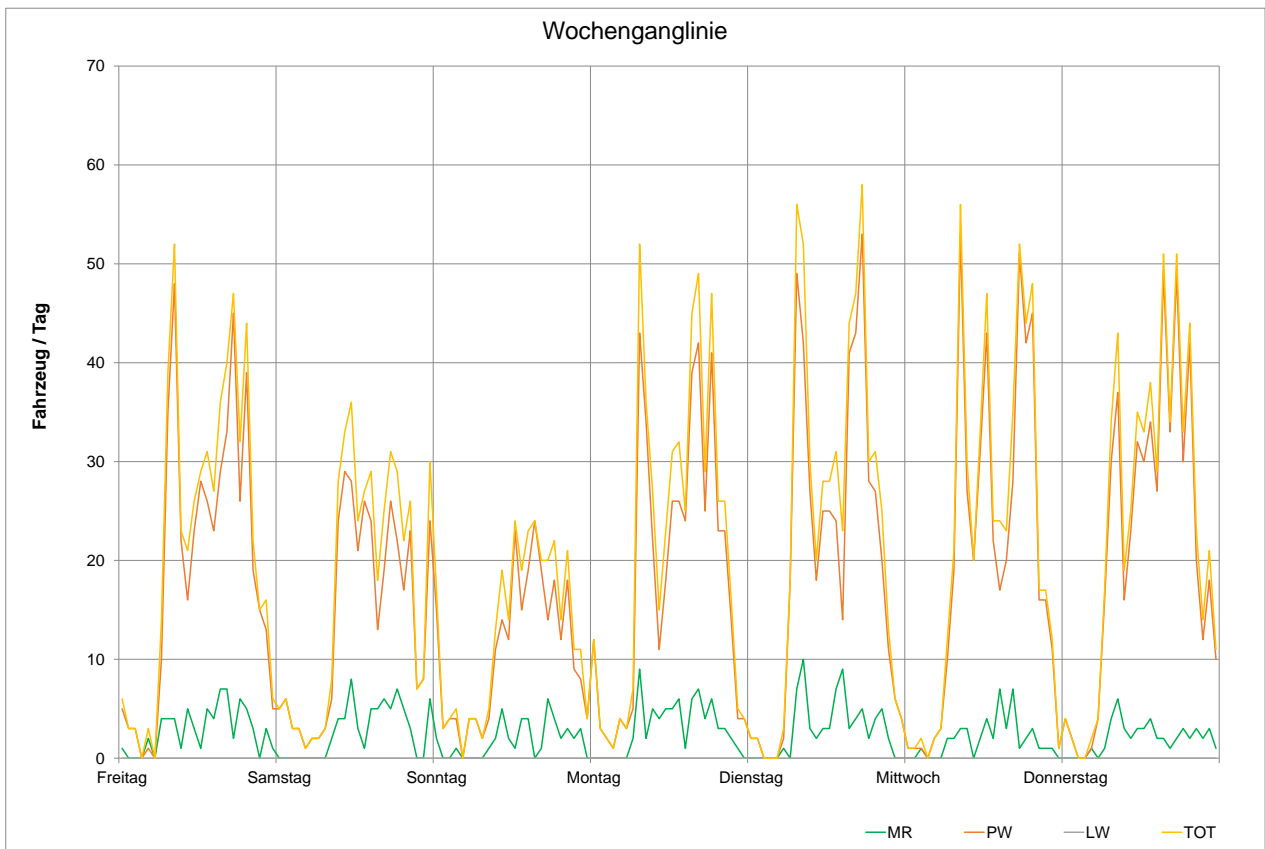
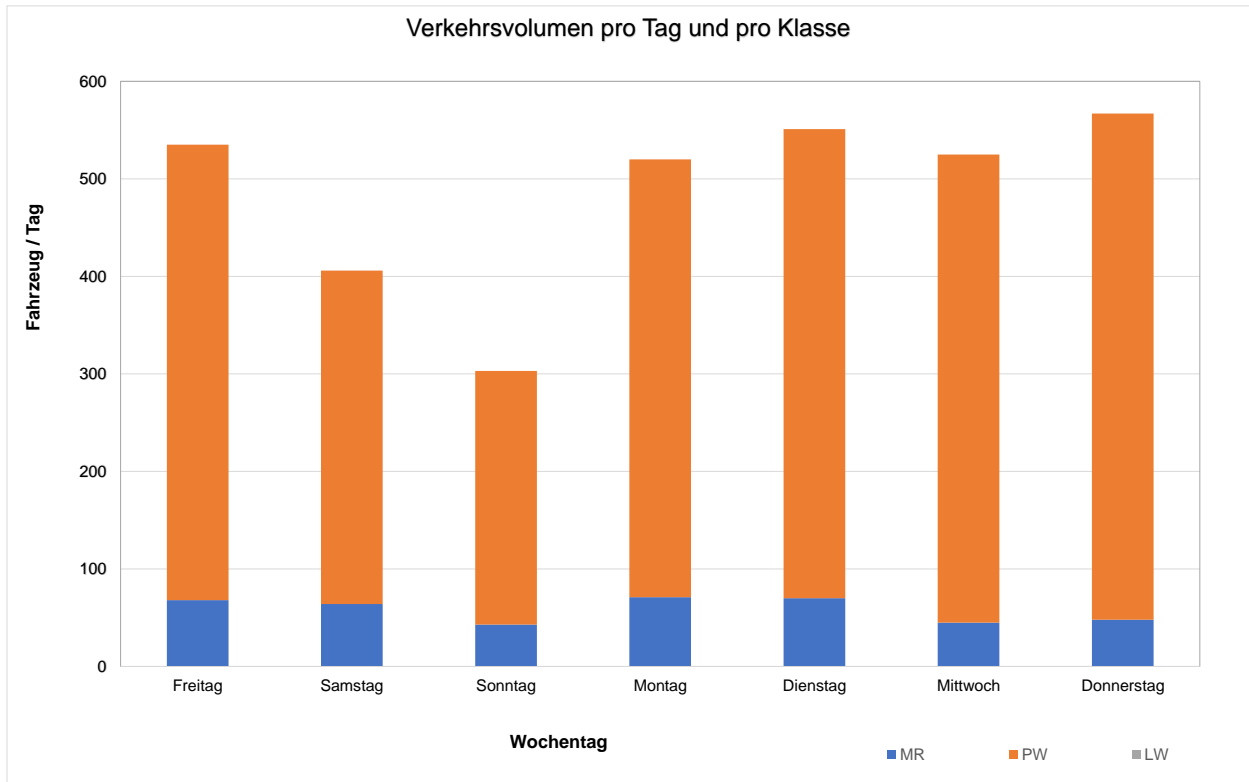
Messungsbericht

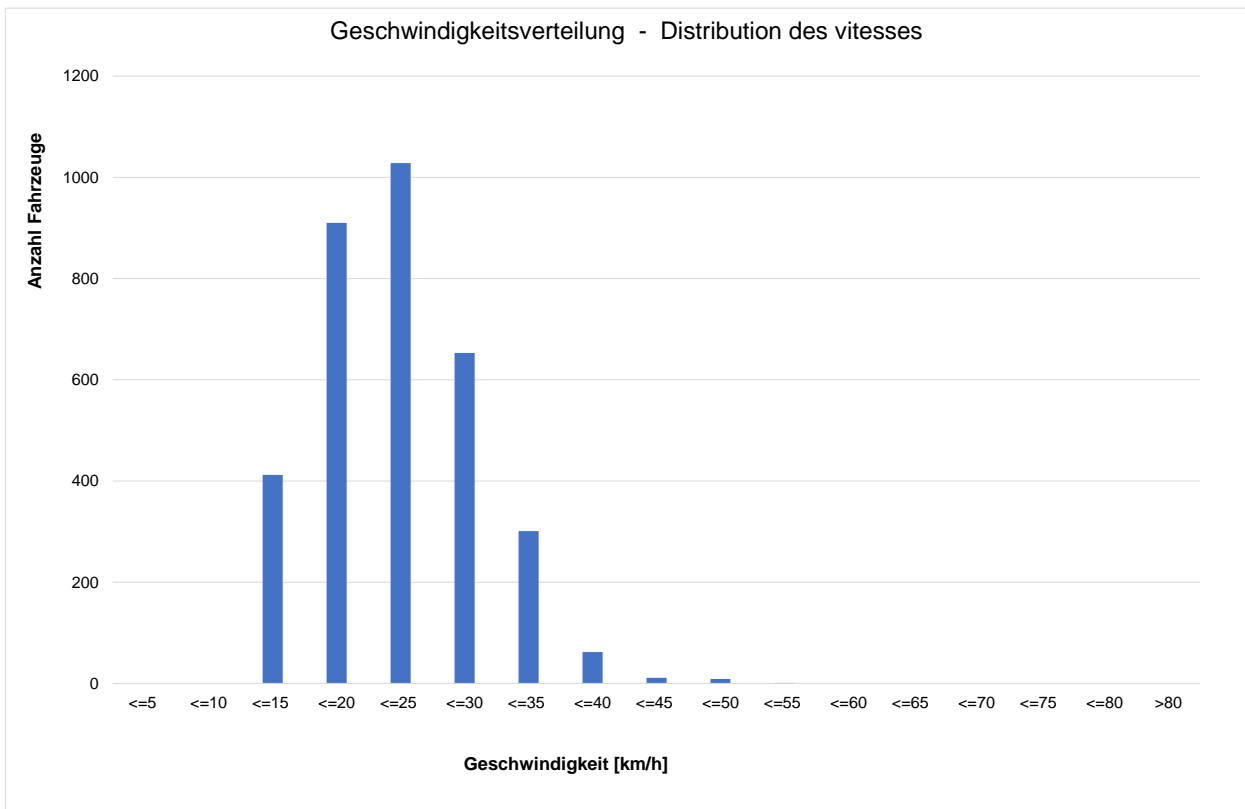
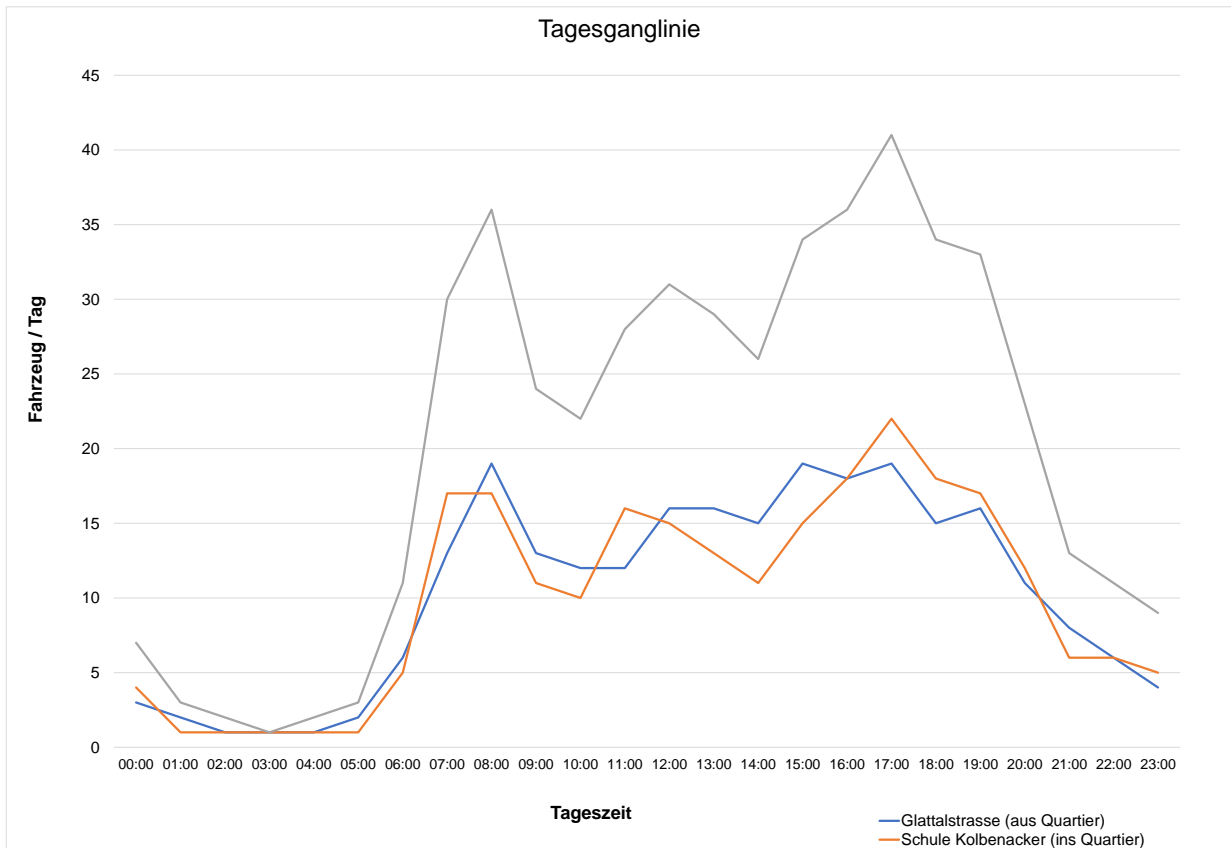
| | |
|--------------------------------------|--|
| Messungsstandort | Sperletweg 5-15, Zürich |
| Zählperiode | 09.07. - 15.07.2021 |
| Richtung 1 | Glattalstrasse (aus Quartier) |
| Richtung 2 | Schule Kolbenacker (ins Quartier) |
| Signalisierte Geschwindigkeit | 30 |

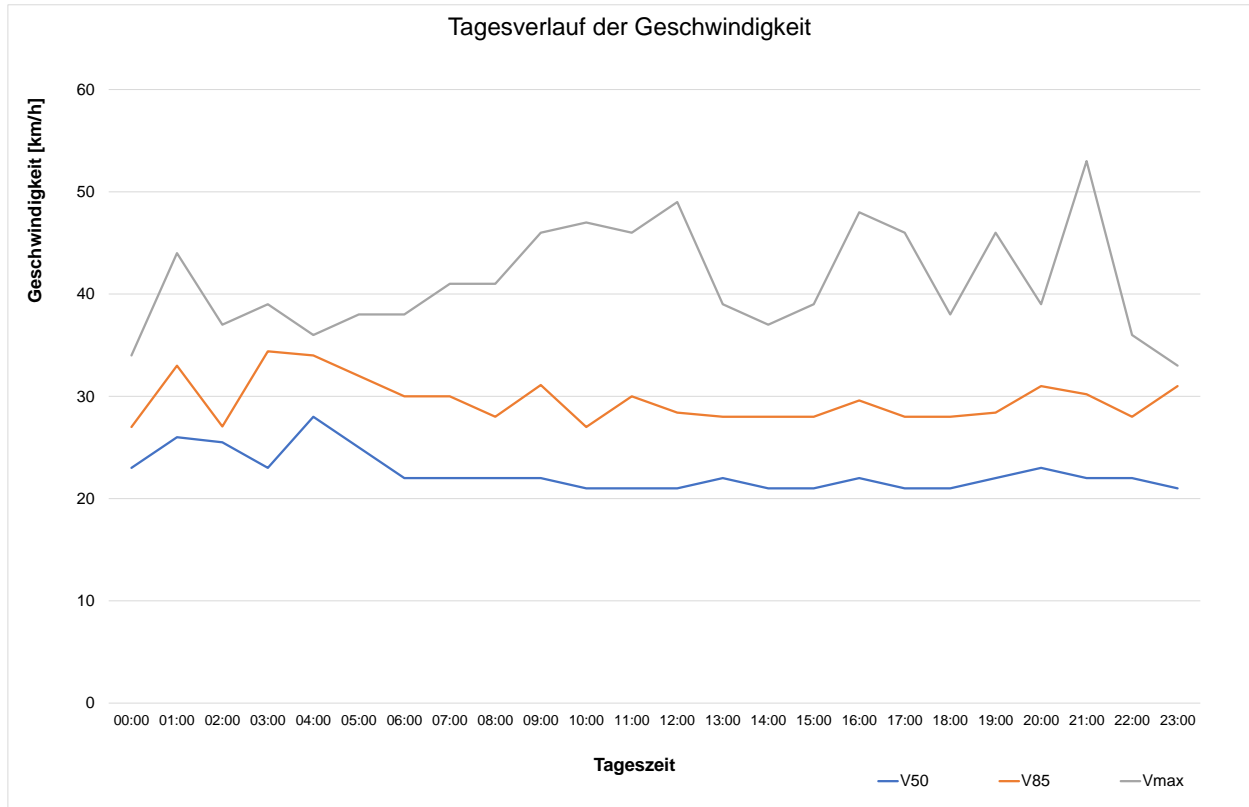
| | |
|--|--|
| | |
| | |

| Kennzahlen | | | |
|----------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|------------------|
| | Glattalstrasse (aus Quartier) | Schule Kolbenacker (ins Quartier) | Beide Richtungen |
| DTV [Fz. / Tag] | 250 | 240 | 490 |
| DWV [Fz. / Tag] | 270 | 270 | 540 |
| D "Samstag" [Fz. / Tag] | 200 | 200 | 410 |
| D "Sonntag" [Fz. / Tag] | 160 | 150 | 300 |
| MSP (07-08 Uhr) [Fz. / h] | 20 | 20 | 40 |
| ASP [Fz. / h] | 20 | 30 | 50 |
| Tagesverkehr (06-22 Uhr) | 230 | 220 | 450 |
| Nachtverkehr (22-06 Uhr) | 20 | 20 | 40 |
| Anteil lärmiger Fz. am Tag [%] | 12,5% | 11,7% | 12,1% |
| Anteil lärmiger Fz. in Nacht [%] | 9,3% | 10,7% | 10,0% |
| Anteil lärmiger Fz. 24h [%] | 12,2% | 11,6% | 11,9% |
| MR-Anteil [%] | 12,5% | 11,5% | 12,0% |
| PW-Anteil [%] | 87,5% | 88,5% | 88,0% |
| LW-Anteil [%] | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Vd [km/h] | 24,2 | 20,5 | 22,5 |
| V50 [km/h] | 23 | 20 | 22 |
| V85 [km/h] | 31 | 26 | 30 |
| V Max. [km/h] | 53 | 39 | 53 |
| v-Überschreitung [%] | 17,8% | 4,4% | 11,3% |









| Legende | |
|----------------------------------|--|
| DTV [Fz. / Tag] | Durchschnittlicher Tagesverkehr |
| DWV [Fz. / Tag] | Durchschnittlicher Werktagverkehr |
| D "Samstag" [Fz. / Tag] | Durchschnittlicher Samstagsverkehr |
| D "Sonntag" [Fz. / Tag] | Durchschnittlicher Sonntagsverkehr |
| MSP (07-08 Uhr) [Fz. / h] | Morgenspitzenstunde |
| ASP (17-18 Uhr) [Fz. / h] | Abendspitzenstunde |
| Tagesverkehr (06-22 Uhr) | Durchschnittlicher Verkehr am Tag |
| Nachtverkehr (22-06 Uhr) | Durchschnittlicher Nachtverkehr |
| Anteil lärmiger Fz. am Tag [%] | Anteil lärmiger Fahrzeuge am Tag [MR, LW, LW+] |
| Anteil lärmiger Fz. in Nacht [%] | Anteil lärmiger Fahrzeuge in der Nacht [MR, LW, LW+] |
| Anteil lärmiger Fz. 24h [%] | Anteil lärmiger Fahrzeuge 24h [MR, LW, LW+] |
| SW-Anteil [%] | Schwerverkehrsanteil |
| V50 [km/h] | Geschwindigkeit, die von 50 % aller Verkehrsteilnehmenden nicht überschritten wird |
| V85 [km/h] | Geschwindigkeit, die von 85 % aller Verkehrsteilnehmenden nicht überschritten wird |
| V Max. [km/h] | Maximale Geschwindigkeit |
| v-Überschreitung [Anzahl] | Anzahl von Überschreitungen der signalisierte Geschwindigkeit |
| v-Überschreitung [%] | Prozentsatz von Überschreitungen der signalisierte Geschwindigkeit |
| MR | Motorräder und Motorfahrräder |
| PW | Personenwagen |
| LW | Lastwagen |
| LW+ | Lastwagen mit Anhänger |