Universität Zürich[UZH]

Belästigungswirkung bei tiefen Geschwindigkeiten: Akzeptanz der Einführung von Tempo 30 in der Stadt Zürich

Schlussbericht

Zürich, 16.3.2021

Auftraggeber

Stadt Zürich
Umwelt und Gesundheitsschutz UGZ
Fachbereich Lärmschutz und NIS
Eggbühlstrasse 23
8050 Zürich

Autor

Universität Zürich
Sozialforschungsstelle
Dr. Jürg Artho

Binzmühlestrasse 14 / Box 13
8050 Zürich

Tel.: 044 635 72 75
E-Mail: juerg.artho@uzh.ch

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung **3**

1. Ausgangslage, Ziele und Vorgehen **7**
1.1. Ausgangslage 7
1.2. Ziele 8
1.3. Vorgehen 9

2. Datengrundlage und Auswertung **13**

3. Befürwortung von T30 **15**
3.1. Befürwortung von T30 vor Einführung von T30 15
3.2. Veränderung der Befürwortung durch die Einführung von T30 16

4. Gründe für und gegen T30 vor der Einführung von T30 **19**
4.1. Gründe für T30 vor Einführung von T30 19
4.2. Gründe gegen T30 vor Einführung von T30 23

5. Veränderungen der Gründe für und gegen T30 **28**
5.1. Veränderung der Gründe für T30 28
5.2. Veränderung der Gründe gegen T30 33

6. Erwartungen an die Einführung von T30 **37**
6.1. Erwartungen vor der Einführung von T30. 37
6.2. Erfüllungsgrad der Erwartungen 42
6.3. Kommentare zur Erfüllung der Erwartungen 45

7. Fazit **51**

Anhang **54**

Zusammenfassung

Die Stadt Zürich hat auf 15 Strassenabschnitten die Tempolimite von 50 km/h (T50) auf 30 km/h (T30) heruntergesetzt. Um die Wirkung auf die Bevölkerung zu untersuchen, wurde zusammen mit dem Bundesamt für Umwelt (BAFU) eine Umfrage mit zwei Messzeitpunkten (erste Befragung: vor Einführung von T30; zweite Befragung: nach Einführung von T30) durchgeführt.

Die Umfragedurchführung erfolgte in zwei Tranchen. An den acht Strassenabschnitten (i.F. Strassen) der ersten Tranche fand die erste Befragung im Augst 2017 und die zweite Befragung ein Jahr später, im August 2018 statt.

Die erste Befragung an den sieben Strassen der zweiten Tranche wurde im Zeitraum von August 2018 bis April 2019 durchgeführt – also ein bis anderthalb Jahre nach der ersten Tranche. Die zweite Befragung wurde grundsätzlich ein Jahr später durchgeführt. Aufgrund der Corona-Pandemie und des damit zusammenhängenden Lockdowns im Frühling 2020 musste die zweite Befragung an fünf Strassen der zweiten Tranche allerdings um rund 5 Monate verschoben werden. Weil durch den zeitlichen Versatz und durch den Lockdown zwischen der ersten und zweiten Befragung an den Strassen der zweiten Tranche systematische Verzerrungen auftreten können, wurden die beiden Tranchen separat ausgewertet.

An der ersten Befragung nahmen 538 Personen (Tranche 1) resp. 774 Personen (Tranche 2) teil. 392 resp. 485 Personen füllten die Fragebogen beider Befragungen aus. In diesem Bericht werden die Ergebnisse der Auswertungen von Kapitel 4 der beiden Fragebogen (vgl. Anhang) dargestellt. Kapitel 4 enthält jeweils die gleichen Fragen zur Befürwortung von T30, den Gründen und Erwartungen für und gegen T30, sowie zur Erfüllung der Erwartungen (nur zweite Befragung).

Gesamtfazit

Der Anteil Befürwortender von T30 an der eigenen Strasse war über alle Strassen gesehen mit rund drei Viertel aller Personen sowohl vor wie nach der Einführung von T30 sehr hoch. Die Befürwortungsraten waren vor Einführung von T30 etwas tiefer, nach der Einführung von T30 etwas höher als 75 %. Die Einführung von T30 an anderen als der eigenen Strasse wurden sogar von rund vier von fünf Personen befürwortet.

Die Gründe für diese hohen Befürwortungsraten liegen in der Erwartung, dass durch T30 die Sicherheit generell und speziell für Kinder erhöht und der Strassenverkehrslärm reduziert wird, und in kleinerem Umfang, dass die Verkehrsmenge reduziert wird. GegnerInnen von T30 bezweifelten, dass T30 entsprechende Wirkungen auslösen kann.

Trotz der nach Einführung von T30 noch höheren Befürwortungsrate von gut 80 % (eigene Strasse) gab gut ein Drittel aller Personen an, dass ihre Erwartungen bezüglich der positiven Wirkungen nicht erfüllt wurden. Insbesondere wird moniert, dass T30 nicht eingehalten wird. Entsprechend werden mehr Geschwindigkeitskontrollen und Bussen erwartet.

An der Nordstrasse (Abschnitte beider Tranchen) sind die AnwohnerInnen am zufriedensten, hauptsächlich, weil eine Lärmreduktion festgestellt wurde. An der Hegibach-, der Klosbach- und der Süd-Lengg-Bleulerstrasse sind die Erwartungen am schlechtesten erfüllt worden. Grund dafür ist hauptsächlich, dass der Verkehr nicht abgenommen habe und der Lärm nicht reduziert worden sei. Zwischen der ersten Tranche und der zweiten Tranche sind nur vereinzelte Unterschiede festzustellen.

Befürwortung von T30

Der Anteil Befürwortender von T30 an der eigenen Strasse betrug vor Einführung von T30 bei den Strassen der ersten Tranche 71.5 %, bei jenen der zweiten Tranche 70.8 %. Die Befürwortung von T30 an anderen Strassen mit vorwiegend Wohnnutzung war mit rund 79.1 % (sowohl Tranche 1 wie Tranche 2) noch höher. Der geringste Anteil Befürwortender von T30 an der eigenen Strasse vor Einführung von T30 findet sich an der Basler- und Widmerstrasse (55.3 % resp. 59.5 %), der höchste an der Klosbach- und Hegibachstrasse (84.2 % resp. 82.4 %).

Die Befürwortungsraten von T30 an der eigenen Strasse sind über alle Strassen gesehen nach Einführung von T30 statistisch signifikant höher als vorher und betragen nach der Einführung an der eigenen Strasse 79.2 % (Tranche 1) resp. 83.5 % (Tranche 2). Entsprechend nahm die Ablehnung von T30 um rund 10 Prozentpunkte ab. Auf der Ebene der einzelnen Strassen ist die Steigerung des Anteils Befürwortender jedoch nur an der Basler-, der Rousseau- der Schaufelberger- und der Nordstrasse (Abschnitt 2. Tranche) statistisch signifikant.

Die Befürwortungsraten von T30 an anderen Strassen mit Wohnnutzung sind bei den Strassen von Tranche 2 statistisch signifikant höher (vor Einführung 79.1 %; nach Einführung 85.8 %). Bei den Strassen der ersten Tranche ist die Steigerung statistisch nicht signifikant (vor Einführung 79.1 %; nach Einführung 84.1 %). Auf der Ebene der einzelnen Strassen sind an der Kalchbühlstrasse sowie an der Nordstrasse (Abschnitt 2. Tranche) statistisch signifikante Steigerungen der Befürwortungsraten festzustellen.

Gründe für T30

Vor Einführung von T30 wurden über alle 15 Strassen hinweg von den Befragten, unabhängig davon, ob sie T30 befürworteten, 1’696 einzelne Gründe für T30 aufgezählt. Lärmreduktion und Erhöhung der Sicherheit sind die beiden mit Abstand wichtigsten Gründe für T30. Die Lärmreduktion als Grund für T30 zu sein, wurde von den wenigsten Personen nach Verkehrsmitteln differenziert. Im Gegensatz dazu wurden im Bereich Sicherheit die Erhöhung der Sicherheit ohne weitere Spezifikation und die Erhöhung der Sicherheit für Kinder von jeweils jeder fünften Personen genannt. Alle anderen explizit genannten Spezifikationen (z.B. für FussgängerInnen, ältere Leute, Velos etc.) sind verglichen damit unwichtig.

Der drittwichtigste Grund, für T30 zu sein, ist die Reduktion des Verkehrsaufkommens (rund 15 % aller Personen). Darin wiederum ist die Hoffnung auf weniger Raser und weniger Schleichverkehr am wichtigsten. Alle anderen Gründe wie z.B. Temporeduktion, Verbesserung der Luftqualität oder der Lebensqualität sind im Verhältnis zu den drei genannten wichtigsten Gründen kaum relevant.

Aufgrund der Differenzierung der Auswertungen pro Strasse, lässt sich der Schluss ziehen, dass vor Einführung von T30 und aus Sicht der AnwohnerInnen an der Kalchbühl-, der Rousseau- und der Nordstrasse (sowohl Abschnitt der ersten wie auch der zweiten Tranche) die Sicherheit ein grösseres Anliegen war als die Lärmbelästigung.

Der Lärm scheint dagegen an der Freihof, Hegibach-, und an der Klosbachstrasse mehr zu stören als eine aus Sicht der Anwohnenden ungenügende Sicherheitssituation.

Eine markante Veränderung der Gründe, für T30 zu sein, ist durch die Einführung von T30 nicht erfolgt. Auch wenn marginale Verschiebungen der Bedeutungen der einzelnen Gründe für T30 zu beobachten sind, sind auch nach Einführung von T30 die Erhöhung der Sicherheit und die Lärmreduktion die mit Abstand wichtigsten Gründe, für T30 zu sein. Innerhalb dieser beiden Kategorien können

ebenfalls keine nennenswerten Verschiebungen der Gründe – beispielsweise von «mehr Sicherheit für Kinder» zu «mehr Sicherheit für ältere Personen» oder ähnliches – festgestellt werden.

Gründe gegen T30

Weil es vor Einführung von T30 viel weniger GegnerInnen von T30 als BefürworterInnen gab, wurden in der ersten Befragung über alle 15 Strassenabschnitte hinweg auch «nur» 538 einzelne Gründe gegen T30 aufgezählt, wobei auch einzelne BefürworterInnen Gründe gegen T30 genannt haben. Die wichtigsten Gründe gegen die Einführung von T30 vor dessen Einführung waren der fehlende Glaube daran, dass durch T30 der Lärm reduziert werden kann, die Überzeugung, dass durch T30 der Verkehrsfluss schlechter wird und dadurch Stau entstehen kann, sowie prinzipielle Überlegungen, ohne dass spezifische Gründe dafür genannt wurden.

Die Gründe gegen T30 haben sich durch die Einführung von T30 nur wenig verändert. Untersucht wurde dies unter allen Personen, welche sowohl bei der ersten wie bei der zweiten Befragung einen Grund gegen T30 nannten Statistisch signifikant ist, dass nach Einführung von T30 ein grösserer Anteil der AnwohnerInnen glaubten, dass T30 keine Wirkung auf die Einhaltung des vorgeschriebenen Tempos habe – allerdings nur bei den Strassen der ersten Tranche. Eine Auswertung nach Strassen ist aufgrund der kleinen Stichproben pro Strasse nicht aussagekräftig.

Bei den Strassen der zweiten Tranche fällt zusätzlich auf, dass nach der Einführung von T30 deutlich mehr[1] Personen fanden, T30 führe mindestens teilweise zu negativen Wirkungen, habe also kontraproduktive Effekte. Ein möglicher Erklärungsansatz dafür, dass dieser Effekt nur an den Strassen der zweiten Tranche beobachtet werden konnte, könnte sein, dass sich die Personen bei der Nachbefragung unbewusst auch an der Veränderung zwischen der Lockdown-Periode und dem Befragungszeitpunkt orientiert haben.

Erwartungen an T30 vor Einführung von T30

Gesamthaft wurden 1’586 einzelne Erwartungen formuliert. Alles in allem bilden die formulierten Erwartungen ziemlich genau die Gründe für und gegen T30 ab. Etwas mehr als jede zehnte aller Erwartungen umfassten Anmerkungen, welche nicht in Übereinstimmung mit den Kategorien der Gründe für und gegen T30 gebracht werden konnten. Darunter am häufigsten wurden zur Einführung von T30 flankierende Massnahmen – das heisst im Wesentlichen Kontrollen und Bussen – erwartet.

Erfüllung der Erwartungen

Die befragten Personen konnten mittels Ja/Nein-Antwort angeben, ob Ihre Erwartungen erfüllt wurden oder nicht. 57.9 % Personen der ersten Tranche resp. 62.2 % der zweiten Tranche gaben an, dass ihre positiven Erwartungen erfüllt wurden. 35.1 % resp. 34.2 % der Personen sehen positive Erwartungen als nicht erfüllt an. Der jeweilige Rest (7.0 % resp. 3.6 %) sah sie als teilweise erfüllt an (sowohl bei Ja als auch bei Nein ein Kreuz). An der Süd-Lengg-Bleuler-, der Klosbach- und der Hegibachstrasse sind die Erwartungen am schlechtesten erfüllt worden; an der Widmerstrasse und den beiden Abschnitten der Nordstrasse am besten.

[1] Von 27.0 % auf 42.9 % aller Personen, welche einen Grund gegen T30 genannt hatten.

Kommentare zur Erfüllung der Erwartungen

Gesamthaft wurden über alle 15 Strassen hinweg 729 einzelne Kommentare geschrieben. Diese stammen von rund der Hälfte aller Personen. Die Personen konnten mehrere Kommentare abgeben. Eine Person konnte sowohl Kommentare bezüglich erfüllter Erwartungen, als auch gleichzeitig Kommentare bezüglich nicht erfüllter Erwartungen abgeben.

Ein gutes Drittel aller Personen – also nicht nur jener, die einen Kommentar abgegeben haben – formulierten Kommentare in dem Sinne, dass ihre Erwartungen nicht erfüllt wurden (Tranche 1: 39.4 %; Tranche 2: 30.5 %). Die meisten Personen begründeten dies damit, dass keine Wirkungen eingetroffen sei; einige aber auch, weil negative Wirkungen feststellbar seien. Demgegenüber schrieb nur jede fünfte aller befragten Personen eine Anmerkung in dem Sinne, dass ihre Erwartungen erfüllt wurden. Es gab also deutlich mehr Kommentare zu nicht erfüllten Erwartungen als zu erfüllten Erwartungen.

Im Vergleich mit dem Verhältnis zwischen den Befürwortungs- und Ablehnungsraten von T30 (80 zu 20) ist das Verhältnis von Kommentaren zu erfüllten und nicht erfüllten Erwartungen (rund 20 zu 35) ein Missverhältnis. Dies dürfte darauf zurückzuführen sein, dass unzufriedene Personen viel gewillter sind als zufriedene Personen, Kommentare zu schreiben, um ihrem Ärger Ausdruck zu verleihen.

Am meisten Äusserungen, dass die positiven Wirkungen *nicht* erreicht wurden, sind an der Hegibachstrasse und der Süd-Lengg-Bleuler-Srasse zu verzeichnen. Bei allen Strassen, welche sinnvoll ausgewertet werden konnten, wird stark moniert, dass T30 nicht eingehalten wird. An der Hegibachstrasse wird ausserdem stark bemängelt, dass weder der Verkehr noch der Lärm abgenommen hätten. Demgegenüber scheint die Lärmreduktion an der Nordstrasse am besten gelungen zu sein. An vier von sieben Strassen der zweiten Tranche, aber an keiner der ersten Tranche, wurde jeweils von rund jeder zwölften Person beanstandet, dass Fussgängerstreifen entfernt wurden[2].

[2] An der Butzenstrasse, der Nordstrasse (Abschnitt Tranche 2), der Rousseaustrasse und der Süd-Lengg-Bleuler-Strasse wurden Fussgängerstreifen entfernt.

1. Ausgangslage, Ziele und Vorgehen

1.1. Ausgangslage

Die Stadt Zürich hat auf 15 Strassenabschnitten die Tempolimite von 50 km/h (T50) auf 30 km/h (T30) heruntergesetzt. Um die Wirkung auf die Bevölkerung zu untersuchen, wurde in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Umwelt (BAFU) eine Umfrage mit zwei Messzeitpunkten (erste Befragung: vor Einführung von T30; zweite Befragung: nach Einführung von T30) unter AnwohnerInnen dieser Strassenabschnitte durchgeführt. Die Beschreibung der Strassenabschnitte, die Befragungszeitpunkte und das jeweilige Datum der Signalisationsänderung sind in Tabelle 1 zusammenfassend dargestellt.

Die Fragebogen der beiden Befragungen wurden an die identischen Personen verschickt. Die Fragebogen der ersten Befragung können mit jenen der zweiten mittels Code auf Personenebene gepaart werden.

Der Fragebogen ist in vier Kapitel eingeteilt. Die Kapitel 1 bis 3 werden durch das BAFU ausgewertet. Kapitel 4 jeweils beider Befragungen enthält geschlossene und offene Fragen zu Befürwortung von T30 an der eigenen und an anderen Strassen mit vorwiegend Wohnnutzung, zu den Gründen für und gegen T30, zu den Erwartungen, welche mit der Einführung von T30 verbunden waren, sowie – in der Befragung nach Einführung von T30 – dazu, inwiefern die Erwartungen erfüllt wurden.

Die Befragungen waren in zwei Tranchen eingeteilt (vgl. Tabelle 1). An den acht Strassenabschnitten (i.F. Strassen) der ersten Tranche[3] fand die erste Befragung im Augst 2017 und die zweite Befragung ein Jahr später, im August 2018 statt.

Die erste Befragung an den sieben Strassen der zweiten Tranche wurde im Zeitraum von August 2018 bis April 2019 durchgeführt – also ein bis anderthalb Jahre nach der ersten Tranche. Die zweite Befragung bei dieser zweiten Tranche fand jeweils ein Jahr oder anderthalb Jahre nach der ersten statt. Anderthalb Jahre sind es bei jenen Strassen, bei denen ein Jahr nach der ersten Befragung die Schweiz im Lockdown des Frühlings 2020 aufgrund der Corona-Pandemie war. Letztlich erfolgte an fünf der sieben Strassen der zweiten Tranche die zweite Befragung im August/September 2020 und damit nach dem Frühlings-Lockdown 2020, aber immer noch während der Corona-Pandemie. Allerdings hatte sich das öffentliche Leben beinahe wieder normalisiert und der motorisierte Individualverkehr befand sich fast auf demselben Niveau wie vor der Pandemie.

[3] In Grafiken und innerhalb von Klammern wird im Folgenden Tranche 1 mit «T1» und Tranche 2 mit «T2» abgekürzt.

Tabelle 1: Untersuchte Strassenabschnitte.

	Nr.	Strasse	Abschnitt	Erste Befragung	Zweite Befragung	Datum Signalisation mit T30
Tranche 1	10	Freihofstrasse	Hohlstrasse - Badenerstrasse	11.8.2017	20.8.2018	18.09.2017
	11	Hegibachstrasse	Hegibachplatz - Klusplatz	11.8.2017	20.8.2018	26.09.207
	12	Kalchbühlstrasse	Albisstr. - Widmerstr.	11.8.2017	20.8.2018	20.09.2017
	13	Köschenrütistrasse	Birchstr. - Katzenbach	11.8.2017	20.8.2018	27.09.2017
	14	Nordstrasse	Stampfenbachstr. - Kornhausstr.	11.8.2017	20.8.2018	29.09.2017
	15	Schaufelbergerstrasse	Birmensdorferstr. - Gutstr.	11.8.2017	20.8.2018	20.09.2017
	16	Widmerstrasse	Albisstr. - Kalchbühlstr.	11.8.2017	20.8.2018	20.09.2017
	17	Zehntenhausstrasse	Stöckengasse - Bärenbohlstr.	11.8.2017	20.8.2018	28.09.2017
Tranche 2	21	Saatlenstrasse	Tramstr. - Herbstweg Luegislandstr. - Auhofstr.	21.8.2018	21.8.2019	11.10.2018
	22	Baslerstrasse	Altstetterstr. - Hardgutstr.	21.8.2018	31.8.2020	10.04.2019
	23	Butzenstrasse	Albisstr. - Eidechsenweg	21.8.2018	31.8.2020	8.7.2019
	31	Klosbachstrasse	Samariterstr. - Bergstr.	1.11.2018	5.11.2019	26.03.2019
	40	Nordstrasse	Kornhausstr. - Rotbuchstr.	7.5.2019	31.8.2020	17.7.2019
	41	Rousseaustr.	Kornhausstr. - Rotbuchstr.	7.5.2019	31.8.2020	17.7.2019
	42	Süd-Lengg-Bleulerstr.	Südstr. 40 - Bleulerstr. 50	29.4.2019	31.8.2020	17.5.2019

Die Stadt Zürich hat die Sozialforschungsstelle der Universität Zürich gebeten, Kapitel vier beider Befragungen von allen 15 Strassen auszuwerten.

1.2. Ziele

Das Ziel dieses Projekts besteht in der Beantwortung der nachfolgenden Forschungsfragen. Die Forschungsfragen können in drei Teile geteilt werden:

Haltungen zu T30 und Gründe dafür vor der Einführung von T30:

1. Wurde T30 vor Einführung von T30 einerseits für die Strasse des eigenen Wohnorts, andererseits für andere Strassen mit vorwiegend Wohnnutzung befürwortet?
2. Welche Gründe sprechen aus Sicht der Befragten für T30, welche dagegen?
3. Welche Erwartungen bestanden vor Einführung von T30 bzgl. Einführung von T30?

Veränderungen der Haltungen und der Gründe durch die Einführung von T30:

4. Hat es seit der Einführung von T30 eine Änderung bzgl. der Zustimmung T30 an der eigenen Strasse, bzw. an anderen Strassen mit vorwiegend Wohnnutzung gegeben?

5. Haben sich die Gründe für oder gegen T30 verändert seit der Einführung von T30?

Grad der Erfüllung der Erwartungen an T30:

6. Sind die Erwartungen bzgl. Einführung von T30 erfüllt worden und welche Kommentare werden diesbezüglich gemacht?

1.3. Vorgehen

Kategoriensystem

Vor den Analysen zur Beantwortung der Forschungsfragen wurden die Antworten auf die offenen Fragen kategorisiert. Sowohl bei der Befragung vor der Geschwindigkeitsreduktion als auch bei jener nach der Geschwindigkeitsreduktion gab es eine offene Frage zu den wichtigsten Gründen für T30, zu den wichtigsten Gründen gegen T30 und zu den Erwartungen an die Einführung von T30. Alle offenen Fragen waren auf die Strasse des eigenen Wohnorts bezogen. Die Fragen nach den wichtigsten Gründen für T30 musste nur beantwortet werden, wenn die antwortende Person für T30 war. Entsprechend musste die Frage nach den Gründen gegen T30 nur beantwortet werden, wenn die antwortende Person gegen T30 war. Die Frage nach den Erwartungen musste von allen Personen beantwortet werden. In der Befragung nach der Geschwindigkeitsreduktion gab es zusätzlich ein Kommentarfeld zur geschlossenen Frage nach der Erfüllung der Erwartungen.

Die Antworten auf alle offenen Fragen überschnitten sich thematisch stark. Deshalb wurde das Kategoriensystem so gestaltet, dass sich die Kategorien für die Gründe, für die Erwartungen und für die Kommentare grundsätzlich deckten.

Das Kategoriensystem wurde im Hinblick auf den Vergleich der ersten mit der zweiten Befragung aufgrund zufälliger Mischung der Antworten aus der ersten und zweiten Befragung gebildet. Das Kategoriensystem ist somit für die erste und zweite Befragung identisch.

Das Kategoriensystem ist auch für beide Tranchen gleich, wobei es durchaus Kategorien hat, welche von den Personen der Tranche 1 genannt wurden, von jenen der Tranche 2 aber nicht, und umgekehrt.

Kategoriensystem für die Gründe für und gegen T30

Ausgangspunkt für das Kategoriensystem über alle offenen Fragen sind die Gründe *für* T30. Diese können in die Kategorien mehr Sicherheit, weniger Lärm, geringere Verkehrsmenge und entsprechend besserer Verkehrsfluss, geringeres Tempo, Notwendigkeit von flankierenden Massnahmen, Anderes und prinzipielle Befürwortung unterschieden werden. Unter «Anderes» werden Lebensqualität, Abgase/Umwelteinwirkungen, Erschütterungen und Liegenschaftswert verstanden. Die Notwendigkeit flankierender Massnahmen wie beispielsweise Geschwindigkeitskontrollen ist an sich eine neutrale Aussage, welche nicht zu den Gründen für oder gegen T30 zugeteilt werden kann. Weil dies jedoch fast ausschliesslich bei den Anmerkungen zu den Gründen für T30 genannt wurde, wurde die Notwendigkeit flankierender Massnahmen den Gründen für T30 zugeordnet.

Bei den Gründen *gegen* T30 wird auf der obersten Kategorisierungsebene nach Klassen von Gründen differenziert, und zwar in Personen, welche von T30 keine Wirkung erwarten, Personen, welche eine negative, d.h. kontraproduktive Wirkung erwarten, und Personen, welche T30 unnötig finden.

Die zusätzliche Klasse «Andere Gründe» umfasst Argumente gegen T30, welche nicht in den bisher dargestellten Klassen Platz hatten, z.B. «Ich erwarte, dass dies andere Probleme als Sicherheit, Lärm, Verkehr, Tempo auslöst».

Bei jeder dieser vier Antwort-Klassen, kommen grundsätzlich die gleichen Kategorien zur Anwendung wie bei den Gründen für T30, aber mit negativer Bedeutung. In die Kategorie «Sicherheit» in der Klasse «Keine Wirkung» werden beispielsweise Anmerkungen eingeteilt, welche aussagen, dass von T30 keine Erhöhung der Sicherheit erwartet wird. «Lärm» in der Klasse «Negative Wirkung» beinhaltet Anmerkungen, die aussagen, dass durch die Einführung die Lärmbelastung gesteigert würde. Eine zusätzliche Kategorie «Schikane» bei den Gründen gegen T30 umfasst Äusserungen, welche T30 als Schikane für Autofahrende bezeichnen. Innerhalb der einzelnen Klassen wurde nicht gezwungenermassen in allen Kategorien ein Grund genannt (grau unterlegte Zellen).

Diese zweistufige Kategorisierung – zuerst Klassen, dann Kategorien – ist in Tabelle 2 dargestellt, wobei bei den Gründen für T30 nur eine Klasse notwendig war.

Tabelle 2: Klassen und Kategorien für die Gründe für T30 und gegen T30. Unterkategorien sind nicht dargestellt. Grau unterlegte Zellen: Diese Klassen/Kategorien-Kombination wurde von niemandem erwähnt.

	Für T30	Gegen T30			
Klasse:	Positive Wirkung	Keine Wirkung	Negative Wirkung	Unnötig	Andere Gründe
Kategorie:					
Sicherheit					-
Lärm					-
Verkehr					-
Tempo			-		-
Massnahmen		-	-	-	-
Prinzip		-	-		
Schikane	-	-	-	-	
Weiteres		-			

Die Kategorien lassen sind noch in Unterkategorien unterteilt. Beispielsweise wird «Sicherheit» wieder unterteilt in Sicherheit für Kinder, Sicherheit für ältere Personen, Sicherheit für Velofahrer etc. Oder die Kategorie «Lärm» beinhaltet beispielsweise die Unterkategorien «Lärm durch Busse», «Lärm durch Lastwagen», «Lärm durch Raser», «Lärm durch starkes Beschleunigen» etc. Das gesamte Kategoriensystem einschliesslich der Häufigkeiten der Nennungen, ist im Anhang zu finden.

Kategoriensystem für die Erwartungen an die Einführung von T30

Das Kategoriensystem für die Erwartungen bezüglich der Einführung von T30 (vgl. Tabelle 3) basiert auf demjenigen für die Gründe für und gegen T30. Auf Ebene der Klassen wurde für die Erwartungen jedoch erstens eine Klasse «Andere Erwartungen und Anmerkungen» ergänzt. Diese Klasse umfasst Erwartungen, welche nicht den bisherigen Klassen zugeordnet werden konnten, deren Einzelantworten jedoch gut den bisherigen Kategorien zugeordnet werden konnten – beispielsweise die Erwartung, dass die Autofahrenden T30 einhalten werden (Klassen «Andere Erwartungen», Kategorie «Tempo»).

Zweitens wurde die Klasse «Keine Erwartungen» ergänzt, welche keine Kategorien umfasst. Aussagen wie «ich habe keine Erwartungen» wurden dieser Klasse zugeordnet.

Tabelle 3: Klassen und Kategorien für die Erwartungen. Unterkategorien sind nicht dargestellt. Grau unterlegte Zellen: Diese Klassen/Kategorien-Kombination wurde von niemandem erwähnt.

	ERWARTUNGEN					
Klasse: Kategorie:	Positive Wirkung	Keine Wirkung	Negative Wirkung	Unnötig	Andere Erwartungen	Keine Erwartungen
Sicherheit				-	-	Keine Unterteilung in Kategorien
Lärm					-	
Verkehr					-	
Tempo			-			
Massnahmen	-	-	-	-		
Prinzip		-	-	-		
Schikane	-	-	-	-		
Weiteres		-				

Kategoriensystem für die Kommentare zur Erfüllung der Erwartungen

Das Kategoriensystem für die Kommentare zur Erfüllung der Erwartungen umfasst die gleichen Kategorien wie bisher (vgl. Tabelle 4). Kategorien, welche in den Kommentaren zur Erfüllung der Erwartungen gar nicht genannt wurden («Prinzip», «Schikane») wurden der Konsistenz halber im Kategoriensystem belassen.

Allerdings wurde den bisherigen Kategorien eine Kategorie «Allgemein» angefügt, weil immer wieder Aussagen vorkamen, die sich keiner anderen Kategorie zuordnen lassen, beispielsweise «Es ist schlechter als vorher». Die Klassen sind – entsprechend der Frage – an die bisherigen angelehnt, aber etwas umformuliert.

Tabelle 4: Klassen und Kategorien für die Kommentare zur Erfüllung der Erwartungen. Unterkategorien sind nicht dargestellt.

	KOMMENTARE ZUR ERFÜLLUNG DER ERWARTUNGEN			
Klasse: Kategorie:	Erwartungen erfüllt: Positive Wirkung	Erwartungen nicht erfüllt: Keine Wirkung	Erwartungen nicht erfüllt: Negative Wirkung	Andere Kommentare
Allgemein				
Sicherheit				-
Lärm				
Verkehr				-
Tempo				-
Massnahmen	-	-	-	
Prinzip	-	-	-	-
Schikane	-	-	-	-
Weiteres				

Kategorisierung

Bei der Kategorisierung wurden die einzelnen Aussagen pro Antwort codiert. In der Folge sind pro Person und Antwort Einträge in mehreren Unterkategorien möglich. Bei der Kategorisierung wurden folgende Grundsätze verfolgt.

- Wenn auf eine Frage die Antwort «siehe andere Antwort» stand, wurde die entsprechende Antwort bei beiden Fragen codiert. Beispiel: Wenn die Antwort auf die Frage 4.1. nach den Gründen für T30 «Weniger Lärm durch Lastwagen» lautete und die Antwort auf die Frage 4.2 «siehe 4.1.» lautete, wurde sowohl bei den Gründen für T30 als auch bei den Erwartungen die Unterkategorie «Weniger Lärm durch Lastwagen» als genannt codiert.
- Bei den Kategorien Sicherheit, Lärm, Verkehr und Tempo gibt es jeweils eine Unterkategorie «Unspezifiziert». Diese wurde benutzt, wenn keine Spezifikation vorhanden war. Beispielsweise wurde eine Antwort «mehr Sicherheit» der Kategorie «Sicherheit» und der Unterkategorie «Unspezifiziert» zugeordnet.
- Wenn mittels des Einschubs «besonders» (oder ähnlich) eine zum unspezifizierten Argument zusätzliche Spezifikation vorgenommen wurde, wurde sowohl die Unterkategorie «Unspezifiziert» als auch die spezifizierte Unterkategorie als genannt codiert. Eine Antwort «Mehr Sicherheit, insbesondere für Kinder» ergab beispielsweise sowohl einen Eintrag in der Unterkategorie «Sicherheit unspezifiziert» als auch einen Eintrag in der Unterkategorie «Sicherheit für Kinder».
- Ein Klammerausdruck, welcher eine Spezifikation vornahm, wurde als Begründung interpretiert. Entsprechend wurde nur die spezifizierte Unterkategorie als genannt codiert. Beispielsweise wurde eine Antwort auf die Frage nach den Gründen für T30 «Weniger Lärm (Busse)» nur in der Unterkategorie «Weniger Lärm durch Busse» kategorisiert, nicht aber in der unspezifizierten Unterkategorie «Weniger Lärm unspezifiziert».
- Beim Fragebogen der zweiten Befragung kam es vor, dass Antworten, welche eindeutig und zweifelsfrei dem Kommentar zur Erfüllung der Erwartungen zugeordnet werden konnten, bei den Erwartungen oder den Gründen für oder gegen T30 standen. In diesen Fällen wurde die Antwort in das Feld «Kommentar» geschrieben und bei den Erwartungen resp. den Gründen für oder gegen T30 das Wort «verschoben» hingeschrieben. Die Codierung erfolgte folgerichtig bei den Kommentar-Kategorien.
- Anmerkungen in den Textfeldern, welche keine Antworten auf die gestellten Fragen gaben, wurden nicht codiert. Wenn beispielsweise bei den Gründen gegen T30 «es ist wegen der irren Überbevölkerung» geschrieben wurde, wurde dies nicht codiert.
- Bei den Kommentaren zur Frage, ob die Erwartungen erfüllt wurden oder nicht, wurde der Kommentar «Teilweise» sowohl mit dem Code für erfüllte Erwartungen (unspezifiziert) als auch mit dem Code für keine Veränderung (unspezifiziert) versehen. Wenn die Antwort «Teilweise» spezifiziert war, wurden die entsprechenden Codes verwendet.
- Aufgrund der Ausgangslage (vgl. Kap. 1.1) wurde die Codierung der Antworten der Tranche 1 und jenen der Tranche 2 separat und zeitlich um rund 4 Monate versetzt vorgenommen. Es wurde jedoch das gleiche Kategoriensystem verwendet.
- Um systematische Verzerrungen durch die Codierung zu vermeiden erfolgte die Codierung, indem die Fragebogen der ersten und zweiten Befragung zufällig durchmischt waren.

2. Datengrundlage und Auswertung

Datengrundlage

Der gesamte zur Verfügung stehende Datensatz der Tranche 1 (T1[4]) umfasst 538 Personen, welche den Fragebogen der ersten Befragung (B1) ausgefüllt haben. Von diesen haben 72.9 % (N = 392) auch an der zweiten Befragung (B2) teilgenommen. In Tabelle 5 (nächste Seite) sind diese Zahlen nach Strassen aufgeschlüsselt. Zusätzlich ist der Prozentsatz Personen enthalten, welche nach der ersten auch an der zweiten Befragung teilgenommen haben.

Tabelle 5: *Tranche 1:* Verteilung der Personen auf ausgefüllte Fragebogen je Befragung nach Strasse sowie Prozentsatz der Personen, welche an Befragung 2 teilgenommen haben, gemessen an den Personen, welche an Befragung 1 teilgenommen haben.

Tranche 1		Anzahl Personen je Befragung; Tranche 1			
		Nur an B1 teilgenommen	An B1 und B2 teilgenommen	Total (an B1 teilgenommen	% B2 gemacht
		N	N	N	%
Strassen	Freihofstrasse	10	14	24	58.3
	Hegibachstrasse	27	95	122	77.9
	Kalchbühlstrasse	22	74	96	77.1
	Köschenrütistrasse	14	50	64	78.1
	Nordstrasse	10	27	37	73.0
	Schaufelbergerstrasse	42	89	131	67.9
	Widmerstrasse	17	23	40	57.5
	Zehntenhausstrasse	4	20	24	83.3
	Total	146	392	538	72.9

Der Datensatz der zweiten Tranche umfasst gesamthaft 774 Personen, welche die Vorherbefragung ausgefüllt hatten. Von diesen haben 62.7 % auch die Nachherbefragung ausgefüllt (N = 485). Die Teilnahmezahlen der zweiten Tranche sind in Tabelle 6 nach Strassen aufgeschlüsselt.

[4] In Grafiken und innerhalb von Klammern wird im Folgenden Tranche 1 mit «T1» und Tranche 2 mit «T2» abgekürzt.

Tabelle 6: *Tranche 2:* Verteilung der Personen der auf ausgefüllte Fragebogen je Befragung nach Strasse sowie Prozentsatz der Personen, welche an Befragung 2 teilgenommen haben, gemessen an den Personen, welche an Befragung 1 teilgenommen haben.

Tranche 2		Anzahl Personen je Befragung; Tranche 2			
		Nur an B1 teilgenommen	An B1 und B2 teilgenommen	Total (an B1 teilgenommen	% B2 gemacht
		N	N	N	%
Strasse	Saatlenstrasse	10	12	22	54.5
	Baslerstrasse	111	100	211	47.4
	Butzenstrasse	47	78	125	62.4
	Klosbachstrasse	10	29	39	74.4
	Nordstrasse	55	132	187	70.6
	Rousseaustrasse	40	96	136	70.6
	Süd-Lengg-Bleulerstrasse	16	38	54	70.4
	Total	289	485	774	62.7

Auswertungen

Die Auswertungen basieren somit auf folgenden Anzahlen Personen

- Auswertungen nur der ersten Befragung: 538 Personen (T1) resp. 774 Personen (T2).
- Auswertungen nur der zweiten Befragung: 392 Personen (T1) resp. 485 Personen (T2).
- Auswertungen für den Vergleich zwischen der ersten und der zweiten Befragung: 392 Personen (T1) resp. 485 Personen (T2).

Die Auswertungen wurden getrennt nach der Tranche 1 und der Tranche 2 vorgenommen und sind auch getrennt dargestellt. Die Grafiken für die erste Tranche sind in Blautönen gehalten, jene der zweiten Tranche in Grüntönen. Grund für diese getrennte Auswertung ist nicht nur der zeitliche Versatz der Zugänglichkeit der Daten. Vielmehr bestand auch die Möglichkeit, dass sich die Ergebnisse der ersten und zweiten Tranche systematisch unterscheiden. Gründe dafür können sein:

a) Zeitlicher Versatz der Kategorisierung
b) Zweite Befragung der zweiten Tranche während Corona-Pandemie
c) Teilweise grösserer Zeitraum zwischen ersten und der zweiten Befragung in der zweiten Tranche im Vergleich zur ersten Tranche
d) Teilweise andere Saison während der ersten Befragung bei der zweiten Tranche im Vergleich zur ersten Tranche

Wie die nachfolgenden Auswertungen zeigen werden, unterscheiden sich die Ergebnisse der Strassen der ersten Tranche und jener der zweiten Tranche jedoch kaum. Dies kann als Indiz dafür gedeutet werden, dass weder die Pandemie noch die anderen oben genannten Faktoren einen Einfluss auf die Ergebnisse hatten.

3. Befürwortung von T30

Die Ergebnisse zu den Forschungsfragen nach der Befürwortung von T30 an der eigenen und an anderen Strassen mit vorwiegend Wohnnutzung vor Einführung von T30 sowie nach den entsprechenden Veränderungen aufgrund der Einführung von T30 lassen sich jeweils gemeinsam darstellen. Kapitel 3 ist eingeteilt nach der Befürwortung von T30 vor der Einführung und nach den Veränderungen von der ersten Befragung (vor der Einführung) zur zweiten Befragung (nach der Einführung).

3.1. Befürwortung von T30 vor Einführung von T30

T30 wurde vor Einführung von T30 sowohl für die eigene wie auch für andere Strassen mit vorwiegend Wohnnutzung jeweils von einer klaren Mehrheit der Befragten befürwortet.

Bei den Strassen der *ersten Tranche* beträgt die durchschnittliche Befürwortungsrate über alle Strassen für T30 an der eigenen Strasse 70.3 %, für T30 an anderen Strassen mit 78.2 % mehr als drei Viertel der Personen. 2.7 % der Personen der Tranche 1 konnten sich bzgl. T30 an der eigenen Strasse nicht entscheiden (andere Strassen: 1.2 %) und entsprechend äusserten sich 27.0 % ablehnend gegenüber T30 an der eigenen Strasse (andere Strassen: 20.6 %).

Bei der Nord-, der Schaufelberger- und der Widmerstrasse sind die Anteile der Befürwortenden von T30 an anderen Strassen mit vorwiegend Wohnnutzung statistisch signifikant höher als bei der Frage nach T30 an der eigenen Strasse (vgl. Abbildung 1, nächste Seite).

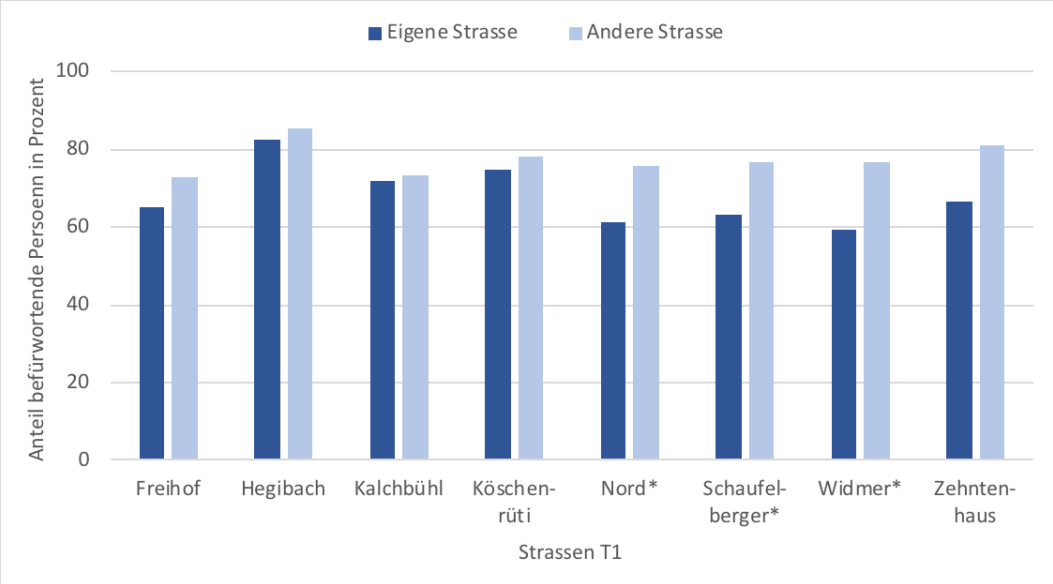


Abbildung 1: *Tranche 1:* Anteile Personen, welche die Einführung von T30 an ihrer eigenen und an anderen Strassen mit vorwiegend Wohnnutzung befürworten, differenziert nach Strassen.
* statistisch signifikanter Unterschied $p < 0.05$
Anzahl Personen (eigene/andere Strasse): Freihof = 23/22; Hegibach = 119/116; Kalchbühl = 92/87; Köschenrüti = 63/59; Nord = 36/33; Schaufelberger = 128/119; Widmer = 37/34; Zehnthaus = 24/21.

Die Ergebnisse für die Strassen der *zweiten Tranche* sind sehr ähnlich. Über alle Strassen gesehen betragen die Befürwortungsraten 68.0 % (T30 an eigener Strasse) und 77.4 % (T30 an anderer Strasse). Die Zustimmungsrate ist somit für T30 an anderen Strassen um rund zehn Prozentpunkte höher als für T30 an der eigenen Strasse. An der Basler-, der Butzen- und der Nordstrasse (Abschnitt Tranche 2) sind diese Unterschiede statistisch signifikant (vgl. Abbildung 2).

Über alle Strassen gesehen konnten sich 0.8 % der Personen nicht für oder gegen T30 an der eigenen Strasse entscheiden (andere Strassen: 1.3 %). 31.2 % waren gegen T30 an der eigenen Strasse (andere Strassen: 21.3 %).

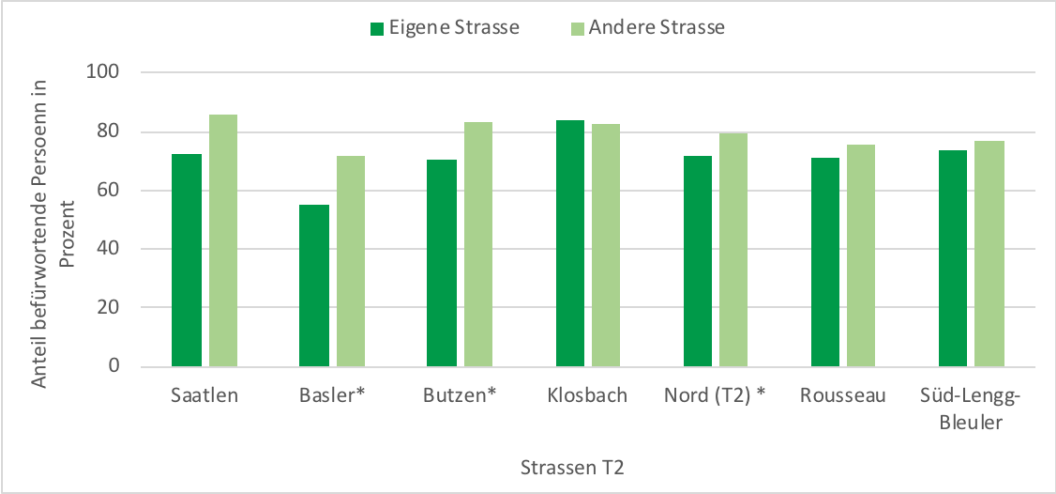


Abbildung 2: *Tranche 2:* Anteile Personen, welche die Einführung von T30 an ihrer eigenen und an anderen Strassen mit vorwiegend Wohnnutzung befürworten, differenziert nach Strassen.
* statistisch signifikanter Unterschied $p < 0.05$
Anzahl Personen (eigene/andere Strasse): Saatlen = 22/21; Basler = 199/187; Butzen = 122/113; Klosbach = 38/35; Nord = 182/171; Rousseau = 133/122; Süd-Lengg-Bleuler = 53/47.

3.2. Veränderung der Befürwortung durch die Einführung von T30

Die Ergebnisse zu den Veränderungen der Befürwortungsraten basieren nur auf den Personen, welche sowohl an der ersten als auch an der zweiten Befragung teilgenommen haben. Deshalb können die Ja-Anteile der Befragung 1 (vorher) in Abbildung 3 (T1) resp. Abbildung 4 (T2) von jenen in Abbildung 1 (T1) resp. Abbildung 2 (T2) abweichen. Durch diese Limitierung auf Personen, welche sowohl an der ersten wie auch an der zweiten Befragung teilgenommen haben, wird sichergestellt, dass Veränderungen nicht ausfallsbedingt sind. Beispielsweise ist dadurch ausgeschlossen, dass eine Erhöhung der Anteile Personen, welche für T30 sind, dadurch zustande kommt, dass GegnerInnen den zweiten Fragebogen überproportional häufig nicht mehr ausgefüllt haben. Es folgen zuerst die Ergebnisse zu T30 an der eigenen Strasse, anschliessend zu T30 an anderen Strassen mit vorwiegend Wohnnutzung.

Veränderung der Befürwortungsraten von T30 an der eigenen Strasse
Über alle Strassen der *ersten Tranche* gesehen hat die Anzahl der BefürworterInnen von T30 von 71.5 % vor der Einführung auf 79.2 % nach der Einführung statistisch signifikant zugenommen. Entsprechend sank die Rate der GegnerInnen und der Unentschiedenen von 28.5 % auf 20.8 %. Aus

Abbildung 3 geht hervor, dass bei keiner Strasse ein Rückgang der Befürwortungs-Anteile festzustellen ist. Bei drei Strassen sind markant höhere Ja-Anteile festzustellen. Jedoch ist nur die Veränderung bei der Schaufelbergerstrasse statistisch signifikant.

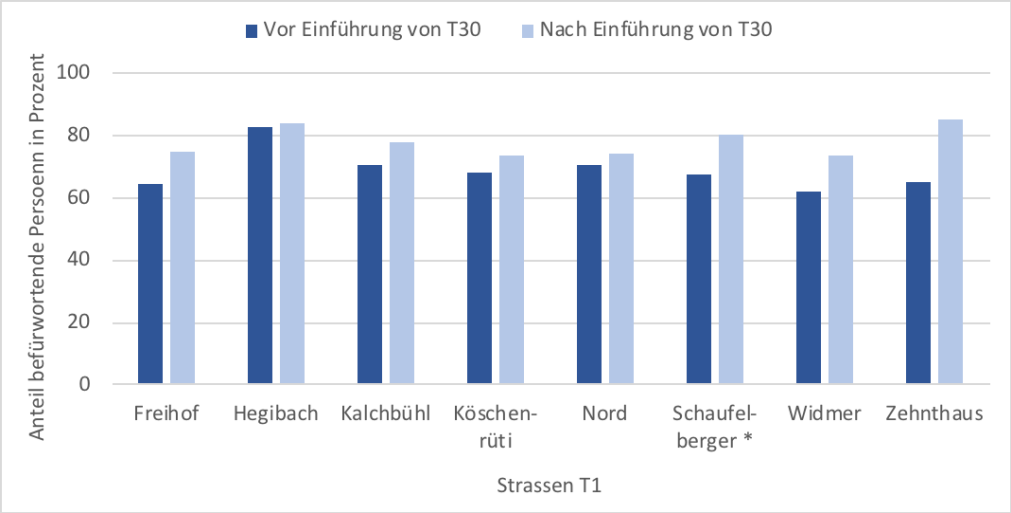


Abbildung 3: *Tranche 1:* Ja-Anteile auf die Frage, ob T30 *an der eigenen Strasse* befürwortet wird, vor und nach der Einführung von T30, differenziert nach Strassen.
* = statistisch signifikanter Unterschied ($p < 0.05$).
Anzahl Fälle: Freihof = 12; Hegibach = 93; Kalchbühl = 71; Köschenrüti = 49; Nord = 27; Schaufelberger = 87; Widmer = 21; Zehnthaus = 20.

Bei den Strassen der *zweiten Tranche* betragen die Anteile der BefürworterInnen von T30 70.8 % vor der Einführung und 83.5 % nach der Einführung. Diese Steigerung der Befürwortung ist etwas grösser als bei den Strassen der ersten Tranche und statistisch signifikant. Die Anteile der GegnerInnen und der Unentschiedenen sank entsprechend von 29.2 % auf 16.5 %. Aus Abbildung 4 geht hervor, dass bei der Saatlen-, der Butzen- und der Klosbachstrasse die Anzahl BefürworterInnen von T30 jeweils praktisch stabil geblieben ist. Statistisch signifikant sind die Steigerungen der Befürwortungsraten an der Basler- der Rousseau- und der Nordstrasse (T2).

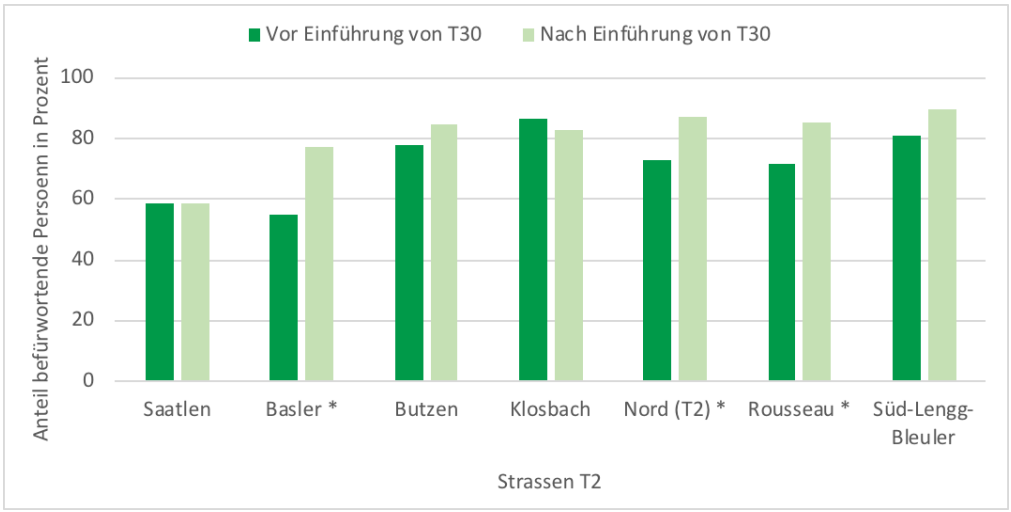


Abbildung 4: *Tranche 2:* Ja-Anteile auf die Frage, ob T30 *an der eigenen Strasse* befürwortet wird, vor und nach der Einführung von T30, differenziert nach Strassen.
* = statistisch signifikanter Unterschied ($p < 0.05$).
Anzahl Personen : Saatlen = 12; Basler = 97; Butzen = 77; Klosbach = 29; Nord = 132; Rousseau = 95; Süd-Lengg-Bleuler = 37.

Veränderung der Befürwortungsraten von T30 an anderen Strassen mit vorwiegend Wohnnutzung

Die Anteile der Befürwortenden von T30 an anderen als der eigenen Strasse veränderten sich über alle Strassen der ersten Tranche gesehen durch die Einführung von T30 nicht statistisch signifikant. Die Zustimmungsrate lag vor Einführung von T30 bei 79.1 % und nach der Einführung bei 84.1 %. Dies gilt über alle Strassen gemittelt, obwohl sich der Anteil der Befürwortenden unter den Anwohnenden der Kalchbühlstrasse statistisch signifikant erhöht hat (vgl. Abbildung 5).

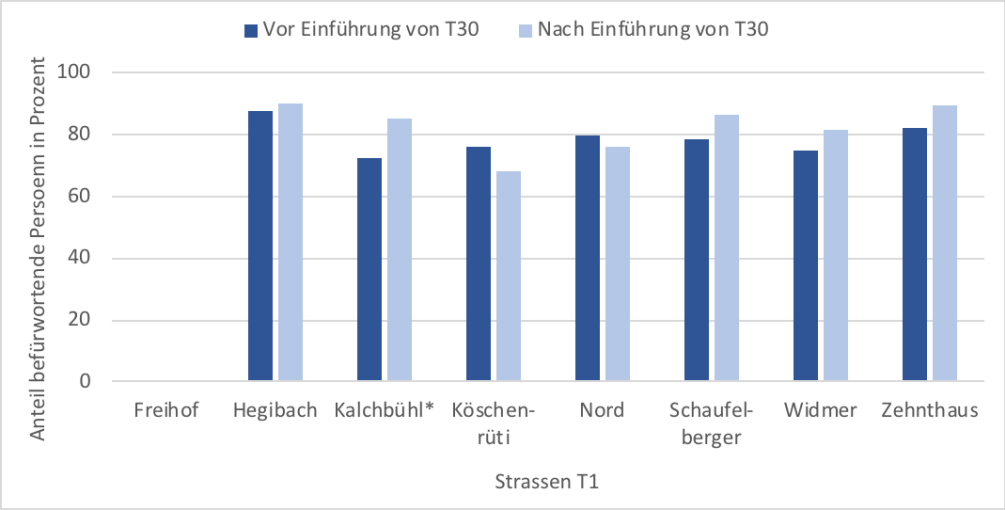


Abbildung 5: *Tranche 1:* Ja-Anteile auf die Frage, ob T30 *an anderen Strassen mit vorwiegend Wohnnutzung* befürwortet wird, vor und nach der Einführung von T30, differenziert nach Strassen.
* = statistisch signifikanter Unterschied ($p < 0.05$).
Anzahl Fälle: Freihof = 10; Hegibach = 89; Kalchbühl = 67; Köschenrüti = 46; Nord = 21 Schaufelberger = 82; Widmer = 20; Zehnthaus = 17. Für die Freihofstrasse ist aufgrund zu geringer Fallzahlen ($N \leq 10$) keine Auswertung möglich.

Anders als bei den Strassen der ersten Tranche stimmten über alle Strassen der *zweiten Tranche* gesehen nach der Einführung von T30 im Vergleich zu vorher mehr Personen der Einführung von T30 an anderen Strassen zu. Dies zeigt sich auf nach der Aufschlüsselung nach Strassen (Abbildung 6). Ausser an der Butzenstrasse stieg der Anteil bei allen Strassen an. Statistisch signifikant ist jedoch nur der Anstieg an der Nordstrasse (T2).

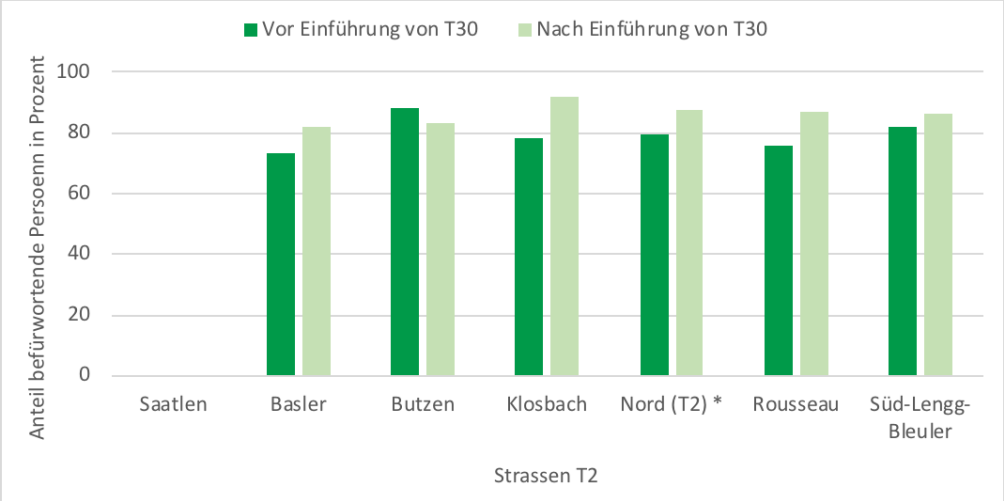


Abbildung 6: *Tranche 2:* Ja-Anteile auf die Frage, ob T30 *an anderen Strassen mit vorwiegend Wohnnutzung* befürwortet wird, vor und nach der Einführung von T30, differenziert nach Strassen.
* = statistisch signifikanter Unterschied ($p < 0.05$).
Anzahl Personen: Saatlen = 9; Basler = 84; Butzen = 72; Klosbach = 24; Nord = 121; Rousseau = 90; Süd-Lengg-Bleuler = 36. Für die Saatlenstrasse ist aufgrund zu geringer Fallzahlen ($N \leq 10$) keine Auswertung möglich.

4. Gründe für und gegen T30 vor der Einführung von T30

4.1. Gründe für T30 vor Einführung von T30

Vor Einführung von T30 wurden bei den Strassen der ersten Tranche von 538 Personen, welche an der ersten Befragung teilgenommen haben, 710 einzelne Gründe für T30 genannt. Bei den Strassen der zweiten Tranche waren es 774 Personen, welche gesamthaft 986 Gründe für T30 genannt haben.

Über alle Strassen und unter Berücksichtigung aller in der Befragung 1 befragten Personen[5] gesehen, wurde sowohl bei den Strassen der ersten wie auch bei den Strassen der zweiten Tranche die Erhöhung der Sicherheit und die Lärmreduktion von jeweils rund vier von zehn Personen als Grund, für T30 zu sein, genannt (Sicherheit, Tranche 1: 41.3 % und Tranche 2: 45.0 %; Lärm, Tranche 1: 41.6 % und Tranche 2: 37.6 %). Ein weiterer Grund von Bedeutung ist die Reduktion des Verkehrsaufkommens, welche aber nur noch 17.7 % (T1) resp. 13.8 % (T2) der Personen genannt haben. Alle anderen Gründe sind verglichen damit unwichtig und werden von weniger als 10.0 % der Personen genannt. Namentlich die Steigerung der Lebensqualität (T1: 4.3 %; T2: 3.5 %), die Reduktion des Tempos von Fahrzeugen (T1: 4.1 %; T2: 2.8 %) und die Steigerung der Luftqualität (T1: 3.5 %; T2: 4.4 %) wurden nur von wenigen Personen als Grund, für T30 zu sein, genannt[6].

[5] Gegnerinnen und Gegner von T30 und unentschiedene Personen wurden nicht ausgeschlossen, weil es darunter auch Personen gab, welche Gründe für T30 nannten.

[6] Die Summe gibt mehr als 100 %, weil die Personen mehr als einen Grund und damit mehr als eine Kategorie nennen konnten.

Für die *erste Tranche* sind in Abbildung 7 die Anteile der Personen für die wichtigsten vier Kategorien pro Strasse dargestellt, welche die jeweilige Kategorie als Grund genannt haben. In der Kategorie «Anderes» finden sich die beiden Gründe der Luftqualität und der Lebensqualität. Tranche 2 folgt im Anschluss in Abbildung 8.

Die Ergebnisse in Abbildung 7 für die erste Tranche lassen sich so interpretieren, dass die Sicherheit in der Kalchbühl- und der Nordstrasse das wichtigste Anliegen war. Der Lärm scheint vor allem an der Freihof- und der Hegibachstrasse der wichtigste Grund für die Reduktion der Geschwindigkeit zu sein. Bei allen anderen Strassen werden Sicherheit und Lärm etwa gleich häufig genannt. Das Verkehrsaufkommen wird an keinem Strassenabschnitt als dringlichster Grund genannt, wird jedoch an der Kalchbühlstrasse mit 28.1 % im Vergleich mit den anderen Strassen am häufigsten erwähnt.

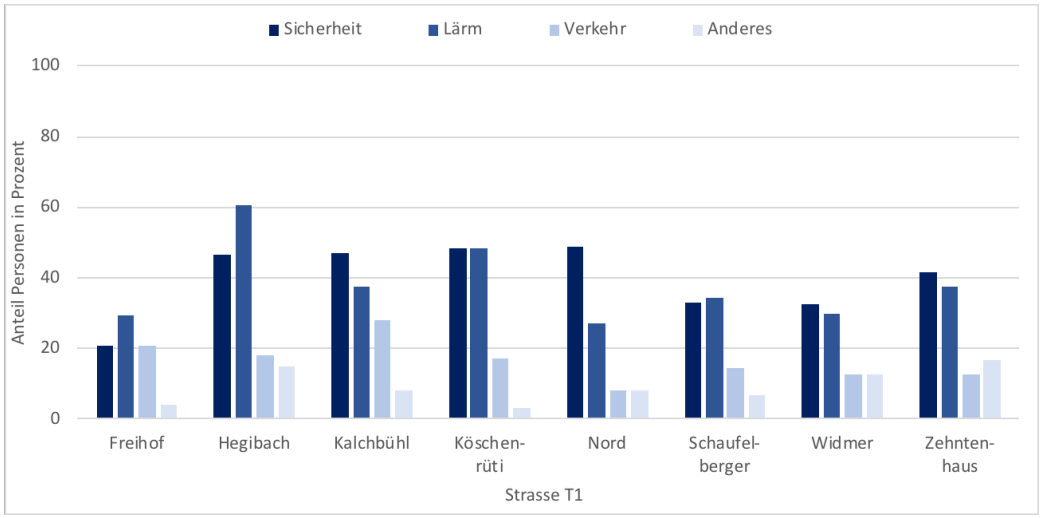


Abbildung 7: *Tranche 1:* Anteil Personen pro Strasse und Kategorie, welche einen Grund in der jeweiligen Kategorie genannt haben. Nur Kategorien, welche in mindestens einer Strasse von mehr als 10 % der Personen genannt wurden.
Anzahl Personen: Freihof = 24; Hegibach = 122; Kalchbühl = 96; Köschenrüti = 64; Nord = 37 Schaufelberger = 131; Widmer = 40; Zehnthaus = 24.

In Abbildung 8 sind die analogen Zahlen für die Strassen der *zweiten Tranche* dargestellt. An der Nordstrasse (T2) und an der Rousseaustrasse scheint aus der subjektiven Sicht der AnwohnerInnen eher Unzufriedenheit über die Sicherheit zu überwiegen, an der Klosbachstrasse eher die Unzufriedenheit über den Lärm. Diese Tendenzen können den wichtigsten Befund nicht tangieren, nämlich, dass die Hoffnung auf eine Steigerung der Sicherheit und eine Reduzierung des Lärms die beiden mit Abstand wichtigsten Gründe sind, für T30 zu sein. Das Verkehrsaufkommen scheint an der Süd-Lengg-Bleulerstrasse im Vergleich mit den anderen Strassen aber ein grösseres Thema zu sein. 29.6 % der Personen an der Lengg-Bleulerstrasse nennen Gründe im Zusammenhang mit dem Verkehrsaufkommen als Grund, für T30 zu sein. Dieser Prozentzahl am nächsten kommen die Saatlenstrasse (22.7 %). Bei allen anderen Strassen der zweiten Tranche erwähnen weniger als 15 % der Personen Gründer im Zusammenhang mit dem Verkehrsaufkommen.

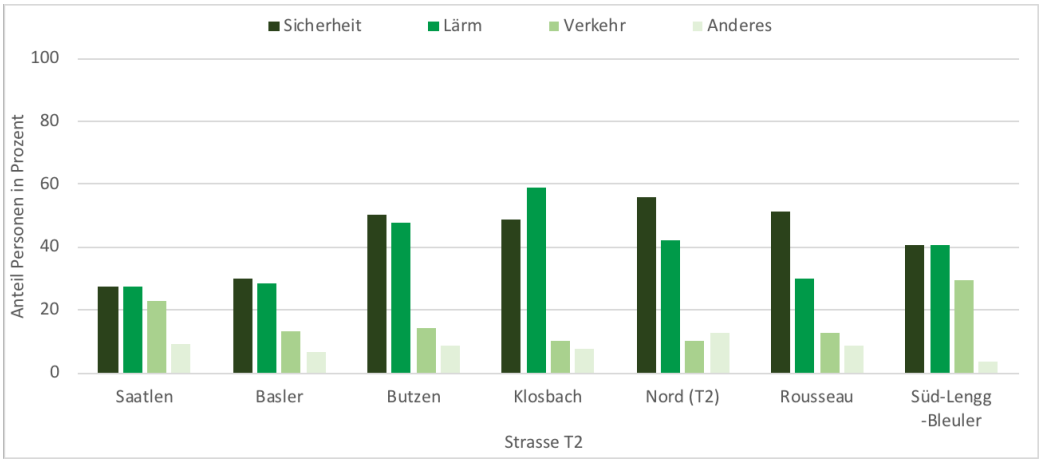


Abbildung 8: *Tranche 2:* Anteil Personen pro Strasse und Kategorie, welche einen Grund in der jeweiligen Kategorie genannt haben. Nur Kategorien, welche in mindestens einer Strasse von mehr als 10 % der Personen genannt wurden.
Anzahl Personen: Saatlen = 22; Basler = 211 Butzen = 125; Klosbach = 39; Nord = 187; Rousseau = 136; Süd-Lengg-Bleuler = 54.

Die Antworthäufigkeiten auf die einzelnen Kategorien lassen sich noch differenzieren. Die im Detail aufgeschlüsselten Antworthäufigkeiten sind im Anhang aufgelistet.

Für die Strassen der *ersten Tranche* zeigt Abbildung 9 die Aufschlüsselung der Gründe der mit Abstand am häufigsten genannten Kategorien Sicherheit und Lärm über alle Strassen hinweg. Die Abbildung zeigt die Anteile der Personen, welche die jeweilige Unterkategorie genannt hatten, an allen Personen, welche an der ersten Befragung teilnahmen[7].

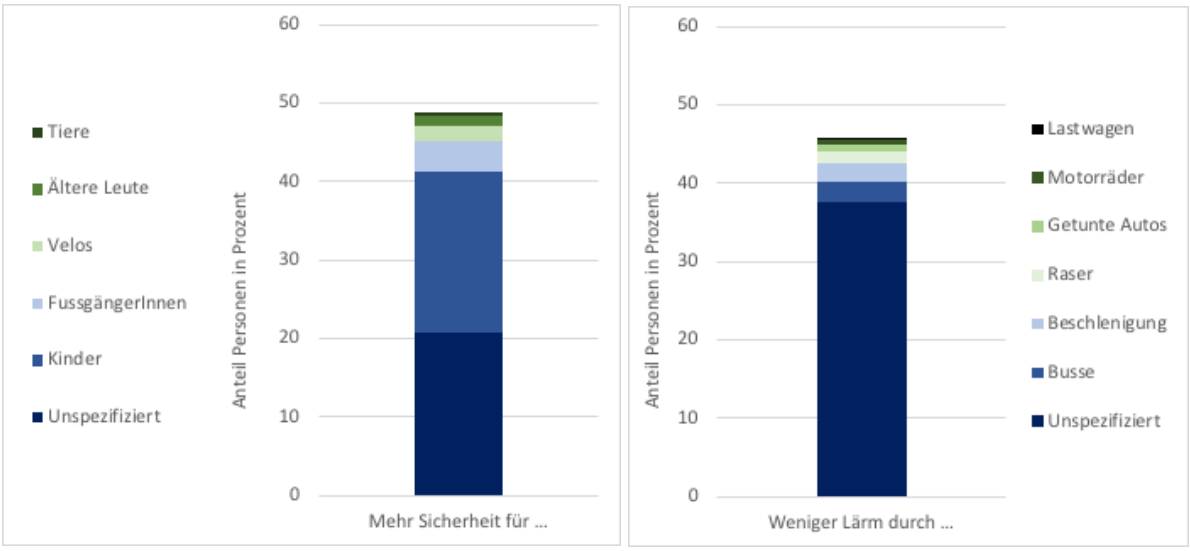


Abbildung 9: *Tranche 1:* Differenzierung der Sicherheit (links) und des Lärms (rechts) als Grund, für T30 zu sein. Anteil Personen aller Strassen der ersten Tranche, an allen Personen die an B1 teilgenommen haben, welche den jeweiligen Grund genannt haben.
Anzahl Personen: jeweils 538. Eine Person kann jedoch in mehreren Unterkategorien sein, weil diese unabhängig voneinander als Grund genannt werden konnten.

[7] Zur Erinnerung: Eine Person konnte mehrere Gründe innerhalb der Kategorie Sicherheit resp. Lärm nennen. Eine Person kann deshalb in der Grafik mehr als einmal vertreten sein.

Auffällig ist, dass vor Einführung von T30 bei der Sicherheit sehr oft die Sicherheit für Kinder genannt wurde. Bezüglich der Lärmreduktion ist demgegenüber nicht eine bestimmte Fahrzeugkategorie hauptsächlich genannt worden.

Das gleiche Bild zeigt sich auf bei den Strassen der *zweiten Tranche* (Abbildung 10, nächste Seite). Bezüglich Sicherheit wird auch bei der zweiten Tranche vor allem die Sicherheit der Kinder erwähnt. Bezüglich des Lärms gibt es keine Fahrzeugart, welche besonders häufig genannt wurde.

Die deutlich höhere Säule bei den Gründen bezüglich der Sicherheit im Vergleich mit dem Lärm (vgl. Abbildung 10) repräsentiert nicht eine deutlich höhere Wichtigkeit der Sicherheit als Grund, für T30 zu sein. Grund dafür ist, dass jede Person mehrere Gründe in der Kategorie der Sicherheit (und auch in anderen Kategorien) genannt haben kann. Wenn eine Person als Gründe «mehr Sicherheit für Kinder», «mehr Sicherheit für FussgängerInnen» und «mehr Sicherheit für ältere Personen» genannt hat, dann erscheint diese Person in der Abbildung dreimal. Insofern ist die höhere Säule eher so zu interpretieren, dass die Antworten bezüglich der Sicherheit leicht stärker differenziert waren.

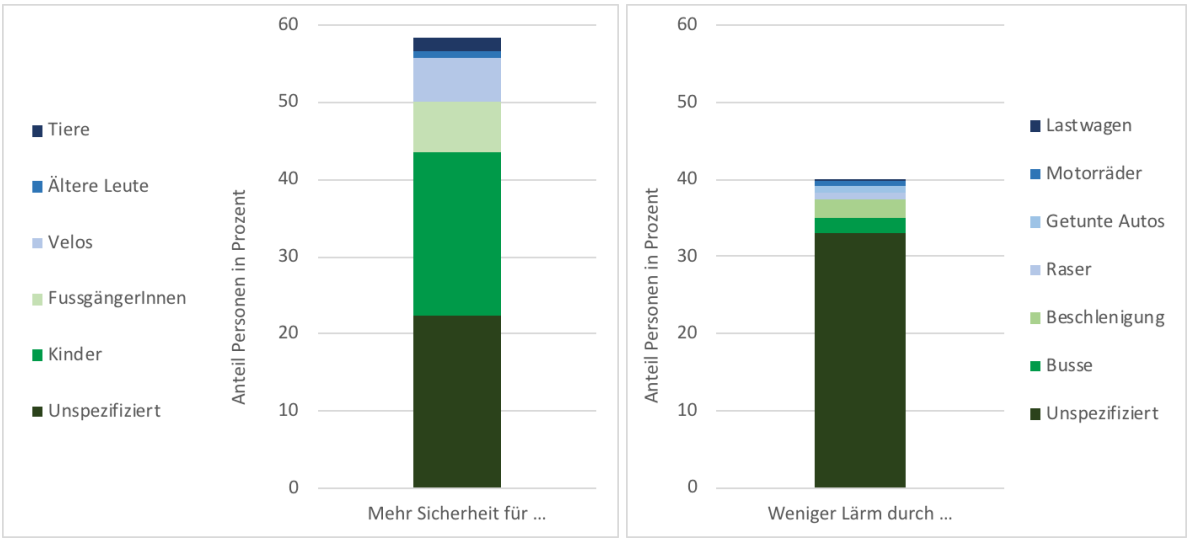


Abbildung 10: *Tranche 2:* Differenzierung der Sicherheit (links) und des Lärms (rechts) als Grund, für T30 zu sein. Anteil Personen aller Strassen der zweiten Tranche, an allen Personen die an B1 teilgenommen haben, welche den jeweiligen Grund genannt haben.
Anzahl Personen: jeweils 774. Eine Person kann jedoch in mehreren Unterkategorien sein, weil diese unabhängig voneinander als Grund genannt werden konnten.

Noch weitere Detailauswertungen haben erstens gezeigt, dass an Strassen ohne Schulhaus oder Kindergarten in unmittelbarer Nähe, der Anteil Personen, welche die Sicherheit von Kindern als Grund angibt, bei rund 15 % liegt. Bei den Strassen mit Schulhaus oder Kindergarten dagegen bei rund 25 %. Weitere strassenspezifischen Auffälligkeiten sind nicht zu erkennen.

Zweitens wurde die Kategorie «Weniger Verkehrsaufkommen» von 17.7 % (T1) resp. 13.8 % (T2) aller Personen der jeweiligen Tranche als Grund für T30 genannt (vgl. oben). *Innerhalb* dieser Kategorie waren 39.6 % (T1) resp. 39.7 % (T2) der Nennungen nicht weiter spezifiziert. 27.0 %(T1) resp. 27.3 % (T2) aller Nennungen innerhalb der Kategorie «weniger Verkehrsaufkommen» hofften auf weniger Raser und 21.6 % (T1) resp. 12.4 % (T2) auf weniger Schleichverkehr. Alle weiteren Unterkategorien von «weniger Verkehrsaufkommen» sind verglichen mit diesen drei Gründen zahlenmässig nicht von Bedeutung.

4.2. Gründe gegen T30 vor Einführung von T30

Vor Einführung von T30 wurden bei den Strassen der ersten Tranche von 538 Personen, welche an der ersten Befragung teilgenommen haben, 215 einzelne Gründe gegen T30 genannt. Bei den Strassen der zweiten Tranche nannten 774 Personen total 323 Gründe gegen T30. Diese genannten Gründe stammen bei der ersten Tranche von 157 Personen (29.2 %), bei der zweiten Tranche von 217 Personen (28.0 %). Weil viel weniger Personen gegen T30 als für T30 waren, ist die Anzahl der genannten Gründe gegen T30 natürlich sehr viel tiefer als die Anzahl der genannten Gründe für T30.

Um keine Gründe auszuschliessen und gleichzeitig die Bedeutung der Gründe gegen T30 in Relation zur Gesamtzahl der befragten Personen aufzeigen zu können, werden wie bei den Auswertungen zu den Gründen für T30 alle Personen berücksichtigt, welche den Fragebogen in der ersten Befragung ausgefüllt haben – nicht nur jene, welche gegen T30 sind. Weil nur vergleichsweise wenige Personen gegen T30 waren, hat das zur Folge, dass die Anteile der Personen, welche einen Grund gegen T30 nannten sehr tief sind und sich unter 20 % bewegen (vgl. Abbildung 11 und Abbildung 12).

Auf der obersten Kategorisierungsebene (Klassen) wurde unterschieden zwischen den Begründungen, dass a) T30 keine Wirkungen habe, b) T30 eine negative Wirkung habe oder c) T30 unnötig sei; oder es wurde ein anderer Grund angegeben, z.B. dass man prinzipiell gegen T30 sei, oder T30 nur eine Schikane für Autofahrende sei.

Über alle Strassen hinweg fand von allen befragten Personen rund jede siebte Person, dass T30 unnötig sei (T1: 13.4 %; T2: 16.1 %). Jede zehnte Person glaubte, dass T30 eine negative Wirkung habe (T1: 10.0 %; T2: 9.2%) und rund jede 15. Person glaubte, dass T30 wirkungslos ist – also weder eine positive noch eine negative Wirkung hat (T1: 6.9 %; T2: 5.2%)[8].

Abbildung 11 und Abbildung 12 (nächste Seite) schlüsseln die Anteile der Personen je Tranche auf Strassen auf. Die drei wichtigsten Ergebnisse sind folgende:

- An der Freihof- und an der Widmerstrasse dachte vor Einführung von T30 mehr als jede fünfte Person, dass T30 unnötig sei. An der Hegibachstrasse ist der entsprechende Anteil mit 4.1 % klar am kleinsten. Aufgrund der teilweise geringen Fallzahlen ist dieser Unterschied jedoch statistisch nicht signifikant.
- An der Zehntenhausstrasse wird von 25 % der befragten Personen eine negative Wirkung erwartet, und zwar hauptsächlich, dass der Verkehrsfluss schlechter wird und mit T30 mehr Stau sein wird. Bei allen anderen Strassen beträgt der entsprechende Anteil 12.5 % oder weniger.
- Bei den Strassen der zweiten Tranche sind keine so augenfälligen Ausschläge ersichtlich wie bei den Strassen der ersten Tranche.

[8] Die Summe dieser Prozentsätze pro Tranche ergibt jeweils mehr als der Prozentsatz Personen, welche mindestens einen Grund gegen T30 genannt haben (29.2 % resp. 28.0 %), weil eine Person mehr als einen Grund nennen konnte.

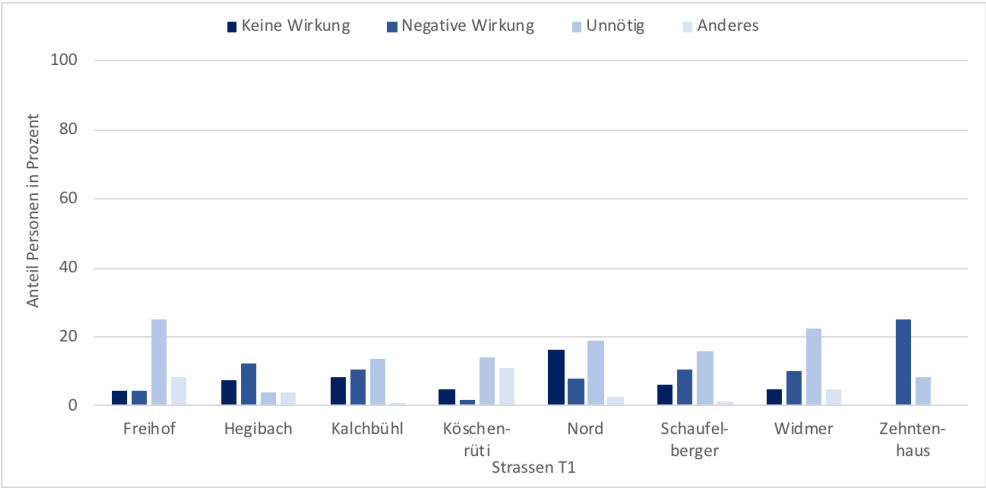


Abbildung 11: *Tranche 1:* Anteil Personen pro Strasse der Tranche 1 und Klasse der Gründe gegen T30, welche einen Grund in der jeweiligen Klasse genannt haben.
Anzahl Personen: Freihof = 24; Hegibach = 122; Kalchbühl = 96; Köschenrüti = 64; Nord = 37 Schaufelberger = 131; Widmer = 40; Zehnthaus = 24.

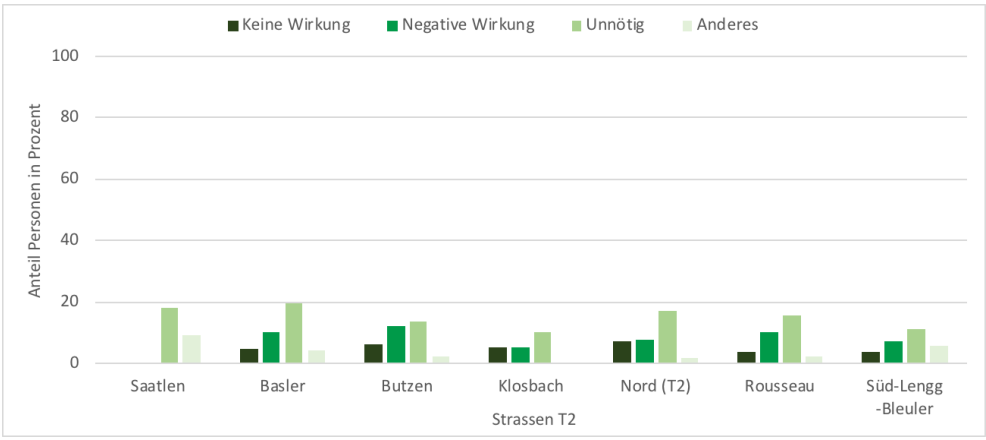


Abbildung 12: *Tranche 2:* Anteil Personen pro Strasse und Klasse der Gründe gegen T30, welche einen Grund in der jeweiligen Klasse genannt haben.
Anzahl Personen: Saatlen = 22; Basler = 211 Butzen = 125; Klosbach = 39; Nord = 187; Rousseau = 136; Süd-Lengg-Bleuler = 54.

Die einzelnen Gründe sind verhältnismässig regelmässig verteilt auf die einzelnen Klassen (also keine Wirkung, negative Wirkung, unnötig etc.), aber nicht auf die einzelnen Kategorien innerhalb der Klassen (d.h. Sicherheit, Lärm, Verkehr etc.). Im Hinblick auf die weiteren Auswertungen ist deshalb eine Differenzierung nach Kategorien *über die Klassen hinweg* interessanter als eine weitere Differenzierung *innerhalb* der Klassen.

Im Folgenden kann bei den Kategorien Sicherheit, Lärm, Tempo und Verkehr eine Nennung deshalb bedeuten, dass diesbezüglich keine Wirkung oder eine negative Wirkung erwartet wird – oder aber T30 unnötig ist, weil kein entsprechendes Problem bestehe. Die Kategorie «Prinzip» umfasst Aussagen von der Art «Ich bin aus Prinzip dagegen» oder «Ich finde T30 generell unnötig». Diese fünf Kategorien umfassen mehr als 90 % aller genannten Einzel-Gründe gegen T30. Die restlichen knapp

10 % der einzelnen genannten Gründe gegen T30 sind Einzelnennungen (z.B. «Es gibt andere Probleme»).

Abbildung 13 resp. für Tranche 2 Abbildung 14 enthält den Anteil Personen, welche einen Grund in den einzelnen Kategorien genannt haben, gemessen an allen Personen, welche die Befragung vor der Einführung von T30 ausgefüllt haben. Um die Unterschiede besser sichtbar zu machen, umfasst die Skala nur 0 % bis 25 %. Gesamthaft haben 30.1 % (T1) resp. 28.0 % (T2) der befragten Personen mindestens einen Grund gegen T30 genannt.

Aus Abbildung 13 und Abbildung 14 geht für beide Tranchen gleichermassen hervor, dass die GegnerInnen von T30 ihre ablehnende Haltung hauptsächlich mit Bedenken bezüglich der Wirkung von T30 auf die Lärmbelästigung und das Verkehrsaufkommen oder Notwendigkeit von T30 aufgrund geringer Lärmbelästigung und aufgrund von geringem Verkehrsaufkommen begründen oder aber prinzipiell dagegen sind. Bedenken dahingehend, dass T30 keine Wirkung auf die Sicherheit oder das Tempo haben würden, stehen als Ablehnungsgrund nicht im Vordergrund.

Innerhalb der Kategorie Lärm wurde an den Strassen der *ersten Tranche* in erster Linie bezweifelt, dass T30 diesen reduzieren kann (keine Wirkung). Eine negative Wirkung, d.h. mehr Lärm durch T30, wurde nicht erwartet.

Bei den Strassen der *zweiten Tranche* sind innerhalb der Kategorie Lärm Bedenken bezüglich der Wirksamkeit von T30 sowie die Meinung, dass T30 mit Blick auf eine Lärmreduktion unnötig sei etwa gleich wichtig. Aber auch Bedenken, dass T30 zu mehr Lärm führen könnte, wurden vereinzelt genannt.

Demgegenüber waren bei den Strassen beider Tranchen und innerhalb der Kategorie Verkehrsaufkommen die wichtigsten Befürchtungen, dass der Verkehrsfluss schlechter und dadurch die Staugefahr grösser werden könnte - also negative Wirkungen von T30. Diese beiden Befunde, welche die Kategorien Lärm und Verkehr differenzieren, gehen jedoch aus Abbildung 13 resp. Abbildung 14 nicht hervor.

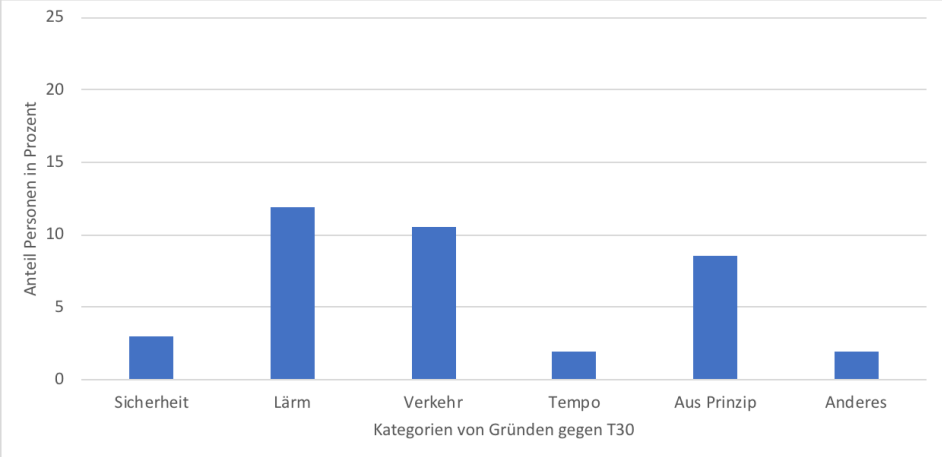


Abbildung 13: *Tranche 1*: Anteil Personen aller Strassen der Tranche 1 pro Kategorie der Gründe gegen T30, welche einen Grund in der jeweiligen Kategorie genannt haben.
Anzahl Personen: 538

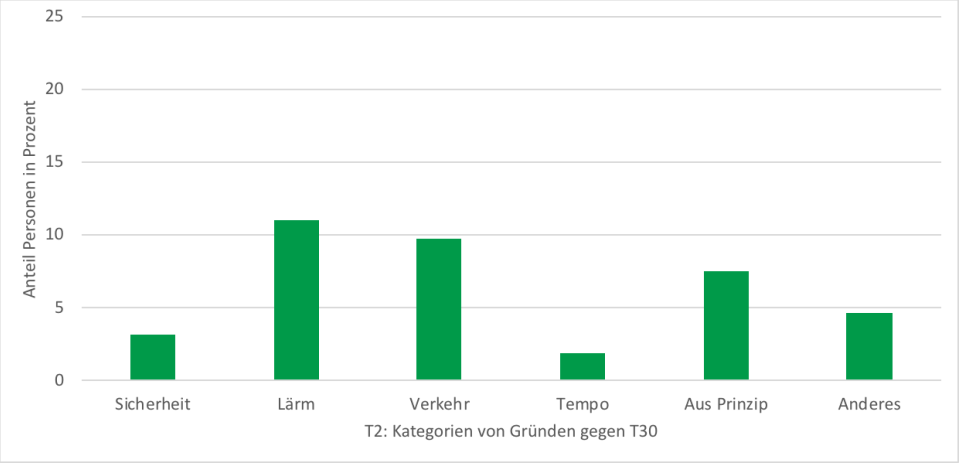


Abbildung 14: *Tranche 2:* Anteil Personen aller Strassen pro Kategorie der Gründe gegen T30, welche einen Grund in der jeweiligen Kategorie genannt haben.
Anzahl Personen: 774

Aus der nachfolgenden Abbildung 15 können für die Strassen der *ersten Tranche* zusätzlich drei wesentliche Strassen-spezifische Erkenntnisse gewonnen werden:

- An der Freihof- und an der Köschenrütistrasse gab es vor Einführung von T30 mit 20.8 % resp. 15.6 % aller befragten Personen vergleichsweise viele Personen, welche T30 aus Prinzip ablehnen.
- An der Hegibach- und der Zehntenhausstrasse ist der Hauptgrund für die Ablehnung im Bereich des Verkehrs zu finden. GegnerInnen von T30 an diesen beiden Strassen befürchten vor allem, dass durch T30 der Verkehrsfluss verschlechtert wird und dadurch mehr Stau entsteht. In reduziertem Mass gilt dies auch für die Widmer- und Schaufelbergerstrasse.
- An der Nordstrasse (T1) waren vor Einführung von T30 hauptsächlich Zweifel darüber, dass T30 den Lärm reduzieren kann, wesentlich für die Ablehnung von T30. Insbesondere wurde bezweifelt, dass T30 den Buslärm reduzieren kann. Wichtig war dieser Grund (Zweifel bzgl. Reduktion des Lärms allgemein, nicht spezifisch Buslärm) für die Ablehnungsquote auch an der Kalchbühlstrasse und der Widmerstrasse.

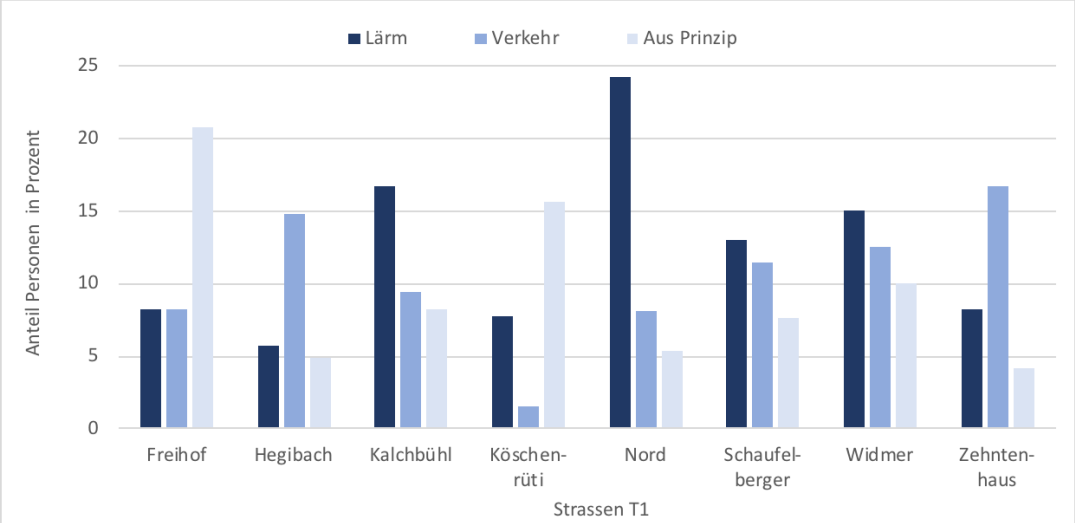


Abbildung 15: *Tranche 1:* Anteil Personen pro Strasse der Tranche 1 und Kategorie der Gründe gegen T30, welche einen Grund in der jeweiligen Kategorie genannt haben.
Anzahl Personen: Freihof = 24; Hegibach = 122; Kalchbühl = 96; Köschenrüti = 64; Nord = 37 Schaufelberger = 131; Widmer = 40; Zehnthaus = 24.

Mit Blick auf die Strassen der Tranche 2 (Abbildung 16, nächste Seite) können – auch im Vergleich zur ersten Tranche – folgende Ergebnisse festgehalten werden.

- Bei den Strassen der zweiten Tranche gibt es eine viel geringere Konzentration einzelner Gründe gegen T30 auf einzelnen Strassen als in der ersten Tranche.
- Am auffälligsten ist noch, dass in der Saatlenstrasse Personen, welche T30 aus Prinzip ablehnen, überproportional zu den anderen Strassen vertreten sind. Trotzdem ist der Anteil aber nur etwas mehr als halb so gross wie derjenige der Freihofstrasse aus der ersten Tranche.

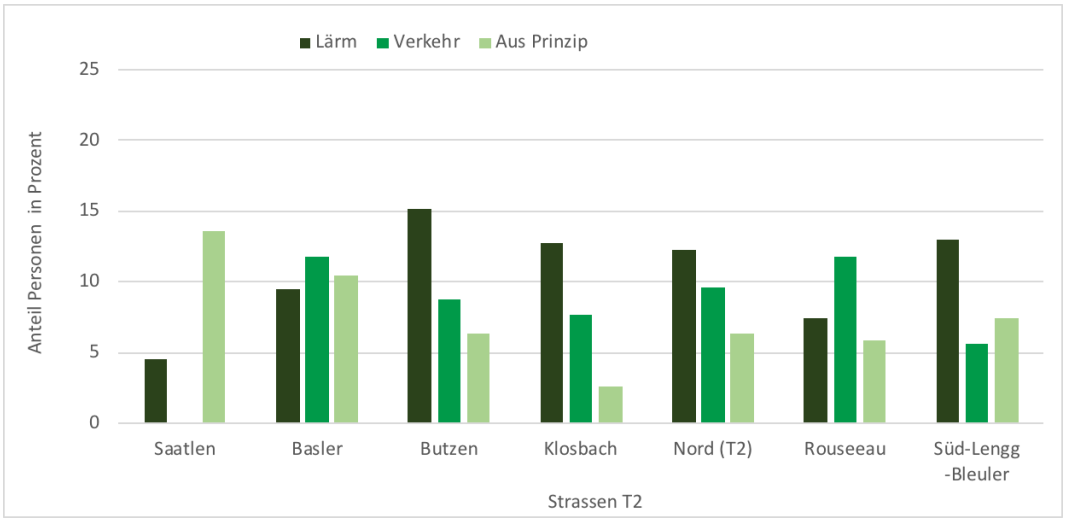


Abbildung 16: *Tranche 2:* Anteil Personen pro Strasse der Tranche 1 und Kategorie der Gründe gegen T30, welche einen Grund in der jeweiligen Kategorie genannt haben.
Anzahl Personen: Saatlen = 22; Basler = 211 Butzen = 125; Klosbach = 39; Nord = 187; Rousseau = 136; Süd-Lengg-Bleuler = 54.

5. Veränderungen der Gründe für und gegen T30

Das Ziel dieses Kapitels ist die Untersuchung, inwiefern sich die Bedeutungen der einzelnen Gründe, für oder gegen T30 zu sein, vom Zeitpunkt vor zum Zeitpunkt nach der Einführung von T30 verschoben haben. Um dies feststellen zu können, müssen erstens Veränderungen ausgeschlossen werden, welche dadurch zustande kommen, dass weniger Personen den Fragebogen der zweiten Befragung ausgefüllt haben. Zweitens muss ausgeschlossen werden, dass die Veränderungen auf weniger resp. mehr Personen zurückgeführt werden können, welche für resp. gegen T30 sind[9].

Um Veränderungen hinsichtlich der Bedeutung von Gründen für und gegen T30 zu analysieren, kommen deshalb nur Personen in die jeweiligen Auswertungen, welche sowohl in der ersten wie auch in der zweiten Befragung mindestens einen Grund für resp. gegen T30 genannt haben. Wenn es keine Verschiebungen der Bedeutung gab, müssten die einzelnen Personen in der zweiten Befragung die gleichen Gründe für resp. gegen T30 nennen. Ist dies nicht der Fall, so kann dies als Verschiebung der Bedeutung der Gründe interpretiert werden.

Die Auswertungen folgen der Struktur, welche bei der Darstellung der Gründe für und gegen T30 vor Einführung von T30 verwendet wurde (vgl. Kapitel 4). Weil jedoch nur noch Personen berücksichtigt werden können, die an beiden Befragungen mindestens einen Grund genannt haben, werden die Anteile Personen viel höher sein als im Kapitel 4 und können mit diesen nicht verglichen werden.

5.1. Veränderung der Gründe für T30

Die absolute Anzahl genannter Gründe für T30 blieb vom Zeitpunkt vor der Einführung von T30 bis zum Zeitpunkt nach der Einführung sowohl bei den Strassen der ersten Tranche (vorher: 463; nachher: 452) wie auch jenen der zweiten Tranche (668/639) beinahe konstant. Berücksichtigt sind dabei die Gründe von allen Personen, welche sowohl an der ersten wie auch an der zweiten Befragung teilnahmen (T1: 229 Personen; T2: 318 Personen).

Über alle Strassen beider Tranchen gesehen, hat sich das Muster der Begründungen für T30 durch dessen Einführung nicht geändert. Erhöhte Sicherheit und weniger Lärm haben zwischen 60 % und 80 % der Personen[10] mindestens einmal genannt. Erhöhte Sicherheit und weniger Lärm sind damit die beiden wichtigsten Gründe für T30 – sowohl vor wie nach der Einführung von T30. Anschliessend folgen eine weniger hohe Verkehrsbelastung und «Andere Gründe» worunter vor allem eine Erhöhung der Lebensqualität im Quartier und zuhause gehören. Beide wurden von 10 % bis 25 % der Personen genannt.

[9] Wenn dies nicht ausgeschlossen würde, würden sich die Nennungsraten bei allen Gründen verändern. Falls keine Verschiebung der Bedeutung der Gründe vorhanden wäre, würden sich die Nennungsraten bei allen Gründen proportional zur Anzahl Personen verändern, welche für resp. gegen T30 sind. Falls Verschiebungen der Bedeutung der Gründe vorhanden wären, müssten die Veränderungen der Nennungsraten pro Grund mit der Veränderungsrate der Anzahl Befürwortender resp. GegnerInnen verglichen werden.

[10] Zur Erinnerung: Eine Person konnte mehrere Gründe formulieren und kann deshalb in mehreren Säulen vertreten sein.

Bei den Strassen der *ersten Tranche* wurde die Erhöhung der Sicherheit nach der Einführung von T30 von statistisch signifikant ($p < 0.05$) mehr Personen genannt als vor der Einführung (vgl. Abbildung 17). Demgegenüber verloren ein geringeres Verkehrsaufkommen und eine Erhöhung der Lebensqualität (Kategorie Anderes) leicht, aber statistisch signifikant an Bedeutung. Die Begründung, dass durch T30 weniger schnell gefahren wird, verlor bei den Strassen der ersten Tranche ebenfalls an Bedeutung. Die Anzahl Nennungen innerhalb der Kategorie «Tempo» waren aber schon vor der Einführung von T30 sehr klein. Die Anteile Personen, welche zusätzliche Massnahmen befürworteten und aus Prinzip für T30 waren, sind so klein (< 1 %), dass sie in Abbildung 17 (fast) nicht mehr erkennbar sind.

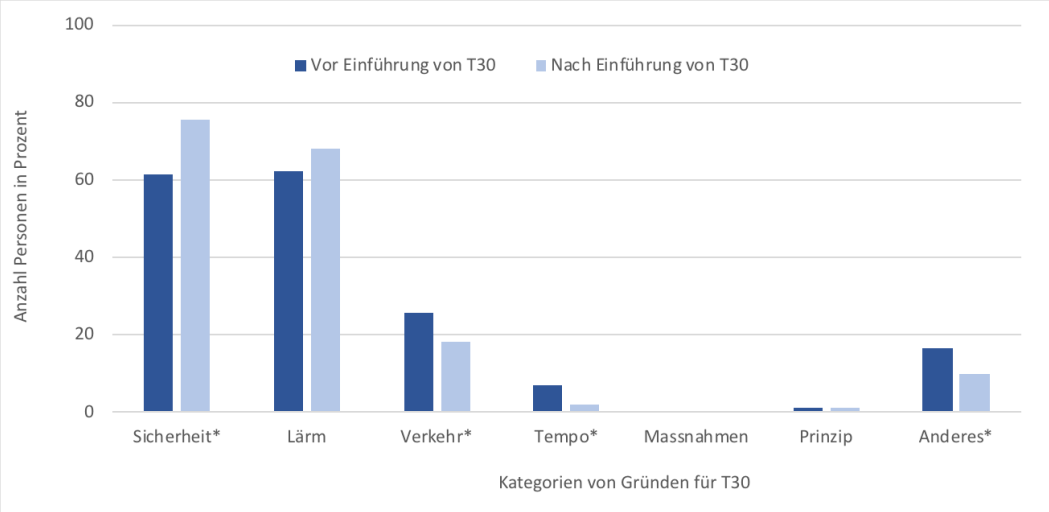


Abbildung 17: *Tranche 1:* Anteil Personen über alle Strassen, welche in der jeweiligen Kategorie mindestens einen Grund für T30 genannt haben, differenziert nach Kategorie.
* = statistisch signifikanter Unterschied ($p < 0.05$).
100 % sind alle Personen, welche sowohl in der ersten wie der zweiten Befragung mindestens einen Grund für T30 genannt haben.
Anzahl Personen: 229.

Bei den Strassen der *zweiten Tranche* haben sich die Gründe, für T30 zu sein, noch weniger geändert als bei den Strassen der ersten Tranche (vgl. Abbildung 18). Statistisch signifikant ist nur der Befund, dass die Hoffnung auf eine Lärmreduktion nach der Einführung von T30 von mehr Personen genannt wurde, als vor der Einführung.

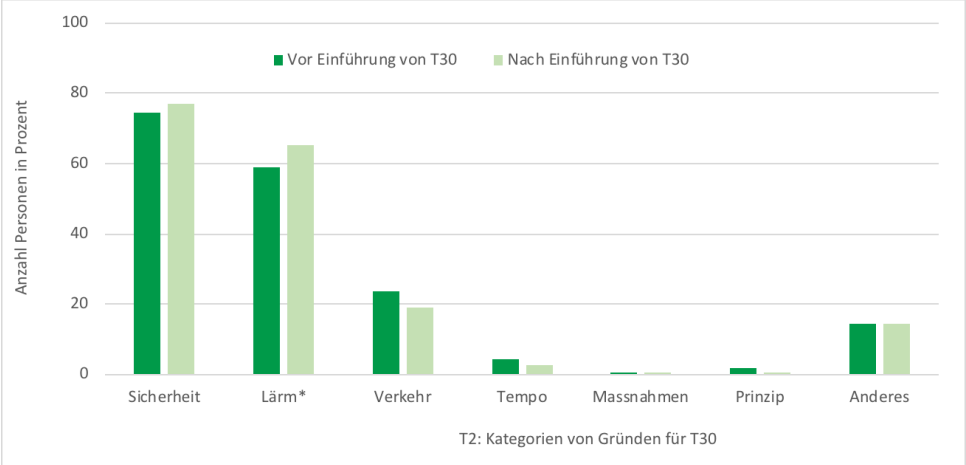


Abbildung 18: *Tranche 2:* Anteil Personen über alle Strassen, welche in der jeweiligen Kategorie mindestens einen Grund für T30 genannt haben, differenziert nach Kategorie.
* = statistisch signifikanter Unterschied ($p < 0.05$).
100 % sind alle Personen, welche sowohl in der ersten wie der zweiten Befragung mindestens einen Grund für T30 genannt haben.
Anzahl Personen: 318.

Auch wenn die Auswertungen nach den einzelnen Strassen differenziert werden, ändert sich dieses Bild kaum. Abbildung 19 (nächste Seite) zeigt die Veränderungen der vier am häufigsten genannten Kategorien für die Strassen der *ersten Tranche*. Einzelne Säulen sind zum Zeitpunkt nach der Einführung zwar deutlich höher (z.B. beim Lärm an der Freihofstrasse, Abbildung 19 B) oder niedriger (z.B. beim Verkehrsaufkommen an der Freihof- oder Zehntenhausstrasse, Abbildung 19 C), als vor der Einführung. Statistisch signifikant sind jedoch nur die Veränderungen der Gründe in fünf nachfolgend aufgezählten Fällen. Der Grund dafür sind die teilweise sehr kleinen Stichproben pro Strasse, welche dadurch anfälliger sind auf Zufallsschwankungen. Dies gilt insbesondere für die Freihof- und die Zehntenhausstrasse, in etwas reduziertem Mass aber auch für die Nord- und Widmerstrasse.

Die statistisch signifikanten Veränderungen sind folgende:

- Nach der Einführung von T30 ist an der Hegibach- und der Kalchbühlstrasse eine erhöhte Sicherheit für mehr Personen ein Grund, für T30 zu sein, als vorher (Abbildung 19, A)
- An der Nordstrasse ist die Lärmreduktion nach der Einführung von T30 deutlich wichtiger als vor der Einführung von T30 (Abbildung 19, B)
- An der Hegibachstrasse hat eine erhöhte Lebensqualität als Grund, für T30 zu sein, an Bedeutung verloren (Abbildung 19, D).
- In Abbildung 10, C, gibt es keine statistisch signifikanten Veränderungen.

Abbildung 19: *Tranche 1:* Vergleich des Anteils Personen pro Strasse, welche einen Grund in der jeweiligen Kategorie genannt haben, zwischen den Zeitpunkten vor und nach der Einführung von T30.
100 % sind alle Personen, welche sowohl in der ersten wie der zweiten Befragung mindestens einen Grund für T30 genannt haben.
Legende: * statistisch signifikante Veränderung mit $p < 0.05$.
Anzahl Personen: Freihof = 8; Hegibach = 64; Kalchbühl = 44; Köschenrüti = 27; Nord = 14 Schaufelberger = 49; Widmer = 12; Zehnthaus = 11.

Für die Strassen der *zweiten Tranche* (vgl. Abbildung 20, nächste Seite) können folgende Aussagen gemacht werden:

- Sehr starke Veränderungen (d.h. über ± 30 %) wie an der Saatlenstrasse in Abbildung 20 B sind dem Zufall geschuldet und statistisch nicht signifikant.
- Statistisch signifikant sind nur zwei Veränderungen:
  - Nach Einführung von T30 nannten an der Süd-Lengg-Bleuler-Strasse mehr Personen die Erhöhung der Sicherheit als Grund, für T30 zu sein, als vorher.
  - An der Rousseaustrasse nahm die Bedeutung der Lärmreduktion als Pro-T30-Grund durch die Einführung von T30 zu.

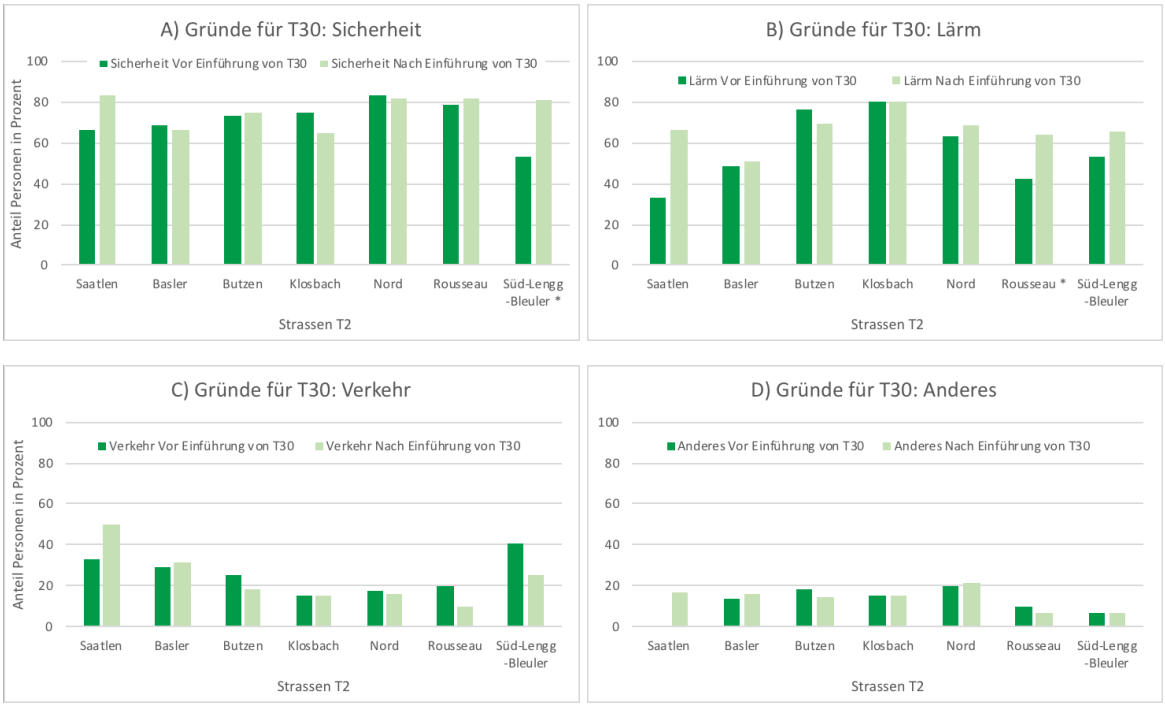


Abbildung 20: *Tranche 2:* Vergleich des Anteils Personen pro Strasse, welche einen Grund in der jeweiligen Kategorie genannt haben, zwischen den Zeitpunkten vor und nach der Einführung von T30.
100 % sind alle Personen pro Strasse, welche sowohl in der ersten wie der zweiten Befragung mindestens einen Grund für T30 genannt haben.
Legende: * statistisch signifikante Veränderung mit $p < 0.05$.
Anzahl Personen: Saatlen = 6; Basler = 51 Butzen = 56; Klosbach = 20; Nord = 92; Rousseau = 61; Süd-Lengg-Bleuler = 32.

Der Vollständigkeit halber und um die Analogie zu Kapitel 4.1 aufrechtzuerhalten, werden in Abbildung 21 (T1) und Abbildung 22 (T2) (nächste Seite) auch noch die Veränderungen der Anteile Personen dargestellt, welche die einzelnen Unterkategorien der Kategorien Sicherheit und Lärm als Gründe für T30 genannt haben.

Aber auch hier sind weder bei Tranche 1 noch bei Tranche 2 auffällige Veränderungen festzustellen. Die bei den Strassen der ersten Tranche über alle Unterkategorien gesehen zu beobachtende höhere Säule nach der Einführung von T30 bei der Kategorie Sicherheit (Abbildung 21, links) widerspiegelt den weiter oben formulierten Befund, dass eine erhöhte Sicherheit als Grund, für T30 zu sein, an Bedeutung gewonnen hat. Wie Abbildung 21 zeigt, ist dies fast ausschliesslich auf eine vermehrte Nennung der unspezifizierten Sicherheit zurückzuführen.

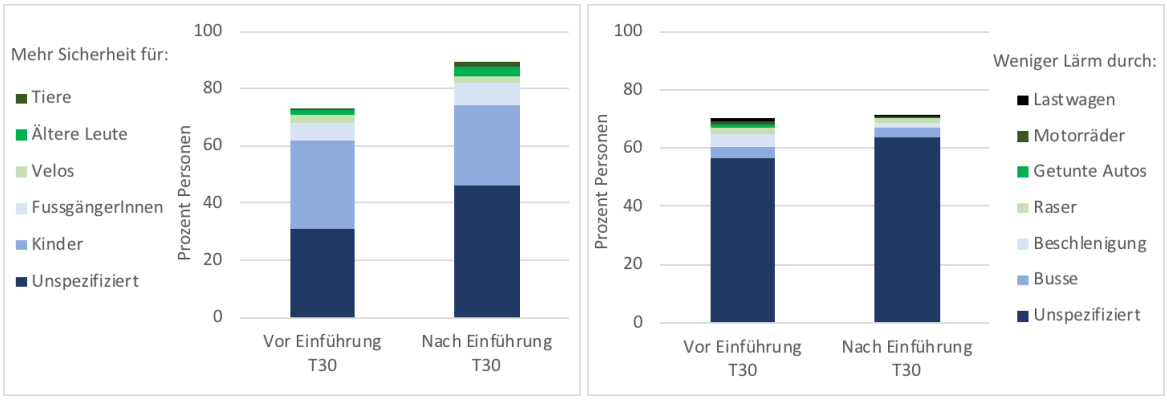


Abbildung 21*: Tranche 1*: Differenzierung der Sicherheit (links) und des Lärms (rechts) als Grund, für T30 zu sein; jeweils vor und nach der Einführung von T30. Anteil Personen aller Strassen, welche den jeweiligen Grund genannt haben.
100 % sind alle Personen, welche sowohl in der ersten wie der zweiten Befragung mindestens einen Grund für T30 genannt haben.
Anzahl Personen: jeweils 229. Eine Person kann jedoch in mehreren Unterkategorien sein, weil diese unabhängig voneinander als Grund genannt werden konnten.

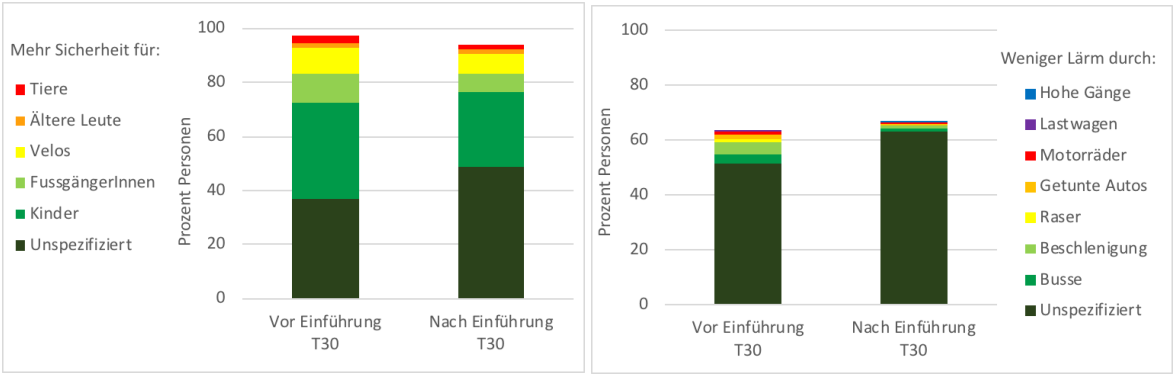


Abbildung 22: *Tranche 2:* Differenzierung der Sicherheit (links) und des Lärms (rechts) als Grund, für T30 zu sein; jeweils vor und nach der Einführung von T30. Anteil Personen aller Strassen, welche den jeweiligen Grund genannt haben.
100 % sind alle Personen, welche sowohl in der ersten wie der zweiten Befragung mindestens einen Grund für T30 genannt haben.
Anzahl Personen: jeweils 318. Eine Person kann jedoch in mehreren Unterkategorien sein, weil diese unabhängig voneinander als Grund genannt werden konnten.

5.2. Veränderung der Gründe gegen T30

Die Auswahl der Daten, welche für die Analyse der Veränderungen der Gründe gegen T30 verwendet werden, wie auch die Begründung für diese Auswahl (vgl. Einleitung zu Kapitel 5) ist analog zu den Gründen für T30 (Kap. 5.1). Es werden die Daten jener Personen verwendet, welche sowohl bei der ersten wie auch bei der zweiten Befragung einen Grund genannt haben.

Dadurch, dass schon in der ersten Befragung nur wenige Personen gegen T30 waren (T1: 28.5 %; T2: 31.2 %; siehe Kapitel 3.1) und durch die Abnahme der Anzahl GegnerInnen von T30 von der ersten zur zweiten Befragung, bleiben für die Analyse in diesem Kapitel nur noch die Daten von 61 Personen (T1) resp. 63 Personen (T2). Diese haben jeweils vor und nach Einführung von T30 ähn-

lich viele Gründe gegen T30 angegeben (T1: 89 vs. 88; T2: 106 vs. 87). Die Verteilung dieser Personen auf einzelne Strassen ergibt ein Maximum von 16 Personen in der Kalchbühlstrasse (T1) resp. an der Baslerstrasse (T2).

Aufgrund dieser geringen Anzahl lassen sich für die einzelnen Strassen keine aufschlussreichen Auswertungen vornehmen. Deshalb werden in diesem Kapitel nur Auswertungen über alle Strassen vorgenommen.

Veränderung der Bedeutung der Klassen von Gründen gegen T30

Auf der obersten Kategorisierungsebene der Art der Gründe gegen T30 – Klassen genannt – wurde analog zu Kapitel 4.2 zwischen Personen unterschieden, welche T30 ablehnen, weil sie keine Wirkung erwarten, Personen, welche eine negative Wirkung erwarten, Personen, welche T30 unnötig finden (beispielsweise, weil kein Lärm-, Sicherheits- oder anderweitiges Problem besteht) und anderen – vor allem prinzipiellen – Gründen gegen T30.

Die Abbildung 23 zeigt für die *erste Tranche*, wie sich die Bedeutungen dieser Klassen von Gründen gegen T30 vom Zeitpunkt vor zum Zeitpunkt nach Einführung von T30 verschoben haben. Es ist eine Tendenz dazu zu sehen, dass T30 weniger oft als unnötig beurteilt wird, T30 jedoch verstärkt abgelehnt wird, weil keine Wirkung erwartet wird. Diese Bedeutungs-Verschiebungen werden jedoch nur als Tendenzen bezeichnet, weil keine der Verschiebungen statistisch signifikant ist ($p < 0.05$).

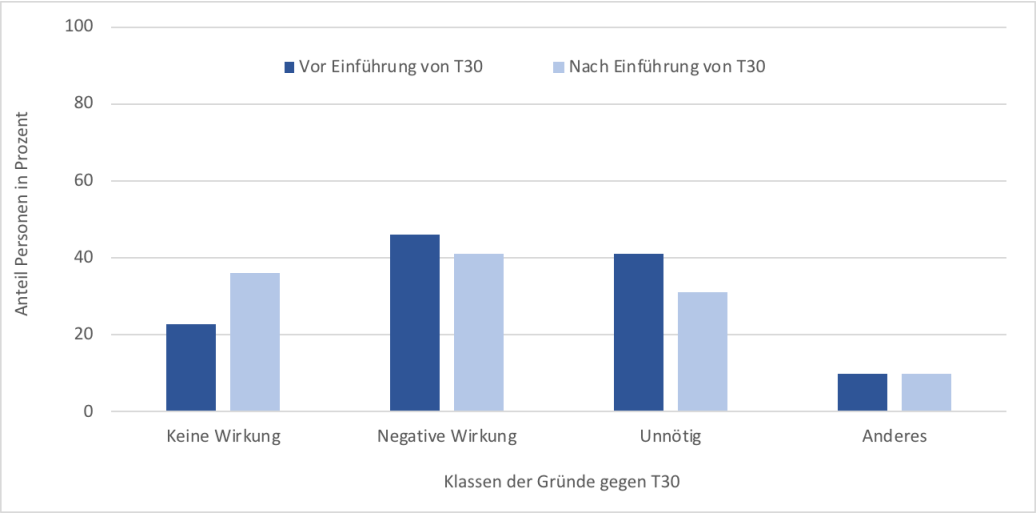


Abbildung 23: *Tranche 1:* Anteil Personen über alle Strassen, welche in der jeweiligen Klasse einen Grund gegen T30 genannt haben.
100 % sind alle Personen, welche sowohl in der ersten wie der zweiten Befragung mindestens einen Grund gegen T30 genannt haben.
Keine der Veränderungen ist statistisch signifikant.
Anzahl Personen: 61.

Bei den Strassen der *zweiten Tranche* (Abbildung 24) ist ebenfalls die Tendenz zu beobachten, dass nach Einführung von T30, weniger Personen T30 unnötig finden, als vor der Einführung. Im Vergleich mit der ersten Tranche ist aber vor allem auffällig, dass im Vergleich zum Zeitpunkt vor der

Einführung von T30 nach der Einführung deutlich mehr Personen finden, T30 führe mindestens teilweise zu einer Verschärfung der Problemlage (negative Effekte). Diese Veränderung ist statistisch signifikant. Ein möglicher Erklärungsansatz könnte sein, dass sich die Personen bei der Nachbefragung unbewusst auch an der Veränderung zwischen der Lockdown-Periode und dem Befragungszeitpunkt orientiert haben. Während des Lockdowns waren sowohl die Sicherheits- wie die Lärmsituation aufgrund der um fast 80 % gesunkenen Mobilität[11] viel unproblematischer.

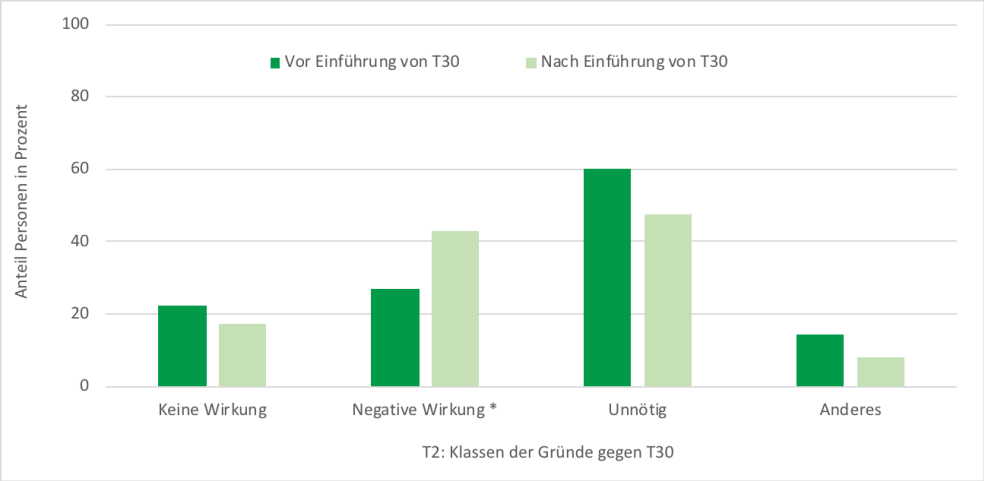


Abbildung 24: *Tranche 2:* Anteil Personen über alle Strassen, welche in der jeweiligen Klasse einen Grund gegen T30 genannt haben.
100 % sind alle Personen, welche sowohl in der ersten wie der zweiten Befragung mindestens einen Grund gegen T30 genannt haben.
Legende: * statistisch signifikante Veränderung mit $p < 0.05$.
Anzahl Personen: 63.

Veränderung der Bedeutung der Kategorien von Gründen gegen T30

Bei den Strassen der *ersten Tranche* ist die Bedeutung der Gründe gegen T30 im Kontext des Temporückgangs statistisch signifikant grösser geworden (vgl. Abbildung 25, nächste Seite). Aus der Kombination mit den Ergebnissen aus Abbildung 23 geht hervor, dass GegnerInnen von T30 nach Einführung von T30 häufiger keine Wirkung auf das Tempo der Autos vermuten als vor der Einführung. Demgegenüber scheint vor allem die Anzahl Personen, welche aus Prinzip gegen T30 sind, abgenommen zu haben. Diese Veränderung ist jedoch statistisch nicht signifikant und kann deshalb nur als Tendenz bezeichnet werden. Letztlich sind die meisten GegnerInnen von T30 entweder dagegen, weil sie glauben, dass T30 im Vergleich mit T50 keine oder gar eine negative Wirkung auf die Lärmbelastung hat, oder, dass der Verkehr durch T30 nicht abnimmt oder sogar zunimmt und in der Folge der Verkehrsfluss nicht besser oder gar schlechter wird.

Bezüglich des Verkehrsaufkommens hat eine weitere Auswertung ergeben, dass vor allem vermutet wird, dass der Verkehrsfluss mit T30 schlechter ist als ohne T30 (N = 12). Beim Lärm wird am häu-

[11] Quelle: Mobilitätsindex der KOF der ETH Zürich: KOF-Bulletin Nr. 146, 12/2020, S. 4, Online: https://kof.ethz.ch/news-und-veranstaltungen/news/kof-bulletin/kof-bulletin/2020/12.html

figsten vermutet, dass T30 generell keine Lärmreduktion oder sogar eine Steigerung der Lärmbelastung zur Folge hat (N = 13), am zweithäufigsten wird befürchtet, dass der Lärm durch Busse gleichbleibt, resp. sogar zunimmt (N = 8).

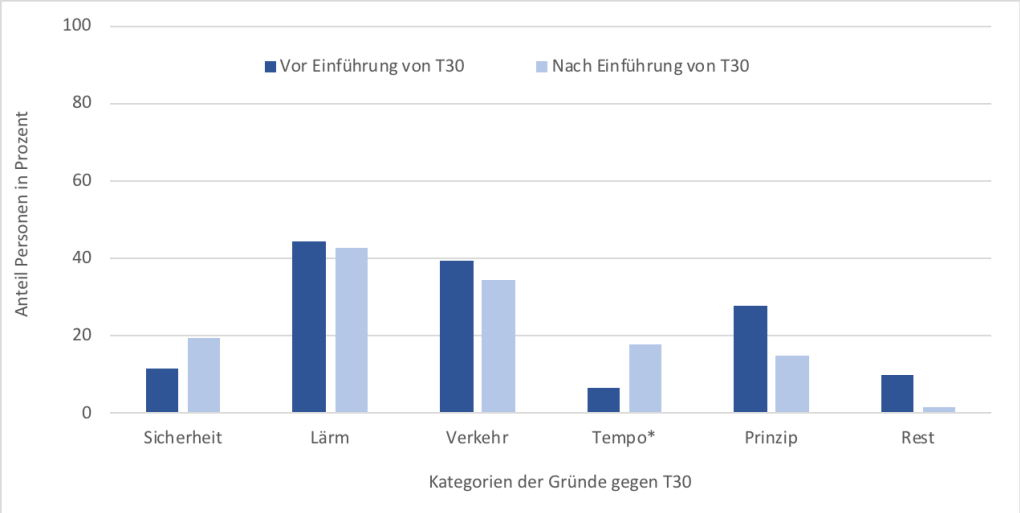


Abbildung 25: *Tranche 1:* Anteil Personen über alle Strassen, welche in der jeweiligen Kategorie einen Grund gegen T30 genannt haben.
100 % sind alle Personen, welche sowohl in der ersten wie der zweiten Befragung mindestens einen Grund gegen T30 genannt haben.
* statistisch signifikant mit $p < 0.05$.
Anzahl Personen: 61.

Bei den Strassen der zweiten Tranche sind – im Gegensatz zur ersten Tranche – keine Verschiebungen der Gründe, gegen T30 zu sein, von einer inhaltlichen Kategorie zu einer anderen zu beobachten (vgl. Abbildung 26).

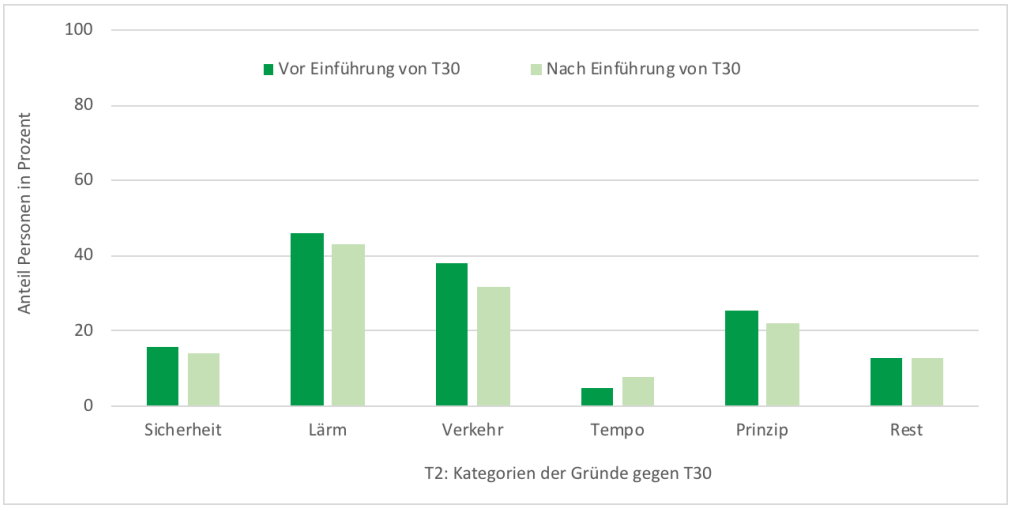


Abbildung 26: *Tranche 2:* Anteil Personen über alle Strassen, welche in der jeweiligen Kategorie einen Grund gegen T30 genannt haben.
100 % sind alle Personen, welche sowohl in der ersten wie der zweiten Befragung mindestens einen Grund gegen T30 genannt haben.
Keine der Veränderungen ist statistisch signifikant.
Anzahl Personen: 63.

Veränderungen bei Personen, welche Ihre Meinung zu T30 geändert haben
In diesem Kapitel wurde bisher der Frage nachgegangen, ob sich die Gründe der Befürwortenden und der GegnerInnen für resp. gegen T30 von einem Grund auf einen anderen verlagert haben. Es wurden deshalb nur Personen analysiert, welche sowohl vor wie nach der Einführung von T30 einen Grund für resp. gegen T30 genannt hatten. Diese Ergebnisse dürfen deshalb erstens nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Anteil der GegnerInnen von T30 bei den Strassen der ersten Tranche von 28.5 % (vor Einführung) auf 20.8 % (nach Einführung) abgenommen hat – bei den Strassen der zweiten Tranche sogar von 29.2 % auf 16.5 %. vgl. Kapitel 3.2). Zweitens hat in der Folge auch die absolute Anzahl der genannten Gründe gegen T30 markant abgenommen (T1: von 159 vor der Einführung auf 120 nach der Einführung; T2 von 196 auf 118[12]).

29 (T1; 7.4 % aller Personen von T1) resp. 68 Personen (T2; 14.0 % aller Personen von T2), welche gleichzeitig sowohl in der ersten wie auch der zweiten Befragung mindestens einen Grund angaben, haben ihre Meinung geändert. Sie waren vor der Einführung gegen T30 an der eigenen Strasse (oder unentschieden) und nach der Einführung für T30.

Bei diesen 29 Personen der *ersten Tranche* konnten durch die Einführung von T30 vor allem zwei Gründe entkräftet werden: dass T30 bezüglich Lärm nichts bringt (Anzahl Nennungen vorher = 11, nachher = 2) und dass T30 für den Verkehrsfluss kontraproduktiv ist (Anzahl Nennungen vorher = 10, nachher = 0). Zusätzlich waren vor Einführung von T30 neun dieser 29 Personen aus Prinzip gegen T30, nachher noch eine Person.

Bei den 68 Personen der *zweiten Tranche* änderte sich in allererster Linie die Meinung, dass T30 unnötig sei (Anzahl Nennungen vorher: 41, nachher = 5), wobei keine inhaltliche Spezifikation (Lärm, Sicherheit etc.) festzustellen ist. Die Gründe der anderen Personen verteilen sich auf die Klassen, dass T30 keinen Effekt habe, dass T30 einen negativen Effekt habe sowie andere Gründe.

6. Erwartungen an die Einführung von T30

6.1. Erwartungen vor der Einführung von T30.

Klassen von Erwartungen
Vor Einführung von T30 wurden die Anwohnenden im Fragebogen gefragt, welche Erwartungen sie mit der Einführung von T30 an ihrer Strasse verbinden. Bei den Strassen der ersten Tranche wurden von 538 Personen gesamthaft genau 700 einzelne Erwartungen formuliert. 73.8 % der befragten Personen nannten eine oder mehrere Erwartungen. 26.2 % der Personen liessen das Feld leer.

Bei der zweiten Tranche formulierten 535 Personen (69.1% aller Personen) gesamthaft 886 Erwartungen.

Die Erwartungen können einerseits positiver oder negativer Art sein. Eine negative Erwartung bedeutet, dass von T30 keine Wirkungen oder gar eine negative, kontraproduktive Wirkung erwartet wird. Andererseits sind auch Anmerkungen vorhanden, welche sich nicht eindeutig einer dieser beiden Klassen zuordnen lassen (T1: 101 Anmerkungen; T2: 134 Anmerkungen).

[12] Berücksichtigt sind alle Personen, welche an beiden Befragungen teilgenommen haben.

Stellt man die Summe der positiven und negativen Erwartungen der Summe der genannten Gründe für und gegen T30 gegenüber, so stellt man fest, dass rund 40 % weniger Erwartungen formuliert als Gründe genannt wurden Dies gilt sowohl für die Tranche 1 als auch für die Tranche 2 (T1: 35.7 % weniger Erwartungen; T2: 42.7 %). Die Ursache dafür dürfte darin zu finden sein, dass sich Gründe und Erwartungen sehr stark überschneiden. Die Menschen leiten die Gründe, aus denen sie für oder gegen T30 sind, aus ihren Erwartungen oder Hoffnungen ab. Die Gründe wurden im Fragebogen vor den Erwartungen erfragt. In der Folge traten vermutlich Ermüdungserscheinungen auf. Offensichtlich erachteten es einige Personen nicht als nötig, bei den Erwartungen nochmals die gleichen Punkte aufzulisten, welche sie schon bei den Gründen genannt hatten oder sie beschränkten sich auf die wichtigsten. Dies geht unter anderem daraus hervor, dass es einige Personen gab, welche bei den Erwartungen «siehe oben», «dito» oder ähnliches geschrieben hatten[13].

Rund 80 % aller Anmerkungen waren positive Erwartungen wie mehr Sicherheit oder weniger Lärm (T1: 80.3 %; T2: 80.0%). Das Verhältnis zwischen positiven Erwartungen und nicht positiven Erwartungen (gerundet 80 % zu 20 %) widerspiegelt recht genau das Verhältnis zwischen der Anzahl genannter Gründe für und gegen T30 (T1: 77 % zu 23 %; T2: 75.3 zu 24.7). Neben den rund 80 % positiven Erwartungen wurden in 5.3 % resp. 4.6% der Anmerkungen negative Erwartungen berichtet, d.h. dass beispielsweise bezüglich der Sicherheit oder des Lärms keine Verbesserung oder gar eine Verschlechterung der Situation erwartet wird. Weitere knapp 10 % der formulierten Erwartungen beinhalteten andere Anmerkungen/Erwartungen wie z.B., dass die Leute T30 einhalten oder dass Kontrollen durchgeführt werden (T1: 9.4 %; T2: 8.1 %). Die restlichen Nennungen formulierten explizit, dass keine Erwartungen vorhanden seien.

Abbildung 27 (nächste Seite) stellt diese Situation für die Strassen der *ersten Tranche* auf Personen bezogen pro Strasse dar[14]. Die Nennungen «Keine Erwartung» ist in Abbildung 27 jedoch nicht vertreten, weil diese Kategorie wenig aussagekräftig ist und gleichzeitig selten vorkam. Aus der Abbildung geht hervor, dass anteilsmässig an der Hegibach- und der Kalchbühlstrasse die meisten Personen (71.3 % resp. 63.5 %), an der Nordstrasse die wenigsten Personen (37.8 %) positive Erwartungen verfasst haben. Ansonsten sind die Anteile an Personen mit einer oder mehreren positiven Erwartungen bei den anderen Strassen ungefähr gleich hoch und bewegen sich um 50 %. Die Personenanteile mit negativen Erwartungen sind bei allen Strassen mehr oder weniger gleich hoch und bewegen sich zwischen 1.6 % (Köschenrütistrasse) und 6.9 % (Schaufelbergerstrasse). Auch die Anteile Personen mit anderweitigen Erwartungen sind bei den Strassen ähnlich hoch. Anteilsmässig am meisten Personen mit anderweitigen Erwartungen sind an der Freihofstrasse zu verzeichnen (20.8 %); an der Schaufelbergerstrasse die wenigsten (6.9 %).

[13] Bei solchen Anmerkungen wurden die unter den Gründen genannten Punkte jedoch auch bei den Erwartungen eingetragen und codiert.

[14] Zur Erinnerung: Eine Person konnte mehrere Erwartungen formulieren und kann deshalb in mehreren Säulen vertreten sein.

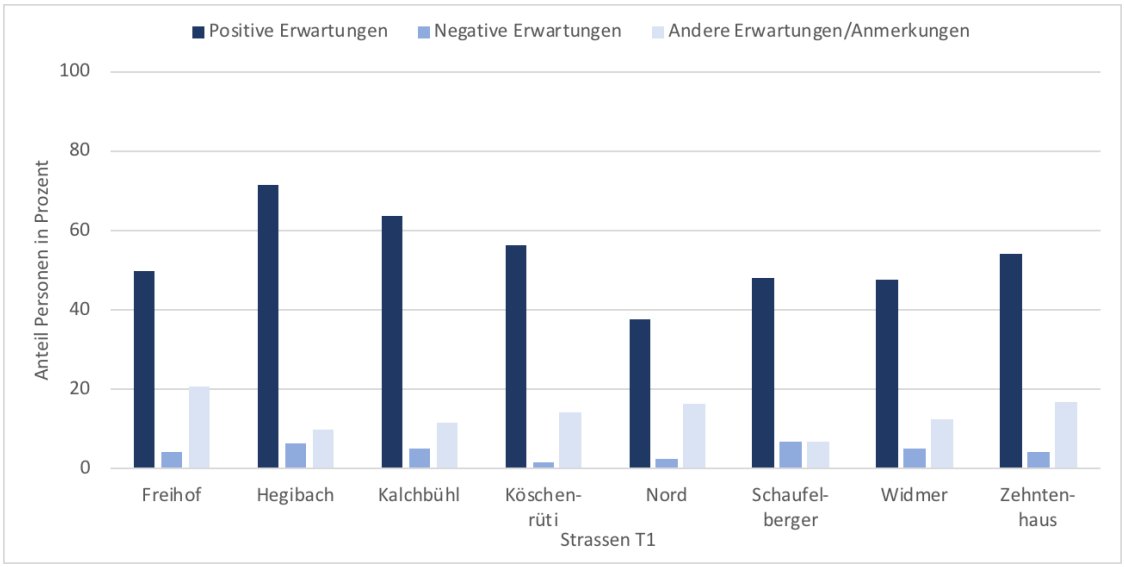


Abbildung 27: Anteil Personen pro Strasse der Tranche 1, welche Erwartungen formuliert haben.
Anzahl Personen: Freihof = 24; Hegibach = 122; Kalchbühl = 96; Köschenrüti = 64; Nord = 37 Schaufelberger = 131; Widmer = 40; Zehnthaus = 24.

Für die Strassen der *zweiten Tranche* sind die entsprechenden Ergebnisse in Abbildung 28 dargestellt. Zwei Punkte fallen dabei auf:

- An der Baslerstrasse formulierten «nur» 39.3 % der befragten Personen mindestens eine positive Erwartung. Bei allen anderen Strassen der zweiten Tranche sind es zwischen 49.3 % und 66.7 %.
- Die Personenanteile, welche mindestens eine Anmerkung unter der Rubrik «andere Erwartungen» nannten sind fast durchgehend kleiner als bei den Strassen der ersten Tranche. Da die Anzahl Nennungen anteilsmässig bei Tranche 1 und Tranche 2 fast gleich sind (T1: 9.4 %; T2: 8.1 %; vgl. oben) ist dies darauf zurückzuführen, dass in Tranche 1 im Durchschnitt pro Person weniger andere Anmerkungen und Erwartungen formuliert wurden.

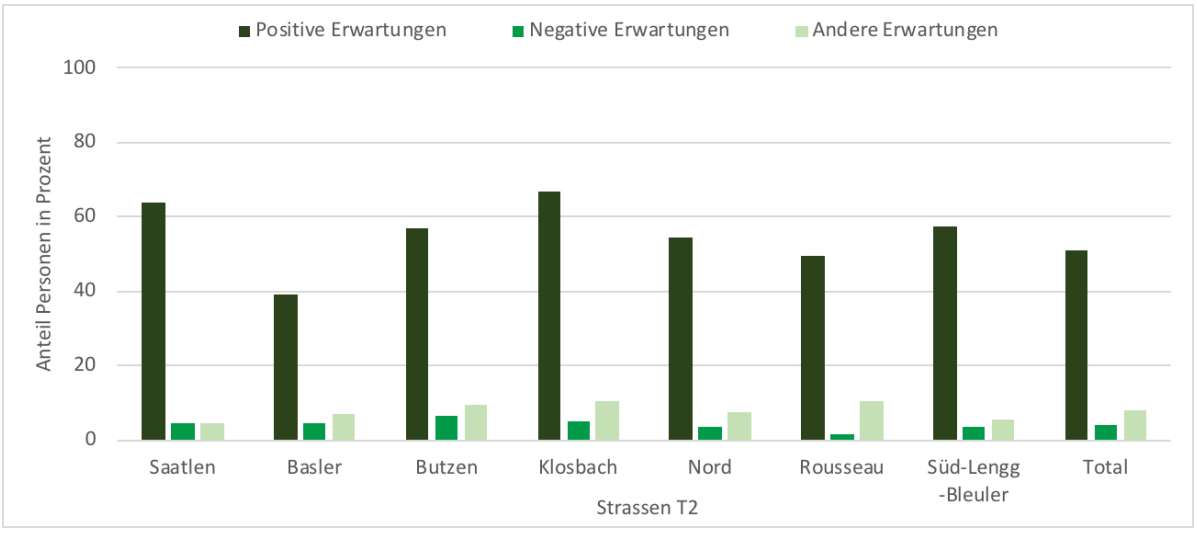


Abbildung 28: *Tranche 2:* Anteil Personen pro Strasse, welche Erwartungen formuliert haben.
Anzahl Personen: Saatlen = 22; Basler = 211 Butzen = 125; Klosbach = 39; Nord = 187; Rousseau = 136; Süd-Lengg-Bleuler = 54.

Positive Erwartungen

Die Häufigkeiten der Kategorien der positiven Erwartungen spiegelt die Häufigkeiten der Kategorien der Gründe für T30 insofern wider, als dass die Erwartungen verbesserter Sicherheit, weniger Lärm und weniger Verkehr die drei mit Abstand anteilsmässig von den meisten Personen genannten Erwartungen waren. Die Prozentsätze jener Personen, welche mindestens eine entsprechende Erwartung genannt haben sind für Tranche 1 25.3 % (mehr Sicherheit), 35.7 % (weniger Lärm) und 19.5 % (weniger Verkehr) und für Tranche 2 27.2 % (mehr Sicherheit), 27.9 % (weniger Lärm) und 14.0 % (weniger Verkehr).

Bei den Strassen der ersten Tranche wurden Lärmreduktionen im Gegensatz zu den Verhältnissen bei den Gründen für T30 allerdings bei den Erwartungen deutlich häufiger genannt als Sicherheitserhöhungen. Bei den Strassen der zweiten Tranche ist der Anteil Personen, welche «weniger Lärm» als Erwartung nannten, gegenüber den Gründen für T30 höher. Im Gegensatz zu den Strassen von Tranche 1 ist der Anteil Personen, welche weniger Lärm als Erwartung formulierten aber nicht höher als der Anteil Personen, welche «mehr Sicherheit» erwarteten.

Reduktion des Verkehrs wurde – wieder analog zu den Gründen für T30 – von diesen drei Kategorien bei beiden Tranchen am seltensten als Erwartung genannt. Erwähnenswert ist noch, dass eine Steigerung der Lebensqualität im Quartier oder zuhause von rund 8 % (T1) resp. 9.7 % (T2) der befragten Personen erwartet wurden.

Für die Strassen der ersten Tranche sind in Abbildung 29 (nächste Seite) die Anteile Personen, welche mindestens eine Erwartung in der jeweiligen Kategorie genannt haben, pro Strasse dargestellt. Die Abbildung bestätigt weitestgehend die Ergebnisse und Interpretationen aus dem Kapitel 4.1 (vgl. Abbildung 7):

- Sicherheit war vor Einführung von T30 an der Hegibach-, Kalchbühl- und Nordstrasse aus Sicht der Befragten ein grösseres Anliegen als an den anderen Strassen. Im Gegensatz zu den Ergebnissen im Kapitel «Gründe für T30» nannten an der Köschenrütistrasse jedoch deutlich weniger Personen die Erwartung, dass die Sicherheit gesteigert wird. Als Grund, für T30 zu sein, wurde die Sicherheit von an dieser Strasse von deutlich mehr Personen genannt.
- Wiederum deckungsgleich mit den Gründen für T30 ist die Interpretation, dass an der Hegibach- der Kalchbühl- und der Zehntenhausstrasse am ehesten eine Lärmreduktion erwartet wird. Das kommt auch aus den Gründen für T30 zum Ausdruck. Allerdings wird Lärm als Grund für T30 auch an der Köschenrüti etwa gleich oft genannt wie bei den erwähnten drei Strassen – bei den Erwartungen jedoch weniger oft.
- Schliesslich wird das Verkehrsaufkommen – insbesondere der Schleichverkehr – an der Kalchbühlstrasse mit Abstand am belastendsten wahrgenommen, was sich in Abbildung 29 im hohen Anteil an positiven Erwartungen bezüglich des Verkehrs niederschlägt. Dies korrespondiert damit, dass an der Köschenrütistrasse das Verkehrsaufkommen als Grund, für T30 zu sein, von allen Strassen am häufigsten genannt wird.

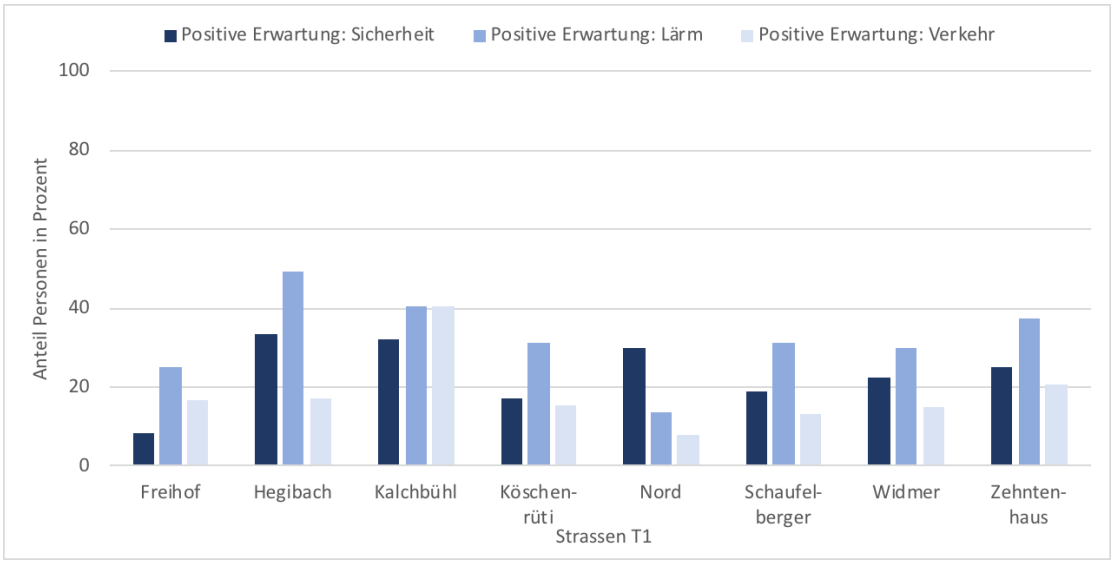


Abbildung 29: *Tranche 1:* Anteil Personen pro Strasse, welche mindesten eine Erwartung innerhalb der Kategorien Sicherheit, Lärm oder Verkehr formuliert haben.
Anzahl Personen: Freihof = 24; Hegibach = 122; Kalchbühl = 96; Köschenrüti = 64; Nord = 37 Schaufelberger = 131; Widmer = 40; Zehnthaus = 24.

Bei den Strassen der zweiten Tranche (Abbildung 30) fällt im Vergleich mit den Gründen für T30 (Kapitel 4.1) auf, dass die Erwartungen bezüglich Sicherheit und Lärm im Vergleich mit den positiven Erwartungen von weniger Verkehr vor Einführung von T30 einen weniger wichtigen Stellenwert einnahmen. Möglicherweise ist dies darauf zurückzuführen, dass die eigentlichen Gründe, für T30 zu sein, eher bei Sicherheits- und Lärmaspekten lagen, die Erwartungen diesbezüglich aber weniger hoch waren.

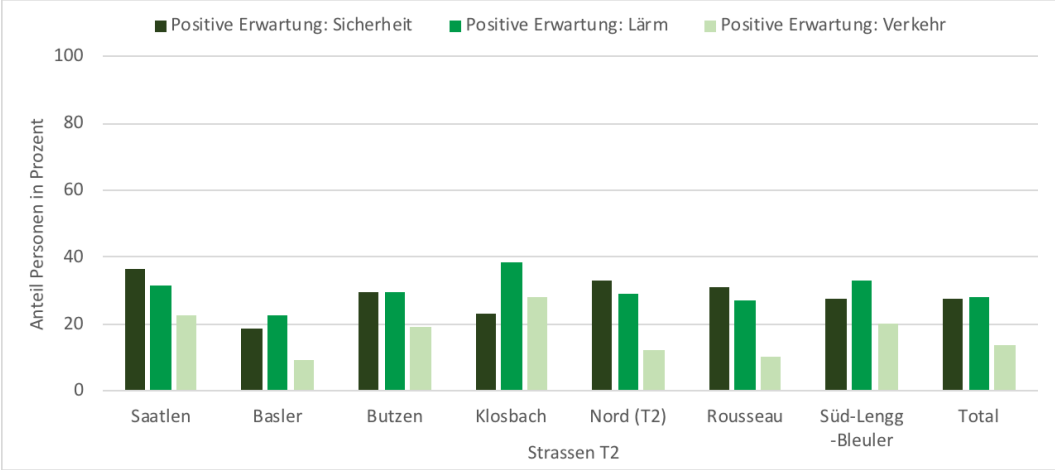


Abbildung 30: *Tranche 2:* Anteil Personen pro Strasse, welche mindesten eine Erwartung innerhalb der Kategorien Sicherheit, Lärm oder Verkehr formuliert haben.
Anzahl Personen: Saatlen = 22; Basler = 211 Butzen = 125; Klosbach = 39; Nord = 187; Rousseau = 136; Süd-Lengg-Bleuler = 54.

Negative Erwartungen

Wie erwähnt sind nur 5.3 % (T1) resp. 4.6 % (T2) aller formulierten Einzelerwartungen negativer Art – sei dies, weil keine oder eine negative Wirkung erwartet wurde, sei dies, weil T30 als unnötig erachtet wird. Gesamthaft entspricht dies über alle Strassen hinweg nur 37 resp. 41 einzelnen Nennungen. An der Butzenstrasse formulierten verglichen mit den anderen Strassen eher wenig, an der Rousseaustrasse eher viele Personen negative Erwartungen. Bei keiner Strasse der ersten oder zweiten Tranche häufen sich die negativen Erwartungen überproportional.

Rund sieben von zehn der Nennungen negativer Erwartungen (T1: 70.2 %; T2: 70.7 %) kumulieren sich in den Kategorien Lärm und Verkehr. Bezüglich der Sicherheit wurden deutlich weniger negative Erwartungen formuliert (T1: 5.4 %; T2: 17.1 %). Das heisst, dass die Wirkung von T30 auf den Lärm und das Verkehrsaufkommen resp. den Verkehrsfluss noch am stärksten angezweifelt wird. Auch diese Ergebnisse stimmen mit den Gründen (siehe Kapitel 4.2) überein. Eine weitere Aufschlüsselung nach Strassen oder Unterkategorien ist auf Grund der sehr kleinen Anzahl Nennungen nicht sinnvoll zu interpretieren.

Andere Erwartungen und Anmerkungen

Wie erwähnt umfasst die Kategorie «Andere Erwartungen und Anmerkungen, solche, welche weder positiv noch negativ gedeutet werden konnten. Dies waren 9.3 % (T1) resp. 8.1% (T2) aller einzelnen Erwartungen.

Rund ein Drittel dieser Nennungen erwarteten flankierende Massnahmen, meistens Kontrollen und Bussen (T1: 33.3 %; T2: 29.2 %). Ein weiteres Fünftel der Einträge nannten grundsätzliche Bedenken bezüglich der Einführung von T30 ohne spezifischer zu werden (T1: 22.7 %; T2: 29.2%). Weitere 13.6 % (T1) resp. 5.6 % (T2) dieser Anmerkungen enthielten die Ansicht, dass T30 nur eine Schikane für Autofahrende sei oder dass die dahinterliegende Absicht sei, «einfach die Kassen zu füllen». Auf eine weitere Aufschlüsselung nach Einzelnennungen oder nach Strassen wird aus Gründen der ebenfalls sehr tiefen Anzahl Anmerkungen verzichtet.

6.2. Erfüllungsgrad der Erwartungen

Die Frage, ob die Erwartungen erfüllt wurden, wurde nur in der zweiten Befragung erhoben. Deshalb wurden für die Auswertungen alle Personen berücksichtigt, welche an der zweiten Befragung teilgenommen haben (T1: N = 392; T2: N = 485).

Von diesen Personen hat knapp jede fünfte Person bei der entsprechenden Frage kein Kreuz gemacht (T1: 19.2 %; T2: 19.4 %). Von den restlichen Personen haben rund zwei Drittel der Personen angegeben, dass ihre Erwartungen erfüllt wurden (T1: 60.3 %; T2: 66.6 %). Die Erwartungen von 32.8 % (T1) resp. 29.8 % (T2) der Personen wurden nicht erfüllt, und die Erwartungen von 6.9 % resp. 3.6% der Personen wurden teilweise erfüllt.

Grad der Erfüllung der Erwartungen nach BefürworterInnen und GegnerInnen

Abbildung 31 zeigt für die Strassen der ersten Tranche und Abbildung 32 für die zweite Tranche (jeweils nächste Seite) die Differenzierung der Anteile Personen, deren Erwartungen erfüllt wurden, nach BefürworterInnen und GegnerInnen von T30 zum Zeitpunkt der zweiten Befragung.

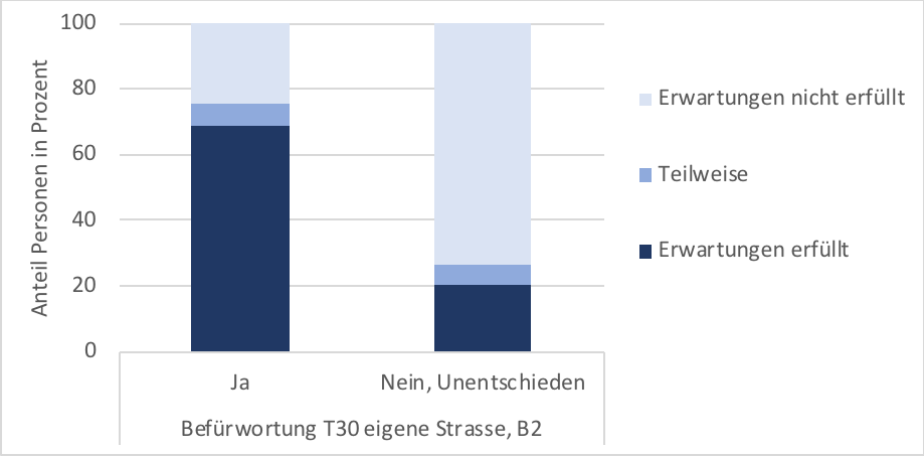


Abbildung 31: *Tranche 1:* Anteil Personen pro BefürworterInnen und GegnerInnen von T30, deren Erwartungen erfüllt, teilweise erfüllt oder nicht erfüllt wurden. B2 = Zweite Befragung.
Anzahl Personen: BefürworterInnen = 267; GegnerInnen/Unentschiedene = 43/3.

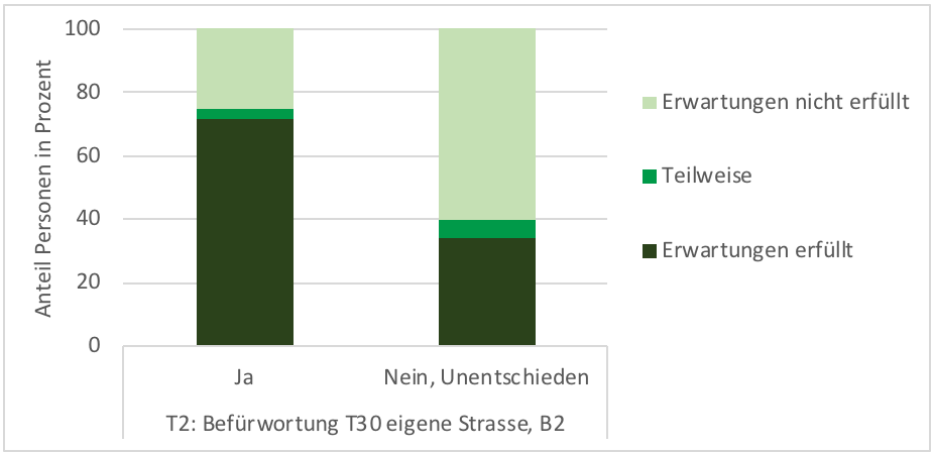


Abbildung 32: *Tranche 2:* Anteil Personen pro BefürworterInnen und GegnerInnen von T30, deren Erwartungen erfüllt, teilweise erfüllt oder nicht erfüllt wurden. B2 = Zweite Befragung.
Anzahl Personen: BefürworterInnen = 336; GegnerInnen/Unentschiedene = 45/5.

Die Analyse der in der Abbildung dargestellten Zahlen ergibt interessante Einblicke:

- Die Erwartungen der BefürworterInnen von T30 (v.a. Erhöhung der Sicherheit, Lärmreduktion, Reduktion des Verkehrsaufkommens; vgl. Kapitel 6.1) sind positiver Natur. Mehr als zwei Drittel der BefürworterInnen sehen ihre Erwartungen als erfüllt an (T1: 68.5 %; T2: 71.4 %). Die Erwartungen von einem Viertel der BefürworterInnen wurden nicht erfüllt (T1: 24.3 %; T2: 25.3%). Bei den restlichen 7.1 % resp. 3.3%) wurden die Erwartungen teilweise erfüllt.
- Umgekehrt bei den GegnerInnen: 73.5 % (T1) resp. 60.0 % (T2) der GegnerInnen sagten, dass ihre Erwartungen nicht erfüllt wurden, und 20.4 % (T1), resp. 34.0 % (T2), dass ihre Erwartungen erfüllt wurden. Bei 6.1 % resp. 6.0 % wurden die Erwartungen teilweise erfüllt. Diese Zahlen können so interpretiert werden, dass die GegnerInnen die Frage nach der Erfüllung der Erwartungen – gleich wie die BefürworterInnen – auf positive Erwartungen bezogen. Die Logik dahinter kann folgendermassen formuliert werden. Die GegnerInnen waren sowohl vor der Einführung von T30 als auch nachher GegnerInnen von T30. GegnerInnen waren sie hauptsächlich,

weil sie glaubten, dass T30 keine oder sogar eine negative Wirkung habe (vgl. Kapitel 4.2). Infolgedessen erwarteten sie auch keine oder eine negative Wirkung. Weil sie auch nach der Einführung von T30 immer noch GegnerInnen sind, und die Gründe für die Ablehnung von T30 im Grossen und Ganzen immer noch die gleichen sind (vgl. Kapitel 5.2), sehen sie sich in ihren Gründen offensichtlich bestätigt. Wenn sie die Frage nach der Erfüllung der Erwartungen auf ihre Gründe, *gegen* T30 zu sein, bezogen hätten, müsste die Erfüllungsrate deshalb sehr hoch sein, was jedoch nicht der Fall ist. Die Erfüllungsrate unter den GegnerInnen beträgt nur 20.4 % für Tranche 1 resp. 34.0 % für Tranche 2. (N = 10 resp. N = 17). Infolgedessen können die Angaben zur Erfüllung der Erwartungen der restlichen 79.6 % der GegnerInnen eigentlich nur auf positive Erwartungen – in diesem Fall vielleicht besser Hoffnungen – bezogen sein. Eine Durchsicht der Kommentare der GegegnerInnen von T30, welche angaben, dass ihre Erwartungen nicht erfüllt wurden, bestätigen diese Interpretation (Beispiele: «Immer noch gleich laut infolge VBZ-Bus.»; «Es ist gefühlt gleich viel Verkehr wie vorher»; «Beim Lärm hat sich leider nichts geändert.»

Aufgrund dieser Analyse kann der Schluss gezogen werden, dass bis auf die zehn resp. 17 GegnerInnen, welche angaben, dass ihre (negativen) Erwartungen erfüllt wurden, alle Personen die Frage nach der Erfüllung der Erwartungen auf die Erwartung positiver Wirkungen bezogen. Das sind 95.8 % resp. 95.1% aller Personen, welche die zweite Befragung ausgefüllt haben. Werden die Antworten entsprechend verrechnet, so sagen rund sechs von zehn Personen, welche diese Frage beantwortet haben[15], aus, dass die positiven Erwartungen erfüllt wurden (T1: 57.9 %; T2: 62.2 %). 7.0 % resp. 3.6% der Personen sehen sie als teilweise erfüllt und 35.1 % resp. 34.2 % der Personen sehen positive Erwartungen als nicht erfüllt an.

Grad der Erfüllung nach Strassen

Eine Aufschlüsselung nach Strassen ist möglich (vgl. Abbildung 33 und Abbildung 34, nächste Seite). Aufgrund der kleinen Stichproben sind die Ergebnisse für die Nord- (N = 18), die Widmer- (N = 14) und für die Zehntenhausstrasse (N = 15) und bei der Tranche 2 die Klosbachstrasse (N = 19) mit Vorsicht zu geniessen. So sind bis auf den Unterschied zwischen der Hegibach- und der Nordstrasse keine der Differenzen zwischen Strassen statistisch signifikant – weder in Tranche 1 noch in Tranche 2. Für die Freihofstrasse (N = 8) und Saatlenstrasse (N = 7) sind keine sinnvollen Auswertungen möglich.

Aus den beiden Abbildungen geht hervor, dass die Erwartungen der BefürworterInnen an der Süd-Lengg-Bleuler-Strasse (48.4 %), an der Hegibachstrasse (50.0 %) und an der Klosbachstrasse (52.6 %) am wenigsten erfüllt wurden. Am besten erfüllt wurden sie an der Nordstrasse, sowohl im Abschnitt der Tranche 1 (100.0 %) als auch der Tranche 2 (81.9 %).

[15] Zur Erinnerung: 19.2 % aller Personen, welche an der zweiten Befragung teilgenommen haben, haben die Frage nach der Erfüllung der Erwartungen nicht ausgefüllt.

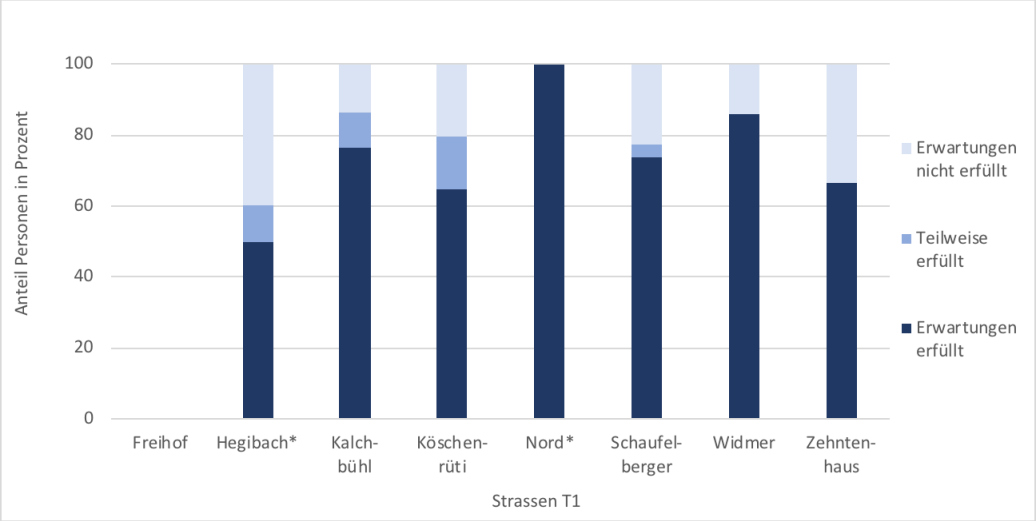


Abbildung 33: *Tranche 1:* Anteile BefürworterInnen von T30, deren Erwartungen erfüllt, teilweise erfüllt oder nicht erfüllt wurden.
* Unterschied zwischen Hegibach- und Nordstrasse statistisch signifikant ($p < 0.05$)
Freihofstrasse wurde aufgrund zu weniger Personen (N = 8) nicht ausgewertet.
Anzahl Personen: Freihof = 8; Hegibach = 70; Kalchbühl = 51; Köschenrüti = 44; Nord = 18; Schaufelberger = 57; Widmer = 14; Zehnthaus = 15.

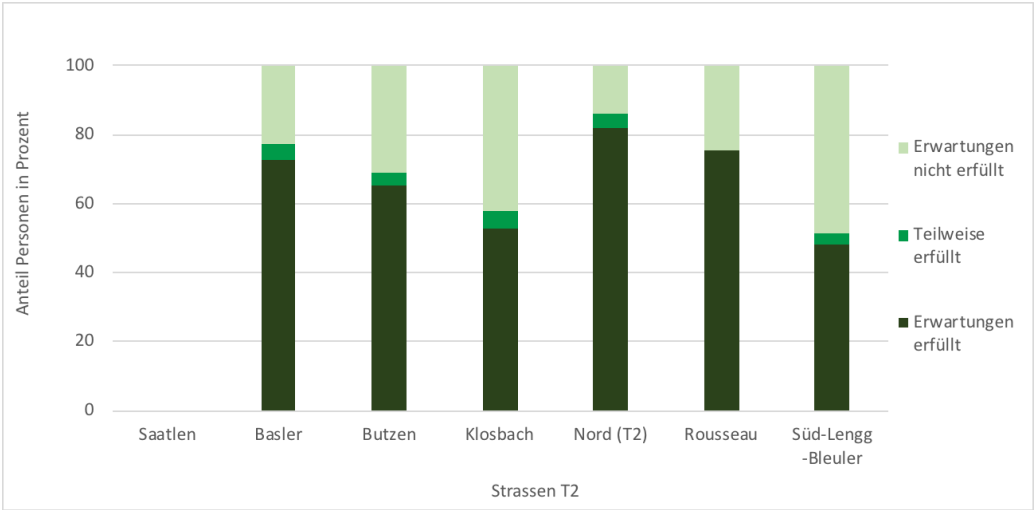


Abbildung 34: *Tranche 2:* Anteile BefürworterInnen von T30, deren Erwartungen erfüllt, teilweise erfüllt oder nicht erfüllt wurden.
Die Saatlenstrasse wurde aufgrund zu weniger Personen (N = 7) nicht ausgewertet.
Anzahl Personen: Saatlen = 7; Basler = 62 Butzen = 58; Klosbach = 19; Nord = 94; Rousseau = 65; Süd-Lengg-Bleuler = 31.

6.3. Kommentare zur Erfüllung der Erwartungen

Rund die Hälfte aller Personen, die an der zweiten Befragung teilgenommen hatten, haben mindestens einen Kommentar zur Erfüllung der Kommentare geschrieben (T1: 54.0 %, Tranche 2: 46.0 %). Total sind in der ersten Tranche 370 Kommentare, in der zweiten Tranche 359 Kommentare eingegangen.

Da wie im Kapitel 6.2 dargelegt davon ausgegangen werden kann, dass bis auf Einzelfälle sich alle Kommentare auf positive Erwartungen bezogen, muss nicht zwischen BefürworterInnen und GegnerInnen von T30 differenziert werden.

Auf der obersten Ebene des Kategoriensystems wurden die Anmerkungen nach vier Klassen unterschieden:

- Anmerkungen, welche die Erfüllung der (positiven) Erwartungen kommentierten,
- Anmerkungen, welche die Erwartungen als nicht erfüllt sehen, weil keine Wirkungen feststellbar seien,
- Anmerkungen, welche die Erwartungen als nicht erfüllt sehen, weil negative Wirkungen feststellbar seien, und
- Andere Kommentare, worunter die am häufigsten genannte Anmerkung besagte, dass flankierende Massnahmen – insbesondere Kontrollen und Bussen – notwendig seien (68.2 % aller Nennungen in dieser Klasse bei Tranche 1 resp. 39.0 % bei Tranche 2).

Abbildung 35 (T1) resp. Abbildung 36 (T2) zeigen die Anteile aller Teilnehmenden der zweiten Befragung, welche mindestens eine Nennung in der jeweiligen Kommentarklasse haben. Negative Wirkungen, das heisst Anmerkungen, welche beispielsweise mehr Verkehr als mit T50, mehr Lärm oder weniger Sicherheit monieren, kommen nur selten vor (T1: 5.3 %, Tranche 2: 8.0 % der Personen). Demgegenüber wurde von 34.1 % (T1) resp. 25.2 % (T2) der Personen bemängelt, dass keine Wirkungen festgestellt werden können. Dies kann sich auf den Lärm, die Sicherheit, den Verkehr, das Tempo beziehen oder auch ohne solche Spezifikation genannt worden sein. Sowohl in Tranche 1 wie auch in Tranche 2 stellt rund ein Fünftel aller Personen fest, dass die Erwartungen erfüllt wurden. Auch dies kann sich auf unterschiedliche Wirkungen beziehen. Andere Kommentare – also im Wesentlichen die Forderung nach Kontrollen und Bussen – nannten 16.2 % (T1) resp. 13.6 % (T2) der Personen.

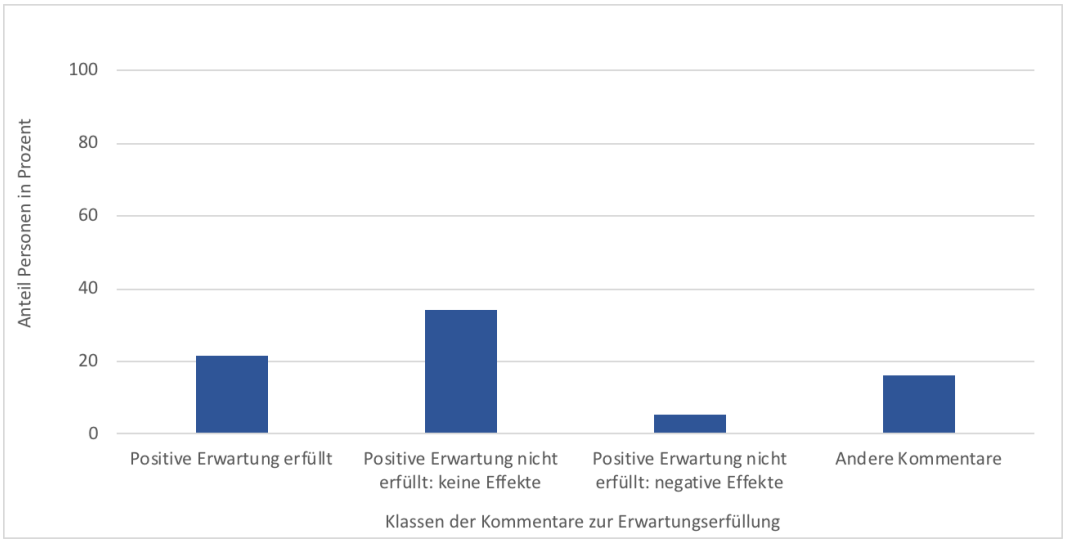


Abbildung 35: *Tranche 1:* Anteile aller Teilnehmenden der zweiten Befragung, welche mindestens einen Kommentar in der jeweiligen Klasse genannt haben.
Anzahl Personen: 392

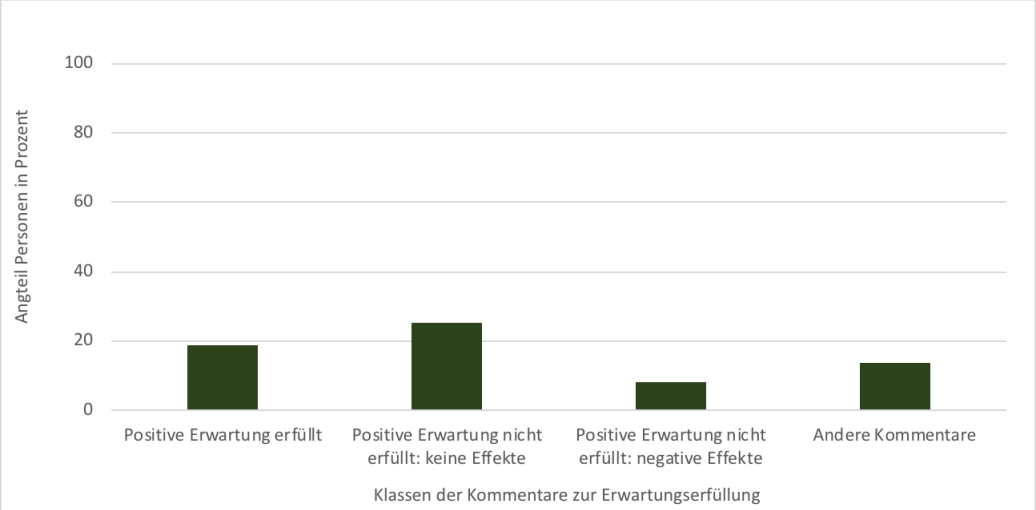


Abbildung 36: *Tranche 2:* Anteile aller Teilnehmenden der zweiten Befragung, welche mindestens einen Kommentar in der jeweiligen Klasse genannt haben.
Anzahl Personen: 485

Es kann davon ausgegangen werden, dass unzufriedene Personen eher einen Kommentar abgegeben haben als zufriedene Personen, weil sie die Befragung nutzten, um ihrem Ärger Ausdruck zu verschaffen. Die Relation zwischen den Kommentaren zu erfüllten Erwartungen («Positive Erwartungen erfüllt») und den beiden Klassen «Erwartungen nicht erfüllt» ist deshalb mit Vorsicht zu interpretieren. Trotzdem scheint ein gutes Drittel aller Personen von der Wirkung von T30 mindestens teilweise enttäuscht zu sein. Es stellt sich nun die Frage, ob sich bei gewissen Strassen die Unzufriedenheit resp. die Zufriedenheit konzentrieren.

Um dies zu analysieren, wurden die Kommentare «Keine Wirkung» und «Negative Wirkung» zusammengenommen. Die Abbildung 37 (T1) und Abbildung 38 (T2) zeigen pro Strasse und Kommentar-Klasse die Anteile Personen, welche mindestens einen Kommentar in der jeweiligen Klasse abgegeben haben. Auf Basis der Abbildung 35 resp. Abbildung 36 müsste generell erwartet werden, dass bei jeder Strasse rund 20 % der Personen angeben, dass positive Erwartungen erfüllt wurden, rund 35 % müssten kommentieren, dass positive Erwartungen nicht erfüllt wurden und rund 15 % müssten angeben, dass Kontrollen und Bussen nötig seien (Klasse «Anderes»). Dies ist jedoch nicht bei allen Strassen der Fall.

Bezogen auf die Strassen der *ersten Tranche* gaben in der Nordstrasse deutlich mehr Personen an, dass ihre Erwartungen erfüllt wurden, als dass keine oder gar negative Wirkungen aufgetreten seien. Der Zufriedenheitsgrad mit den Wirkungen von T30 scheint an der Nordstrasse (Abschnitt T1) im Vergleich mit den anderen Strassen am höchsten zu sein[16]. Ähnliches gilt für die Zehntenhausstrasse, wobei an dieser Strasse lediglich 21 Personen zur Auswertung kamen. An der Kalchbühl- und Schaufelbergerstrasse halten sich die Kommentare zu erfüllten und zu nicht erfüllte Erwartungen ungefähr die Waage. An der Hegibach- und der Köschenrütistrasse überwiegen jedoch die

[16] Alle in diesem Kapitel genannten Unterschiede sind aufgrund der teilweise kleinen Stichproben statistisch nicht signifikant. Es handelt sich deshalb nur um Tendenzen und es werden entsprechende Formulierungen verwendet.

Kommentare, welche keine Wirkung oder gar eine negative Wirkung monieren. An diesen beiden Strassen scheint man mit den Wirkungen von T30 am wenigsten zufrieden zu sein.

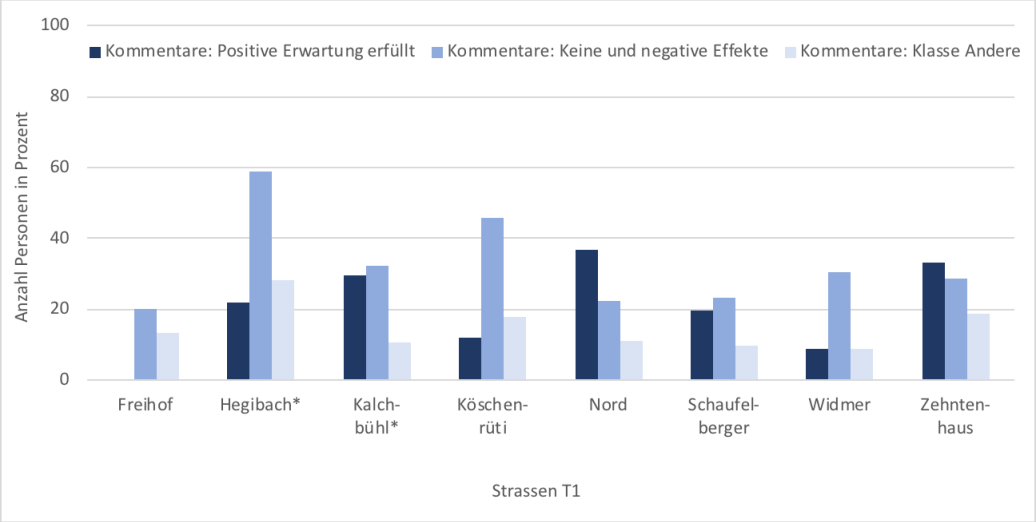


Abbildung 37: *Tranche 1:* Anteile aller Teilnehmenden der zweiten Befragung, welche mindestens einen Kommentar in der jeweiligen Klasse genannt haben. Differenziert nach Strassen.
Anzahl Personen: Freihof = 15; Hegibach = 95; Kalchbühl = 74; Köschenrüti = 50; Nord = 27; Schaufelberger = 91; Widmer = 23; Zehnthaus = 21.

Bezogen auf die *zweite Tranche* sind vor allem die überproportional vielen Kommentare zu nicht erfüllten Erwartungen an der Süd-Lengg-Bleuler-Strasse (55.3 %) zu erwähnen. Die Zufriedenheit scheint an dieser Strasse am tiefsten zu sein. An der Butzen- und der Klosbachstrasse haben auch überproportional viele Personen kritische Kommentare abgegeben. Allerdings sind auch die Anteile der Kommentare, welche die Erwartungen als erfüllt ansehen überproportional gross.

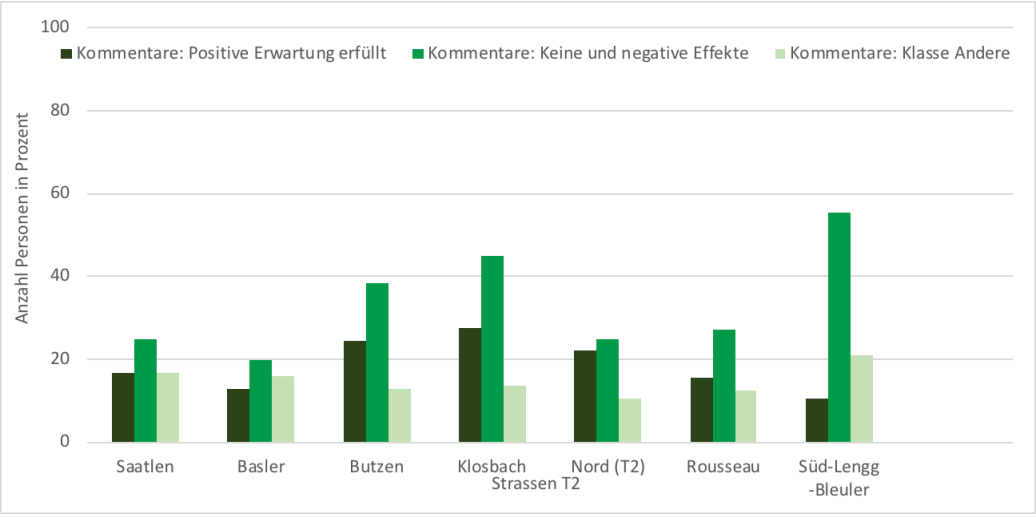


Abbildung 38: *Tranche 2:* Anteile aller Teilnehmenden der zweiten Befragung, welche mindestens einen Kommentar in der jeweiligen Klasse genannt haben. Differenziert nach Strassen.
Anzahl Personen: Saatlen = 12; Basler = 100 Butzen = 78; Klosbach = 29; Nord = 132; Rousseau = 96; Süd-Lengg-Bleuler = 38

.

Aufgrund dieser Ergebnisse stellt sich die Frage, worauf sich die erfüllten resp. nicht erfüllten Erwartungen beziehen. Es können unspezifizierte Aussagen sein (z.B. «Hat nichts gebracht») oder die Aussagen können sich auf die Erhöhung der Sicherheit, auf die Lärmreduktion, auf die Reduktion des Verkehrsaufkommens oder auf die Temporeduktion beziehen. Diese Differenzierung ist in der Abbildung 39 (T1, nächste Seite) resp. Abbildung 40 (T2, übernächste Seite) dargestellt.

Für die Darstellung wurden pro Tranche jene vier Strassen ausgewählt, welche für diese Auswertungen die grössten Stichprobenzahlen aufwiesen (N > 50). Die Ausnahme bildet in Tranche 1 die Nordstrasse (N = 27), welche der Köschenrütistrasse (N = 50) vorgezogen wurde, weil an der Nordstrasse die Bewertung der Wirkungen am positivsten waren (Abbildung 39 A).

Als erstes ist festzustellen, dass im Gegensatz zur ersten Tranche bei allen vier Strassen der zweiten Tranche die Zufriedenheit mit den Wirkungen von T30 generell höher ist als die Unzufriedenheit. Das ist daran zu erkennen, dass an allen Strassen mehr Personen angegeben haben, dass sie positive Wirkungen (unspezifiziert) feststellten, als Personen, welche entsprechende negative oder keine Wirkungen (unspezifiziert) festgestellt haben. In den Strassen der ersten Tranche ist dies nur an der Kalchbühl- und Schaufelbergerstrasse der Fall. Bei den anderen zwei Strassen sind die Anteile der beiden Personengruppen jeweils gleich gross.

Zweitens wird an allen Strassen sowohl der ersten wie der zweiten Tranche stark moniert, dass es keine Temporeduktion gab, resp. dass mindestens teilweise immer noch zu schnell gefahren wird. Insbesondere an der Hegibachstrasse erwähnen dies 26.3 % der Personen, wobei praktisch niemand sagt, dass ein Temporückgang zu verzeichnen wäre. Die Unzufriedenheit bezüglich Temporeduktionen an der Hegibachstrasse ist auch darin zu erkennen, dass an der Hegibachstrasse 18.9 % aller Personen Kontrollen und Bussen verlangten (in Abbildung 39 nicht dargestellt). Mit 16.7 % ist dieser Anteil nur an der Baslerstrasse (T2) ähnlich hoch.

Drittens ist aus der Abbildung 39 (T1) herauszulesen, dass die Zufriedenheit bezüglich Lärmreduktion bei den Strassen der ersten Tranche ausser an der Hegibachstrasse grösser ist als die Unzufriedenheit. Ausser an der Hegibachstrasse überwiegen Kommentare, welche die Erwartungen an die Lärmreduktion erfüllt sehen, im Vergleich mit jenen Kommentaren, welche keine oder eine negative Wirkung feststellen. An der Nordstrasse (Abschnitt Tranche 1) scheint die generell positive Wirkung von T30 sogar hauptsächlich auf die Lärmreduktion, teilweise noch auf die Erhöhung der Sicherheit zurückzuführen zu sein (Abbildung 39 A). Bei den Strassen der zweiten Tranche überwiegt im Gegensatz dazu bei allen vier Strassen die Unzufriedenheit bezüglich der Lärmreduktion gegenüber der entsprechenden Zufriedenheit – an der Nordstrasse (Abschnitt Tranche 2) jedoch nur minim (Abbildung 40 C). Dies widerspiegelt auch den Befund aus Kapitel 5.2. Dort wurde festgestellt, dass nach der Einführung von T30 deutlich mehr Personen finden, T30 führe zu einer Verschärfung der Problemlage. Hier zeigt sich nun, dass dies vermutlich hauptsächlich darauf zurückgeführt werden kann, dass die Anwohnenden den Eindruck hatten, dass es lärmiger wurde. Wie in Kapitel 5.2. erwähnt, kann dies damit zu tun haben, dass die Lärmsituation zum Zeitpunkt der zweiten Befragung unbewusst auch mit derjenigen während des Lockdowns verglichen wurde.

Im Weiteren scheinen an der Hegibachstrasse die Anwohnenden ihre Erwartungen an T30 mit Ausnahme der Sicherheitserhöhung kaum erfüllt zu sehen (Abbildung 39 B). Die Unzufriedenheit ist an der Hegibachstrasse offensichtlich am grössten, weil es immer noch lärmig ist, es immer noch viel Verkehr hat und keine Temporeduktion wahrgenommen werden kann.

Schliesslich ist noch das in den Abbildungen nicht dargestellte Detail zu erwähnen, dass an vier von sieben Strassen der zweiten Tranche (Butzenstrasse, Nordstrasse, Rousseaustrasse und Süd-

Lengg-Bleuler-Strasse) immer wieder moniert wurde, dass Fussgängerstreifen entfernt wurden. Die Prozentzahlen der Personen, die dies erwähnt haben, sind im einstelligen Bereich. Bei den Strassen der Tranche 1 wurde dies nicht erwähnt, weil dort keine Fussgängerstreifen entfernt wurden.

Abbildung 39: *Tranche 1:* Anteile aller Teilnehmenden der zweiten Befragung, welche mindestens einen Kommentar in der jeweiligen Klasse genannt haben. Differenziert nach Strassen.
Anzahl Personen: Freihof = 15; Hegibach = 95; Kalchbühl = 74; Köschenrüti = 50; Nord = 27; Schaufelberger = 91; Widmer = 23; Zehnthaus = 21.

Abbildung 40: *Tranche 2:* Anteile aller Teilnehmenden der zweiten Befragung, welche mindestens einen Kommentar in der jeweiligen Klasse genannt haben. Differenziert nach Strassen.
Anzahl Personen: Saatlen = 12; Basler = 100 Butzen = 78; Klosbach = 29; Nord = 132; Rousseau = 96; Süd-Lengg-Bleuler = 38.

7. Fazit

Die wichtigsten Punkte dieser Auswertungen können wie folgt zusammengefasst werden:

- Die Ergebnisse für die Strassen der Tranche 1 und für die Strassen der Tranche 2 unterscheiden sich nur unwesentlich.
- T30 geniesst bei den AnwohnerInnen einen grossen Rückhalt. Über alle Strassen gesehen waren vor der Einführung von T30 70 % aller Personen[17] für die Einführung von Tempo 30.
- Die höchsten Anteile Befürwortender von T30 an der eigenen Strasse waren an der Klosbach- und Hegibachstrasse (84 % resp. 82 %) festzustellen, die geringsten an der Basler- und Widmerstrasse (55 % resp. 60 %).
- Die Einführung von T30 an anderen Strassen mit Wohnnutzung geniesst noch mehr Rückhalt bei den Befragten (rund 80 % sind dafür). Dies sind rund 10 Prozentpunkte mehr Befürwortende, als an der eigenen Strasse.

[17] Alle Prozentzahlen in diesem Kapitel sind gerundet und beziehen sich auf alle Personen, unabhängig davon, ob sie für oder gegen T30 waren oder ob sie einen Kommentar verfasst haben.

- Die Einführung von T30 bewirkte eine Steigerung der Befürwortungsrate an der eigenen Strasse um ca. 10 Prozentpunkte. Nach der Einführung waren über alle Strassen gesehen über 80 % aller Personen für T30 an der eigenen Strasse. In Bezug auf T30 an anderen Strassen mit Wohnnutzung nahm die Befürwortungsrate nach Einführung von T30 nicht statistisch signifikant zu und lag noch immer bei rund 80 %.
- Die mit Abstand wichtigsten Gründe, für T30 zu sein, waren sowohl vor wie nach der Einführung von T30 die Hoffnung, dass dadurch die Sicherheit erhöht und der Lärm reduziert wird. Jeweils gut 40 % der Personen nannten diese beiden Punkte als Grund, für T30 zu sein. Bezüglich Sicherheit wurde vor allem die Sicherheit für Kinder als Grund, für T30 zu sein, betont. Insbesondere an Strassen mit Schulhaus oder Kindergarten in der Nähe war die Nennung der Sicherheit für Kinder erhöht.
- Die wichtigsten Gründe für die Ablehnung von T30 vor dessen Einführung waren erstens die Einschätzung, dass T30 unnötig sei (15% aller befragten Personen), weil keine Probleme bestünden, welche damit gelöst werden könnten. An den nächsten Stellen folgten der Glaube, dass T30 negative Wirkungen habe (10%) oder dass T30 wirkungslos sei (6%). Inhaltlich bezogen sich diese Befürchtungen insbesondere auf die Lärmsituation und das Verkehrsaufkommen oder man war prinzipiell gegen T30.
- Die Gründe – sowohl für als auch gegen T30 – haben sich durch die Einführung von T30 praktisch nicht verändert. Nur in der zweiten Tranche gaben nach Einführung von T30 mehr Personen eine befürchtete (oder festgestellte) negative Wirkung als Grund gegen T30 an. Dies hat möglicherweise damit zu tun, dass als Referenz unbewusst nicht mehr die Zeit vor der Einführung, sondern die Zeit während des Lockdowns zwischen der ersten und zweiten Befragung verwendet wurde. Bei Personen, die zu Befürwortern wurden, konnte entkräftet werden, dass T30 bzgl. Lärm nichts bringe und für den Verkehrsfluss negative Folgen habe oder ganz prinzipiell unnötig sei (S. 37 des Berichts).
- Die Erwartungen an die Einführung von T30 widerspiegeln die Gründe, für, resp. gegen T30 zu sein. Rund 3 % der Personen formulierten die Erwartung flankierender Massnahmen wie Kontrollen und Bussen.
- Rund 60 % aller Personen gaben nach der Einführung von T30 an, dass ihre Erwartungen positiver Wirkungen von T30 erfüllt wurden. Rund 5 % sehen sie als teilweise und rund 35 % als nicht erfüllt an.
- An der Hegibachstrasse (50 %), der Klosbachstrasse (53 %) und an der Süd-Lengg-Bleuler-Strassee (48 %) sind die Erwartungen am schlechtesten erfüllt worden; an der Widmerstrasse (86 %) und den beiden Abschnitten der Nordstrasse (82 % und 100 %) am besten.
- Es gab deutlich mehr Kommentare zu nicht erfüllten Erwartungen als zu erfüllten Erwartungen. Dabei ist anzumerken, dass üblicherweise unzufriedene Personen eher einen Kommentar abgegeben als Zufriedene.
- Rund ein Drittel aller Befragungsteilnehmenden gaben in den Kommentaren an, dass sie keine Wirkungen von T30 erkennen können. Kontraproduktive Wirkungen von T30 monierte rund jede 20. Person.

- Moniert wurde an allen Strassen, dass es keine Temporeduktionen gab resp. zumindest teilweise noch immer zu schnell gefahren werde. An vier von sieben Strassen der zweiten Tranche, aber an keiner der ersten Tranche, wurde jeweils von rund jeder zwölften Person beanstandet, dass Fussgängerstreifen entfernt wurden.

Anhang

A: Kategoriensystem 55

B: Fragebogen vor Einführung von T30 61

C: Fragebogen nach Einführung von T30 66

Anhang A: Kategoriensystem

Auf den folgenden Seiten sind alle Unterkategorien, welche in der ersten oder der zweiten Befragung mindestens einmal genannt wurden, aufgelistet. Die Zugehörigkeiten zu den Fragebogen-Fragen, zu den Klassen und den Kategorien gehen aus den entsprechenden Spalten hervor. Die weiteren Spalten haben folgende Bedeutungen:

Name/ID Bezeichnung der Variable in SPSS, wobei der Buchstabe die Frage repräsentiert und die Zahl die Identifikationsnummer der Unterkategorie. Die Buchstaben haben folgende Bedeutungen:
p = Gründe **P**RO T30
c = Gründe **C**ONTRA T30
e = **E**rwartungen;
k = **K**ommentare zur Frage nach der Erfüllung der Erwartungen.

Präzisierungen Zeigt falls nötig auf, welche Arten von Antworten der jeweiligen Unterkategorie zugewiesen wurden.

Personen mit Nennungen Anzahl Personen, welche die jeweilige Unterkategorie genannt hat, getrennt für die erste und zweite Befragung.

Frage	Klasse	Kategorie	Unterkategorie Label	Name/ID	Präzisierungen	Personen mit Nennung BASIS W1	BASIS W2	OPTION W1	OPTION W2
Gründe für T30	**T30 hat positive Wirkung**	**Sicherheit**	Mehr Sicherheit unspezifiziert	**p_11**		112	124	173	182
			Mehr Sicherheit für Kinder	**p_12**		110	73	164	106
			Mehr Sicherheit für Ältere Leute	**p_13**		6	10	7	7
			Mehr Sicherheit für Velos	**p_14**		11	6	44	27
			Mehr Sicherheit für FussgängerInnen	**p_15**		21	21	50	27
			Mehr Sicherheit für Tiere	**p_16**		3	3	13	6
		Lärm	Weniger Lärm unspezifiziert	**p_21**		202	166	255	223
			Weniger Lärm durch Beschleunigen	**p_22**	Weniger Lärm durch weniger Anfahren/Gas geben/Beschleunigen/ Aufheulen von Motoren beim Anfahren oder Abbremsen	13	5	19	3
			Weniger Lärm durch höhere Gänge	**p_23**	langsameres Tempo bei gleichem Gang = weniger Lärm	0	0	0	1
			Weniger Lärm durch Lastwagen	**p_24**		2	3	2	2
			Weniger Lärm durch Busse	**p_25**	Weniger Lärm durch Busse (auch "weniger Beschleunigung durch Bus" "weniger laute Busmotoren" etc.)	14	8	16	5
			Weniger Lärm durch Raser	**p_26**	Weniger Lärm durch weniger Raser/durch schnelles Vorbeifahren	8	4	7	1
			Weniger Lärm durch getunte Autos	**p_27**	Weniger Lärm durch weniger ge-tunte/aufgemotzte/protzige Autos	5	0	6	2
			Weniger Lärm durch Motorräder	**p_28**		3	1	5	3
		Verkehr	Weniger Verkehr unspezifiziert	**p_31**	Weniger Verkehr, weniger Autos, Verkehrsberuhigung, Verkehrs-reduktion, Velofreundlichkeit	44	23	48	39
			Weniger Raser	**p_32**		30	13	33	16
			Weniger getunte Autos	**p_33**	Weniger getunte/aufgemotzte/ protzige Autos	1	1	10	2
			Weniger Lastwagen	**p_34**		6	0	4	0
			Weniger Busse	**p_35**		1	0	0	0
			Weniger starkes Beschleunigen	**p_36**		4	2	6	2
			Weniger Schleichverkehr	**p_37**	Weniger Schleich-/Ausweich-/Durchgangs-/Pendlerverkehr	24	15	15	13
			Besseren Verkehrsfluss	**p_38**	Besseren Verkehrsfluss, Pünktlichkeit Bus	0	2	3	5
			Weniger Stau	**p_39**	Weniger Stau	1	0	2	0
		Tempo	Temporeduktion unspezifiziert	**p_51**	Weniger schnelle Vorbeifahrten/ Geschwindigkeitsreduktion von Autos, Fahrzeugen allg.; Leute fahren zu schnell	18	5	19	14
			Temporeduktion Busse	**p_52**		2	1	3	0
			Temporeduktion Autos	**p_53**		1	0	1	0
			Temporeduktion Motorradfahrer	**p_54**		2	0	1	0
			Temporeduktion Lastwagen	**p_55**		2	0	0	0
		Massnahmen	Braucht zusätzliche Massnahmen	**p_45**	Braucht zusätzliche Massnahmen (Radar, Bussen, E-Busse, Inseln, Schwellen, Visispee etc.)	3	1	3	2
		Prinzip	Prinzipiell für Tempo 30	**p_81**	Bin begeistert, sofort einführen, sehr wichtig, aus Prinzip dafür	4	3	7	2
		Weiteres	Positive Folgen generell	p_61		0	0	1	
			Weniger Abgase	**p_62**	Weniger Abgase, CO2, Feinstaub, bessere Luftqualität, gut für Umwelt, Umweltschutz	19	13	34	18
			Weniger Erschütterungen	**p_63**	Weniger Erschütterungen des Hauses	1	1	0	0
			Mehr Lebensqualität Quartier	**p_65**	Mehr Lebensqualität im Quartier, entspanntere Atmosphäre, mehr Rücksichtnahme, ruhigere Atmo-sphäre, weniger hektisch, Attraktion Begegnungen	23	15	27	27
			Mehr Qualität zuhause	**p_67**	Mehr Qualität zuahuse (Besserer Schlaf, Aufenthalt Terasse)	7	1	8	4
			Mehr Liegenschaftswert	**p_68**	Mehr Liegenschaftswert/höhere Mietzinsen (Sicht ImmobilienbesitzerInnen)	1	0	0	0
			Mehr Recht und Ordnung	**p_69**		0	0	0	1
Gründe gegen T30	**T30 hat keine Wirkung**	**Sicherheit**	Bringt nichts bzgl. Sicherheit unspezifiziert	**c_111**		1	4	5	1
		Lärm	Bringt nichts bzgl. Lärm unspezifiziert	**c_121**	auch: Autos sind noch länger in der Strasse; man hört die Autos länger - aber nur wenn verbunden mit Lärm	17	11	19	6
			Bringt nichts bzgl. Lärm durch Beschleunigung	**c_122**		0	0	1	0
			Bringt nichts, weil höhere Touren	**c_123**	Bringt nichts weil kleinere Gänge, höhere Touren	0	1	1	0
			Bringt nichts bzgl. Lärm durch Lastwagen	**c_124**		2	2	3	1
			Bringt nichts bzgl. Lärm durch Busse	**c_125**		15	8	11	0
			Bringt nichts bezgl. Lärm durch Raser	**c_126**		0	0	1	1
			Bringt nichts bzgl. Lärm durch Tuner	**c_127**		1	1	3	1
			Bringt nichts bzgl. Lärm durch Motorräder	**c_128**		1	0	3	1

Frage	Klasse	Kategorie	Unterkategorie Label	Name/ID	Präzisierungen	Personen mit Nennung BASIS W1	BASIS W2	OPTION W1	OPTION W2
		Verkehr	Bringt nichts bzgl. Verkehrsmenge unspezifiziert	**c_131**		1	0	1	0
			Bringt nichts bzgl. Anzahl Busse	**c_135**		0	1	0	0
			Bringt nichts bzgl. starkes Beschleunigen	**c_136**		0	1	1	0
			Bringt nichts bzgl. Verkehrsmenge aufgrund von Schleich/Ausweich/Durchgangsverkehr	**c_137**		0	0	1	0
		Tempo	Bringt nichts, weil Tempo nicht eingehalten wird	**c_145**		2	10	0	1
			Bringt nichts, weil zu kurze Strecke	**c_144**		2	3	0	0
			Bringt nichts bezgl. Tempo unspezifiziert	**c_151**		0	0	4	1
			Bringt nichts bezgl. Tempo - Busse	**c_152**		0	0	1	0
	T30 hat negative Wirkung	**Sicherheit**	Bringt weniger Sicherheit unspezifziert	**c_211**		2	2	4	5
			Bringt weniger Sicherheit für Kinder	**c_212**		0	1	0	2
			Bringt weniger Sicherheit für Velos	**c_214**		0	0	1	0
			Bringt weniger Sicherheit für FussgängerInnen	**c_215**		0	0	0	3
		Lärm	Bringt mehr Lärm unspezifiziert	**c_221**		7	5	11	7
			Bringt mehr Lärm durch Beschleunigen	**c_222**	Bringt mehr Lärm durch Anfahren/ Gas geben/Beschleunigen und oder Abbremsen	1	0	1	1
			Bringt mehr Lärm, weil hochtouriger	**c_223**	Bringt mehr Lärm, weil kleinere Gänge/hochtouriger	4	4	9	6
			Bringt mehr Lärm durch Lastwagen	**c_224**		2	1	0	0
			Bringt mehr Lärm durch Busse	**c_225**		3	3	1	2
			Bringt mehr Lärm durch Tuner	**c_227**		1	0	0	0
			Bringt mehr Lärm durch Motorräder	**c_228**		0	2	0	0
		Verkehr	Bringt mehr Verkehr unspezifizert	**c_231**		3	1	2	2
			Bringt mehr Schleichverkehr	**c_237**	Bringt mehr Schleich-/Ausweich-/Durchgangs-/Pendlerverkehr	3	0	1	0
			Bringt schlechteren Verkehrsfluss	**c_238**	Bringt schlechteren Verkehrsfluss; Verkehr braucht länger aus dem Quartier heraus : auch: Verkehr bei T50 schneller aus Quartier heraus; langsameres Tempo; ist zu langsam; ist eine Hauptstrasse; Pünktlichkeit Busse	24	13	32	19
			Bringt mehr Stau	**c_239**		14	0	23	4
		Weiteres	Bringt mehr Abgase	**c_262**	Mehr Abgase, CO2, Feinstaub, schlechtere Luftqualität, schlecht für Umwelt/Umweltschutz	6	0	11	3
			Bringt höhere Mietzinsen/tiefere Liegenschaftspreise	c_268		0	0	1	1
	T30 ist unnötig	**Prinzip**	Unnötig unspezifiziert	**c_191**	Unnötig; nicht speziziert; Bringt nichts unspezifiziert; mich stört nichts; bin aus Prinzip dagegen; bin dagegen; gibt kein Problem	28	5	49	18
		Sicherheit	Unnötig, weil kein Sicherheitsproblem	**c_192**	Unnötig, weil kein Sicherheitsproblem, keine Kinder etc.; Strasse breit genug, übersichtlich genug; Keine positive Erwartungen	13	6	15	2
		Lärm	Unnötig, weil kein Lärm	**c_194**	Unnötig, weil kein Lärm, weil mich Lärm nicht stört	17	6	37	12
		Verkehr	Unnötig, weil keine Staus	**c_193**		2	0	0	0
			Unnötig, weil Verkehr zur Stadt gehört	**c_197**		4	1	4	1
			Unnötig, weil keine Quartierstrasse	**c_198**	Unnötig, weil keine Quartierstrasse; Wichtige Verbindungsstrasse	5	5	13	3
			Unnötig, weil nicht viel Verkehr	**c_200**		5	2	7	2
		Tempo	Unnötig, weil ohnehin nicht höheres Tempo	**c_195**	Unnötig, weil ohnehin nicht höheres Tempo; weil Tempo nicht das Problem ist	6	3	10	3
		Weiteres	Unnötig, weil es wichtigere Probleme gibt	**c_196**	Unnötig, weil es wichtigere Probleme gibt an der Strasse	3	0	12	1
			Unnötig, weil andere Probleme: Baustelle	**c_199**		0	0	1	2
	Anderes	**Prinzip**	Erwarte nichts positives	**c_271**		12	13	0	0
		Schikane	Ist nur Schikane	**c_272**	Bevormundung, Schikane, Autofeindlich, Verkehrsbehinderung	7	4	11	2
		Weiteres	Bringt andere Probleme	**c_273**	Bringt andere Probleme, z.B. Kosten; muss Busse bezahlen, wenn ich zu schnell bin	1	2	12	4
Erwartungen	**Positive Erwartungen**	**Sicherheit**	Mehr Sicherheit unspezifiziert	**e_5011**	Mehr Sicherheit für -> nicht spezifiziert (=Erwachsene/Alle); kürzerer Bremsweg	96	89	133	108
			Mehr Sicherheit für Kinder	**e_5012**		43	14	58	25
			Mehr Sicherheit für Ältere Leute	**e_5013**		2	0	4	1
			Mehr Sicherheit für Velos	**e_5014**		7	1	21	11
			Mehr Sicherheit für FussgängerInnen	**e_5015**		7	6	30	22
			Mehr Sicherheit für Tiere	**e_5016**		1	0	1	0
		Lärm	Weniger Lärm unspezifiziert	**e_5021**		172	157	199	186

Frage	Klasse	Kategorie	Unterkategorie Label	Name/ID	Präzisierungen	Personen mit Nennung BASIS W1	BASIS W2	OPTION W1	OPTION W2
			Weniger Lärm durch Beschleunigen	e_5022	Weniger Lärm durch weniger Anfahren/Gas geben/ Beschleunigen/Aufheulen von Motoren beim Anfahren oder Abbremsen	13	2	4	1
			Weniger Lärm weil niedrigere Touren	e_5023	Weniger Lärm, weil höhere Gänge -> niedrigere Touren	1	0	0	0
			Weniger Lärm durch Lastwagen	e_5024		3	0	2	1
			Weniger Lärm durch Busse	e_5025	Weniger Lärm durch Busse (auch "weniger Beschleunigung durch Bus" "weniger laute Busmotoren etc.)	13	9	6	4
			Weniger Lärm durch Raser	e_5026	Weniger Lärm durch weniger Raser/schnelles Vorbeifahren	1	0	6	2
			Weniger Lärm durch getunte Autos	e_5027	Weniger Lärm durch weniger getunte/aufgemotzte/ protzige Autos	1	1	5	2
			Weniger Lärm durch Motorräder	e_5028		2	1	3	1
		Verkehr	Weniger Verkehr unspezifiziert	e_5031	weniger Verkehr unspezifiziert; Verkehrsberuhigung, Verkehrsreduk-tion, Velofreundlichkeit	66	42	68	57
			Weniger Raser	e_5032		19	13	19	9
			Weniger getunte Autos	e_5033	weniger getunte/aufgemotzte/ protzige Autos	3	1	6	2
			Weniger Lastwagen	e_5034		5	2	2	0
			Weniger Busse	e_5035		1	0	0	0
			Weniger starkes Beschleunigen	e_5036		1	0	3	2
			Weniger Schleichverkehr	e_5037	weniger Schleich-/Ausweich-/Durchgangs-/Pendlerverkehr	26	11	12	10
			Besseren Verkehrsfluss	e_5038	Besseren Verkehrsfluss, Pünktlichkeit Bus	1	1	6	1
			Weniger Stau	e_5039		0	0	2	0
			Bringt mehr Parkplätze	e_5042		1	1	1	0
		Tempo	Temporeduktion unspezifiziert	e_5051	Geschwindigkeitsreduktion von Autos, Fahrzeugen allg.; Leute fahren zu schnell	6	7	6	11
			Temporeduktion Busse	e_5052		2	0	2	1
		Prinzip	Prinzipiell für Tempo 30	e_5081	Bin begeistert, sofort einführen, sehr wichtig, aus Prinzip dafür	10	3	9	8
		Weiteres	Weniger negative/mehr positive andere Folgen (ausser Lärm, Sicherheit, Verkehr)	e_5061		1	0	0	0
			Weniger Abgase	e_5062	Weniger Abgase/CO2, Feinstaub (Luftqualität), gut für Umwelt, Umweltschutz	10	2	23	6
			Weniger Erschütterungen	e_5063	Weniger Erschütterungen des Hauses	0	2	2	0
			Mehr Lebensqualität Quartier	e_5065	Mehr Lebensqualität Quartier, Mehr entspanntere Atmosphäre, Rücksichtnahme, ruhigere Atmosphäre, weniger hektisch, Attraktion Begegnungen	34	16	63	18
			Mehr Qualität zuhause	e_5067	Mehr Qualität zuahuse (Besserer Schlaf, Aufenthalt Terasse)	13	7	12	0
			Mehr Liegenschaftswert	e_5068	Mehr Liegenschaftswert/höhere Mietzinsen (Sicht Immobilien-besitzerInnen)	1	1	1	0
	Erwartung keine Wirkung	**Sicherheit**	Bringt nichts bzgl. Sicherheit unspezifiziert	e_5111		1	1	0	0
		Lärm	Bringt nichts bzgl. Lärm unspezifiziert	e_5121	Bringt nichts bezgl. Lärm durch nicht spezifiziert; Autos sind noch länger in der Strasse; man hört die Autos länger - nur jeweils verbunden mit Lärm	3	2	4	2
			Bringt nichts bzgl. Lärm durch Beschleunigung	e_5122		1	0	0	0
			Bringt nichts bezgl. Lärm durch Busse	e_5124		0	0	1	0
			Bringt nichts bzgl. Lärm durch Busse	e_5125		2	0	3	1
			Bringt nichts bzgl. Lärm durch Tuner	e_5127		0	0	0	1
			Bringt nichts bzgl. Lärm durch Motorräder	e_5128		0	0	0	1
		Verkehr	Bringt nichts bzgl. Verkehrsmenge - Nicht spezifiziert	e_5131		2	0	0	1
			Bringt nichts bzgl. Anzahl Raser	e_5132		0	0	1	0
			Bringt nichts bzgl. Anzahl Tuner	e_5133		0	0	0	1
		Tempo	Bringt nichts bzgl. Temporeduktion	e_5151	Bringt nichts bezgl. Geschwindigkeit/ Schnelle Vorbeifahrten - nicht spezifiziert	1	0	0	0
			Bringt nichts bzgl. Temporeduktion Busse	e_5152		1	0	0	0
	Erwartung negative Wirkung	**Sicherheit**	Bringt weniger Sicherheit unspezifziert	e_5211		1	0	6	2
			Bringt weniger Sicherheit für Kinder	e_5212		0	0	0	2
			Bringt weniger Sicherheit für Velos	e_5214		0	0	1	1
		Lärm	Bringt mehr Lärm unspezifiziert	e_5221		2	0	2	2
			Bringt mehr Lärm durch Beschleunigen	e_5222	Bringt mehr Lärm durch Anfahren/ Gas geben/ Beschleunigen und oder Abbremsen	3	0	0	0

Frage	Klasse	Kategorie	Unterkategorie Label	Name/ID	Präzisierungen	Personen mit Nennung BASIS W1	BASIS W2	OPTION W1	OPTION W2
			Bringt mehr Lärm, weil hochtouriger	**e_5223**	Bringt mehr Lärm, weil kleinere Gänge/hochtouriger	1	0	0	0
		Verkehr	Bringt mehr Verkehr unspezifiziert	**e_5231**		1	1	2	1
			Bringt mehr Lastwagen	e_5234		0	0	1	0
			Bringt mehr starkes Beschleunigen	e_5236		0	0	1	0
			Bringt mehr Schleichverkehr	**e_5237**	Bringt mehr Schleich-/Ausweich-/Durchgangs-/Pendlerverkehr	1	0	2	0
			Bringt schlechteren Verkehrsfluss	**e_5238**	auch: Verkehr braucht länger aus dem Quartier heraus : auch: Verkehr bei T50 schneller aus Quartier heraus; langsameres Tempo; ist zu langsam; ist eine Hauptstrasse; Pünktlichkeit Busse	2	1	7	4
			Bringt mehr Stau	**e_5239**		7	5	5	1
		Prinzip	Mehr negative resp. Weniger positive andere Folgen (ausser Lärm, Sicherheit, Verkehr)	**e_5261**		1	0	0	0
		Weiteres	Bringt mehr Abgase	**e_5262**	Mehr Abgase, CO2, Feinstaub, schlechtere Luftqualität,	2	0	3	0
			Bringt weniger Lebensqualität Quartiert	**e_5265**	Weniger Lebensqualität im Quartier. Weniger entspannte Atmosphäre, Rücksichtnahme, mehr Hektik, weniger Begegnungen	1	0	0	0
			Bringt höhere Mieten	**e_5268**	Bringt höhere Mietzinsen (Sicht MieterInnen)/tiefere Liegenschaftspreise (Sicht ImmobilienbesitzerInnen).	1	1	1	0
			Bringt weniger Parkplätze	**e_5242**		1	0	0	0
			Bringt andere Probleme	**e_5273**		0	0	1	0
	T30 ist unnötig	**Lärm**	Unnötig, weil kein Lärm	**e_5334**		0	1	0	0
		Verkehr	Unnötig, weil Verkehr zur Stadt gehört	**e_5337**	Unnötig, weil Verkehr und die Folgen davon zur Stadt gehört	1	0	0	0
		Tempo	Unnötig, weil ohnehin nicht höheres Tempo	**e_5335**	Unnötig, weil ohnehin nicht höheres Tempo; weil Tempo nicht das Problem ist	1	0	0	0
		Weiteres	Unnötig, weil es wichtigere Probleme gibt	**e_5336**		0	1	0	0
	Andere Erwartungen und Anmerkungen	**Tempo**	… dass sich Leute dran halten	**e_5314**		7	12	12	18
		Massnahmen	… dass flankierende Massnahmen getroffen werden	**e_5315**	Erwarte (flankierende) Massnahmen: Signalisation verbessern; Aktive Information; Schwellen, vrsetzte PP, E-Busse, Markierungen	5	7	7	4
			… dass Kontrollen gemacht werden	**e_5316**	Erwarte Kontrollen/Bussen/Durchsetzen von T30	17	10	14	10
		Prinzip	Unnötig; aus Prinzip dagegen	**e_5331**	Unnötig nicht speziziert; Bringt nichts unspezifiziert; mich stört nichts; bin aus Prinzip dagegen; bin dagegen; gibt kein Problem	15	9	21	5
		Schikanen	T30 ist nur, um die Kassen zu füllen	**e_5320**		4	1	2	0
			T30 ist nur Schikane für die Autofahrer	**e_5321**		4	0	2	2
			Attraktivität des Autos wird gesenkt.	**e_5322**		1	0	0	0
		Weiteres	… dass T30 beibehalten wird	**e_5312**	Erwarte, dass T30 Zone beibehalten wird, schnell eingeführt wird	8	3	4	4
			… dass T30 aufgehoben wird	**e_5313**	Erwarte baldige Aufhebung	4	4	7	2
			… dass es keine Schikanen gibt, um Tempo zu reduzieren	**e_5318**		0	1	2	1
			… dass Signalhorn weniger genutzt wird	**e_5319**		1	1	1	1
			… dass die Fussgängerstreifen bleiben/wieder komment	**e_5323**		0	0	0	6
	Keine Erwartungen		Keine Erwartungen	**e_5311**	(Hier auch 2 Nennungen von e_5271 drin)	35	44	64	73
Kommentare zum Erfüllungsgrad der Erwartungen	**Erwartungen erfüllt**	**Allgemein**	Erwartungen erfüllt, unspezifziert	**k_1001**	Besser, positiv, unbedingt beibehalten; Erwartungen erfüllt	-	38	-	60
		Sicherheit	Sicherer geworden	**k_1011**		-	12	-	7
			Sicherer geworden für Kinder	k_1012			0	-	1
		Lärm	Ruhiger geworden	**k_1002**		-	38	-	16
			Busse sind ruhiger	**k_1003**		-	4	-	4
			LKW sind ruhiger	**k_1004**		-	3	-	0
		Verkehr	Hat weniger Verkehr	**k_1021**		-	3	-	2
			Hat weniger LKW	**k_1023**		-	1	-	0
			Hat weniger Schleichverkehr	**k_1024**	Weniger Schleich-/Ausweich-/Durchgangs-/Pendlerverkehr	-	1	-	0
			Besserer Verkehrsfluss	**k_1051**		-	1	-	0
		Tempo	Tempo ist langsamer geworden	**k_1031**		-	8	-	4
		Anderes	Weniger Abgase	**k_1041**	Weniger Abgase, CO2, bessere Luft, wenigr Umweltverschmutzung	-	1	-	0
	Erwartungen nicht erfüllt - keine Wirkung	**Allgemein**	Erwartungen nicht erfüllt - immer noch gleich wie vorher	**k_3001**	Unspezifziert, bringt nichts, zwecklos, unsinnig	-	23	-	21
		Sicherheit	Sicherheit gleich	**k_3011**		-	5	-	3
		Lärm	Lärm gleich laut	**k_3002**		-	18	-	19

Frage	Klasse	Kategorie	Unterkategorie Label	Name/ID	Präzisierungen	Personen mit Nennung BASIS W1	BASIS W2	OPTION W1	OPTION W2
			Busse gleich laut	**k_3003**	Bus gleich laut; immer noch sehr laut; Problem = Busse etc.	-	18	-	16
			LKW gleich laut	**k_3004**		-	8	-	6
			Motorräder gleich laut	**k_3005**	Motorräder gleich laut	-	1	-	3
		Verkehr	Gleich viel Verkehr	**k_3021**	Gleich viel Verkehr; immer noch viele Autos; immer noch viel Verkehr;	-	10	-	5
			Gleich viele LKW	**k_3023**	Gleich viel LKW; immer noch viele LKW	-	1	-	0
			Gleich viel Schleichverkehr	**k_3024**	Gleich viel Schleich-/Ausweich-/Durchgangs-/Pendlerverkehr	-	3	-	1
			Verkehrsfluss gleich geblieben	**k_3051**	Verkehrsfluss immer noch gleich; gleich viel Stau, gleich flüssiger Verkehr	-	3	-	0
		Tempo	T30 wird nicht eingehalten	**k_3031**	Tempo; T30 wird nicht (immer) einghalten; fahren gleich schnell; fahren immer noch zu schnell; gilt für alle Fahrzeuge, auch wenn einzeln genannt	-	62	-	70
			Busse halten T30 nicht ein	**k_3032**		-	11	-	2
			LKW halten T30 nicht ein	**k_3033**		-	1	-	1
	Erwartungen nicht erfüllt - negative Wirkung	**Allgemein**	Erwartungen nicht erfüllt - schlechter als vorher	**k_2001**	Unspezifiziert, Erwartungen nicht erfüllt; negativ, LQ schlechter, hektischer, nur schlechtes, sofort abschaffen; nicht sinnvoll	-	4	-	3
		Sicherheit	Unsicherer geworden	**k_2011**		-	1	-	10
		Lärm	Lauter geworden	**k_2002**		-	4	-	6
			Busse sind lauter	**k_2003**		-	2	-	0
			LKW sind lauter	**k_2004**		-	2	-	0
			Ist lauter wegen nicht-verkehrlichen Lärmquellen (Gastro, Jugendliche etc.)	**k_2005**	Ist lauter wegen nicht-verkehrlichen Lärmquellen (Gastro, Jugendliche etc.)	-	1	-	0
		Verkehr	Hat mehr Verkehr	**k_2021**	Mehr Verkehr, grösseres Verkehrsaufkommen	-	2	-	1
			Hat mehr Busse	**k_2022**		-	4	-	0
			Hat mehr LKW	**k_2023**		-	1	-	0
			Schlechterer Verkehrsfluss	**k_2051**	Schlechterer Verkehrsfluss, mehr Stau	-	5	-	1
		Tempo	Tempo ist schneller geworden	**k_2031**		-	1	-	0
		Weiteres	Mehr Abgase	**k_3041**	Luft schlechter geworden, mehr Abgase, CO2, Feinstaub	-	1	-	0
			Schecht, dass Fussgängerstreifen weg	**k_2061**		-	0	-	27
	Andere Kommentare	**Lärm**	Hat Baustelle (-> Lärm oder andere Folgen)	**k_1084**		-	6	-	5
			Andere Lärmquellen stören mehr	**k_1085**		-	6	-	10
		Massnahmen	Braucht flankierende Massnahmen	**k_1082**	Braucht Massnahmen (Radar, Schwellen, Hindernisse, Inseln, versetzte Parkplätze; bessere Signalisierung, Markierung auf STrasse, Visispeed, Smiley, Verkehr verbieten, PP aufheben, kleinerer Bus, Elektrischer Bus, etc.); Es wird nicht kontrolliert; Es hat keine Blitzkasten	-	45	-	39
		Weiteres	Hat neue Buslinie gegeben (negativ konotiert)	**k_1083**		-	9	-	0
			Immer noch andere Probleme (ohne Bezug zu Tempo)	**k_1086**		-	0	-	12
			Versuch ist nicht aussagekräftig (Corona)	**k_1087**		-	0	-	2

Anhang B: Fragebogen vor Einführung von T30

Befragung zur Wahrnehmung von Strassenverkehrslärm bei Bewohnerinnen und Bewohnern der Stadt Zürich

Vielen Dank, dass Sie sich Zeit nehmen, diesen Fragebogen auszufüllen!

Bei Fragen mit mehreren Kästchen (☐), kreuzen Sie bitte jeweils die Antwort an, die am ehesten auf Sie zutrifft. Falls mehrere Antworten zutreffen, kreuzen Sie bitte alle zutreffenden Antworten an. Bei Zahlen umkreisen Sie bitte die Zahl, die am ehesten zutrifft. Bei Fragen mit einer gestrichelten Linie (.....) können Sie Wörter oder Zahlen hineinschreiben.

Benutzen Sie bitte das vorfrankierte Couvert für die Rücksendung des Fragebogens. Herzlichen Dank!

V-40-17206

Adresskontrolle und Datum

0.1	Ist die Adresse im Begleitbrief der Ort, an dem Sie die meiste Zeit wohnen? ☐ ja ☐ nein	0010
0.2	Bitte geben Sie das heutige Datum an:	0020

1. Fragen zur Person und zum Wohnumfeld

1.1	Jahrgang: ..... Geschlecht: ☐ Frau ☐ Mann	1101 1102
1.2	Wie lange wohnen Sie schon in Ihrer jetzigen Wohnung/Haus? ..... Jahre	1201
1.3	Wenn Sie sich selbst dazuzählen, wie viele Personen wohnen insgesamt in Ihrem Haushalt?	1301
1.4	In welcher Art Wohnung/Haus wohnen Sie? ☐ Reihenhaus ☐ Einfamilienhaus ☐ Wohnung im Erdgeschoss/Parterre ☐ Wohnung im ..... Stock Sind Sie in Ihrer Wohnung oder Ihrem Haus: ☐ Eigentümer/in? ☐ Mieter/in? ☐ Genossenschafter/in?	1401 1402 1403
1.5	Wie ist die Ausrichtung Ihres Schlafzimmers zur Nordstrasse? ☐ auf die Strasse ☐ seitlich zur Strasse ☐ von der Strasse abgewandt oder zu einem Innenhof Verfügt Ihr Schlafzimmer über Schallschutzfenster? ☐ ja ☐ nein ☐ weiss nicht	1501 1502
1.6	Gehört zu Ihrer Wohnung/Haus ein privater Aussenbereich (Balkon/Loggia/Terrasse/Sitzplatz)? ☐ ja ☐ nein Wie viele Minuten haben Sie sich dort in der letzten Woche (letzte 7 Tage) insg. aufgehalten: ..... Min.	1601 1602
1.7	Wir sprechen im Folgenden die Verkehrssicherheit in der Nordstrasse an. Wie sicher fühlen Sie sich, wenn Sie sich tagsüber an dieser Strasse aufhalten? **nicht sicher wenig mittelmässig ziemlich sehr sicher** ☐——☐——☐——☐——☐	1701

2. Fragen zur Störung und Belästigung durch Lärm

2.1 Wenn Sie **an das letzte halbe Jahr (6 Monate)** bei Ihnen zuhause denken: Wie stark haben Sie sich durch Lärm von der Strasse, von Eisenbahnen und von Flugzeugen insgesamt gestört oder belästigt gefühlt?

	überhaupt nicht	**etwas**	**mittelmässig**	**stark**	**äusserst**	
Strassenlärm (inkl. Tram/Bus)	☐	☐	☐	☐	☐	2101
Eisenbahnlärm	☐	☐	☐	☐	☐	2102
Fluglärm	☐	☐	☐	☐	☐	2103

2.2 Werden Sie bei Ihnen zuhause durch Strassenlärm zu bestimmten Zeiten (am Tag oder in der Nacht) besonders stark gestört oder belästigt?

☐ nein ☐ ja, von ..... bis ..... Uhr 2201

und von ..... bis ..... Uhr 2202

und von ..... bis ..... Uhr 2203

2.3 Wenn Sie **an das letzte halbe Jahr (6 Monate)** bei Ihnen zuhause denken: Welche Zahl zwischen 0 und 10 gibt am besten an, wie stark Sie sich durch Strassenlärm (inkl. Tram und Bus) **<u>insgesamt</u>** gestört oder belästigt fühlten? *(bitte umkreisen Sie die passende Zahl)*

Strassenlärm (inkl. Tram/Bus)

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

überhaupt nicht **äusserst** 2301

2.4 Wenn Sie **an das letzte halbe Jahr (6 Monate)** bei Ihnen zuhause denken: Welche Zahl zwischen 0 und 10 gibt am besten an, wie stark Sie sich durch Strassenlärm (inkl. Tram und Bus) **<u>in der Nacht, wenn Sie schlafen wollen,</u>** insgesamt gestört oder belästigt fühlten? *(bitte umkreisen Sie die passende Zahl)*

Strassenlärm (inkl. Tram/Bus)

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

überhaupt nicht **äusserst** 2401

Falls Sie sich im Schlaf gestört fühlten, was störte Sie am meisten?

☐ der Strassenverkehrslärm ganz grundsätzlich ☐ Vorbeifahrten von Lastwagen 2402

☐ die hohe Verkehrsmenge ☐ Vorbeifahrten von Bussen oder Trams

☐ einzelne besonders laute Vorbeifahrten

☐ anderes, nämlich :..... 2403

2.5 Im Folgenden geht es um Ihre Empfindlichkeit gegenüber Lärm. Bitte gehen Sie die folgenden Aussagen der Reihe nach durch. Versuchen Sie bitte, sich in die jeweilige Situation hineinzuversetzen. Kreuzen Sie die Antwortmöglichkeit an, die Ihrer Meinung nach am besten auf Sie zutrifft.

	stimmt genau	**stimmt eher**	**stimmt eher nicht**	**stimmt gar nicht**	
▪ Gesunder Schlaf ist für mich nur in absolut ruhiger Umgebung möglich	☐	☐	☐	☐	2501
▪ Neue Aufgaben kann ich nur in leiser Umgebung bearbeiten	☐	☐	☐	☐	2502
▪ Ich kann mich schnell an Lärm in meiner Wohnumgebung gewöhnen	☐	☐	☐	☐	2503
▪ Ich werde sehr unruhig, wenn ich beim Einschlafen jemanden reden höre	☐	☐	☐	☐	2504
▪ Ich bin sehr empfindlich gegenüber Geräuschen aus meiner Nachbarschaft	☐	☐	☐	☐	2505

	stimmt genau	stimmt eher	stimmt eher nicht	stimmt gar nicht	
▪ Wenn Personen um mich herum laut sind, komme ich mit meiner Arbeit nicht voran	☐	☐	☐	☐	2506
▪ Ich bin geräuschempfindlich	☐	☐	☐	☐	2507
▪ Meine Leistung wird durch eine grosse Geräuschkulisse stark beeinträchtigt	☐	☐	☐	☐	2508
▪ Wenn es nachts laut ist, bin ich morgens unausgeschlafen	☐	☐	☐	☐	2509
▪ Es würde mir nichts ausmachen, an einer lauten Strasse zu wohnen	☐	☐	☐	☐	2510
▪ Für eine ruhige Wohnlage nehme ich andere Nachteile in Kauf	☐	☐	☐	☐	2511
▪ Für anstrengende Arbeiten brauche ich äusserste Ruhe	☐	☐	☐	☐	2512
▪ Ich kann einschlafen, obwohl es laut um mich herum ist	☐	☐	☐	☐	2513

3. Fragen zum Aufenhalt zuhause, zum Schlaf und zur Schlafqualität

3.1 Wann gehen Sie normalerweise aus dem Haus und wann kehren Sie nach Hause zurück?

- Mo-Fr: Ich gehe um ..... Uhr aus dem Haus und kehre um ..... Uhr zurück — 3101 3102
- Sa-So: Ich gehe um ..... Uhr aus dem Haus und kehre um ..... Uhr zurück — 3103 3104

3.2 Die folgenden Fragen betreffen Ihre üblichen Schlafgewohnheiten. Ihre Antworten sollten möglichst genau sein und sich auf die Mehrzahl der Tage und Nächte während der letzten 6 Monate, in denen Sie zuhause waren, beziehen.

Nach dem Zubettgehen, um welche Uhrzeit etwa löschen Sie normalerweise das Licht?

- Während der Woche (So – Do): um ..... Uhr — 3201
- Am Wochenende (Fr – Sa): um ..... Uhr — 3202

und wann stehen Sie normalerweise auf?

- Während der Woche (Mo – Fr): um ..... Uhr — 3203
- Am Wochenende (Sa – So): um ..... Uhr — 3204

3.3 Wie häufig passiert es Ihnen, dass Sie...

	nie	selten	manch-mal	häufig	
▪ schlecht einschlafen	☐	☐	☐	☐	3301
▪ einen unruhigen Schlaf haben	☐	☐	☐	☐	3302
▪ nachts mehrmals aufwachen	☐	☐	☐	☐	3303
▪ morgens zu früh aufwachen	☐	☐	☐	☐	3304
▪ sich morgens nicht ausgeschlafen fühlen	☐	☐	☐	☐	3305

3.4 In welcher Stellung halten Sie nachts die Schlafzimmerfenster mehrheitlich?

- im Sommer: ☐ zu ☐ gekippt/halboffen ☐ ganz offen — 3401
- im Winter: ☐ zu ☐ gekippt/halboffen ☐ ganz offen — 3402

Falls offen/halboffen im Sommer, warum?	☐ Frischluftzufuhr	☐ Abkühlung	☐ anderes	3403
Falls zu im Sommer, warum?	☐ Lärm (von aussen)	☐ Wärmeverlust	☐ anderes	3404
Falls offen/halboffen im Winter, warum?	☐ Frischluftzufuhr	☐ Abkühlung	☐ anderes	3405
Falls zu im Winter, warum?	☐ Lärm (von aussen)	☐ Wärmeverlust	☐ anderes	3406

(Mehrfachnennungen möglich)

Verfügen Sie im Schlafzimmer über eine automatische Lüftung bzw. eine Komfortlüftung? ☐ ja ☐ nein ☐ weiss nicht — 3407

3.5	Wie oft ergreifen Sie zum Schlafen folgende Massnahmen gegen Strassenlärm?							
		nie	**selten**	**manch mal**	**oft**	**sehr oft**	**ständig**	
	▪ Tragen von Ohrstöpseln/Ohropax	☐	☐	☐	☐	☐	☐	3501
	▪ Schliessen der Fenster	☐	☐	☐	☐	☐	☐	3502
	▪ Änderung der Schlafenszeiten	☐	☐	☐	☐	☐	☐	3503
	▪ Anderswo schlafen / Zimmer wechseln	☐	☐	☐	☐	☐	☐	3504
	▪ Einnahme von Schlaf-/Beruhigungsmitteln	☐	☐	☐	☐	☐	☐	3505
	▪ Einnahme von Alkohol	☐	☐	☐	☐	☐	☐	3506
	▪ Lesen, Fernsehen, Musik hören, Handy usw.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	3507

4. Fragen zur Einführung von Tempo 30 in der Stadt Zürich

ℹ	Die Stadt Zürich wird in der Nordstrasse Tempo 30 einführen. Diese Massnahme soll unter anderem den Strassenverkehrslärm reduzieren.			
4.1	Befürworten Sie die Einführung von Tempo 30 in dieser Strasse? ☐ ja ☐ nein Falls ja, was sind für Sie die wichtigsten Gründe, die <u>für</u> Tempo 30 sprechen?			4101
	.....			4102
	.....			
	.....			
	Falls nein, was sind die wichtigsten Gründe für Sie, die <u>gegen</u> Tempo 30 sprechen?			
	.....			4103
	.....			
	.....			
4.2	Welche Erwartungen haben Sie an die Einführung von Tempo 30?			
	.....			4201
	.....			
	.....			
4.3	Befürworten Sie Tempo 30 in anderen Strassen mit vorwiegend Wohnnutzung?	☐ ja	☐ nein	4301

☺ Herzlichen Dank für Ihre Mitarbeit! ☺

Benutzen Sie bitte das vorfrankierte Couvert für die Rücksendung des Fragebogens!

Anhang C: Fragebogen nach Einführung von T30

Befragung zur Wahrnehmung von Strassenverkehrslärm bei Bewohnerinnen und Bewohnern der Stadt Zürich

Vielen Dank, dass Sie sich Zeit nehmen, diesen Fragebogen auszufüllen!

Bei Fragen mit mehreren Kästchen (☐), kreuzen Sie bitte jeweils die Antwort an, die am ehesten auf Sie zutrifft. Falls mehrere Antworten zutreffen, kreuzen Sie bitte alle zutreffenden Antworten an. Bei Zahlen umkreisen Sie bitte die Zahl, die am ehesten zutrifft. Bei Fragen mit einer gestrichelten Linie (.....) können Sie Wörter oder Zahlen hineinschreiben.

Benutzen Sie bitte das vorfrankierte Couvert für die Rücksendung des Fragebogens. Herzlichen Dank!

N-41-56339

Adresskontrolle und Datum

0.1	Ist die Adresse im Begleitbrief der Ort, an dem Sie die meiste Zeit wohnen? ☐ ja ☐ nein	0010
0.2	Bitte geben Sie das heutige Datum an:	0020

1. Fragen zur Person und zum Wohnumfeld

1.1	Jahrgang: ..... Geschlecht: ☐ Frau ☐ Mann	1101 1102
1.2	Gehört zu Ihrer Wohnung/Haus ein privater Aussenbereich (Balkon/Loggia/Terrasse/Sitzplatz)? ☐ ja ☐ nein	1601
	Wie viele Minuten haben Sie sich dort in der letzten Woche (letzte 7 Tage) insg. aufgehalten: ..... Min.	1602
1.3	Wir sprechen im Folgenden die Verkehrssicherheit in der Rousseaustrasse an. Wie sicher fühlen Sie sich, wenn Sie sich tagsüber an dieser Strasse aufhalten? **nicht sicher** **wenig** **mittelmässig** **ziemlich** **sehr sicher** ☐——☐——☐——☐——☐	1701

2. Fragen zur Störung und Belästigung durch Lärm

2.1	Wenn Sie **an das letzte halbe Jahr (6 Monate)** bei Ihnen zuhause denken: Wie stark haben Sie sich durch Lärm von der Strasse, von Eisenbahnen und von Flugzeugen insgesamt gestört oder belästigt gefühlt?						
		überhaupt nicht	**etwas**	**mittelmässig**	**stark**	**äusserst**	
	Strassenlärm (inkl. Tram/Bus)	☐	☐	☐	☐	☐	2101
	Eisenbahnlärm	☐	☐	☐	☐	☐	2102
	Fluglärm	☐	☐	☐	☐	☐	2103

2.2 Werden Sie bei Ihnen zuhause durch Strassenlärm zu bestimmten Zeiten (am Tag oder in der Nacht) besonders stark gestört oder belästigt?

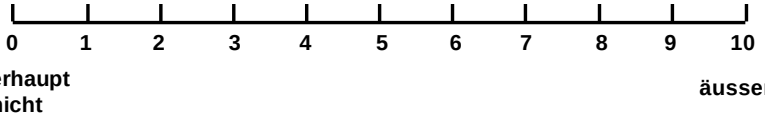
☐ nein ☐ ja, von ..... bis ..... Uhr 2201

und von ..... bis ..... Uhr 2202

und von ..... bis ..... Uhr 2203

2.3 Wenn Sie **an das letzte halbe Jahr (6 Monate)** bei Ihnen zuhause denken: Welche Zahl zwischen 0 und 10 gibt am besten an, wie stark Sie sich durch Strassenlärm (inkl. Tram und Bus) **insgesamt** gestört oder belästigt fühlten? *(bitte umkreisen Sie die passende Zahl)*

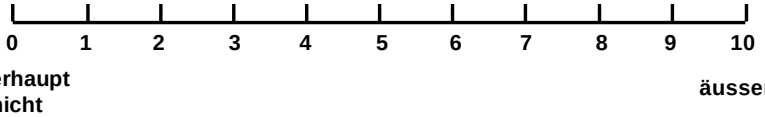
Strassenlärm (inkl. Tram/Bus)



2301

2.4 Wenn Sie **an das letzte halbe Jahr (6 Monate)** bei Ihnen zuhause denken: Welche Zahl zwischen 0 und 10 gibt am besten an, wie stark Sie sich durch Strassenlärm (inkl. Tram und Bus) **in der Nacht, wenn Sie schlafen wollen,** insgesamt gestört oder belästigt fühlten? *(bitte umkreisen Sie die passende Zahl)*

Strassenlärm (inkl. Tram/Bus)



2401

Falls Sie sich im Schlaf gestört fühlten, was störte Sie am meisten?

☐ der Strassenverkehrslärm ganz grundsätzlich ☐ Vorbeifahrten von Lastwagen 2402

☐ die hohe Verkehrsmenge ☐ Vorbeifahrten von Bussen oder Trams

☐ einzelne besonders laute Vorbeifahrten

☐ anderes, nämlich :……. 2403

2.5 Im Folgenden geht es um Ihre Empfindlichkeit gegenüber Lärm. Bitte gehen Sie die folgenden Aussagen der Reihe nach durch. Versuchen Sie bitte, sich in die jeweilige Situation hineinzuversetzen. Kreuzen Sie die Antwortmöglichkeit an, die Ihrer Meinung nach am besten auf Sie zutrifft.

	stimmt genau	**stimmt eher**	**stimmt eher nicht**	**stimmt gar nicht**	
▪ Gesunder Schlaf ist für mich nur in absolut ruhiger Umgebung möglich	☐	☐	☐	☐	2501
▪ Neue Aufgaben kann ich nur in leiser Umgebung bearbeiten	☐	☐	☐	☐	2502
▪ Ich kann mich schnell an Lärm in meiner Wohnumgebung gewöhnen	☐	☐	☐	☐	2503
▪ Ich werde sehr unruhig, wenn ich beim Einschlafen jemanden reden höre	☐	☐	☐	☐	2504
▪ Ich bin sehr empfindlich gegenüber Geräuschen aus meiner Nachbarschaft	☐	☐	☐	☐	2505
▪ Wenn Personen um mich herum laut sind, komme ich mit meiner Arbeit nicht voran	☐	☐	☐	☐	2506
▪ Ich bin geräuschempfindlich	☐	☐	☐	☐	2507
▪ Meine Leistung wird durch eine grosse Geräuschkulisse stark beeinträchtigt	☐	☐	☐	☐	2508
▪ Wenn es nachts laut ist, bin ich morgens unausgeschlafen	☐	☐	☐	☐	2509

	stimmt genau	stimmt eher	stimmt eher nicht	stimmt gar nicht	
▪ Es würde mir nichts ausmachen, an einer lauten Strasse zu wohnen	☐	☐	☐	☐	2510
▪ Für eine ruhige Wohnlage nehme ich andere Nachteile in Kauf	☐	☐	☐	☐	2511
▪ Für anstrengende Arbeiten brauche ich äusserste Ruhe	☐	☐	☐	☐	2512
▪ Ich kann einschlafen, obwohl es laut um mich herum ist	☐	☐	☐	☐	2513

3. Fragen zum Aufenhalt zuhause, zum Schlaf und zur Schlafqualität

3.1 Die folgenden Fragen betreffen Ihre üblichen Schlafgewohnheiten. Ihre Antworten sollten möglichst genau sein und sich auf die Mehrzahl der Tage und Nächte während der letzten 6 Monate, in denen Sie zuhause waren, beziehen.

Nach dem Zubettgehen, um welche Uhrzeit etwa löschen Sie normalerweise das Licht?

- Während der Woche (So – Do): um ..... Uhr 3201
- Am Wochenende (Fr – Sa): um ..... Uhr 3202

und wann stehen Sie normalerweise auf?

- Während der Woche (Mo – Fr): um ..... Uhr 3203
- Am Wochenende (Sa – So): um ..... Uhr 3204

3.2 Wie häufig passiert es Ihnen, dass Sie...

	nie	selten	manch-mal	häufig	
▪ schlecht einschlafen	☐	☐	☐	☐	3301
▪ einen unruhigen Schlaf haben	☐	☐	☐	☐	3302
▪ nachts mehrmals aufwachen	☐	☐	☐	☐	3303
▪ morgens zu früh aufwachen	☐	☐	☐	☐	3304
▪ sich morgens nicht ausgeschlafen fühlen	☐	☐	☐	☐	3305

3.3 In welcher Stellung halten Sie nachts die Schlafzimmerfenster mehrheitlich?

- im Sommer: ☐ zu ☐ gekippt/halboffen ☐ ganz offen 3401
- im Winter: ☐ zu ☐ gekippt/halboffen ☐ ganz offen 3402

Falls offen/halboffen im Sommer, warum?	☐ Frischluftzufuhr	☐ Abkühlung	☐ anderes	3403
Falls zu im Sommer, warum?	☐ Lärm (von aussen)	☐ Wärmeverlust	☐ anderes	3404
Falls offen/halboffen im Winter, warum?	☐ Frischluftzufuhr	☐ Abkühlung	☐ anderes	3405
Falls zu im Winter, warum?	☐ Lärm (von aussen)	☐ Wärmeverlust	☐ anderes	3406

(Mehrfachnennungen möglich)

Verfügen Sie im Schlafzimmer über eine automatische Lüftung bzw. eine Komfortlüftung? ☐ ja ☐ nein ☐ weiss nicht 3407

3.4 Wie oft ergreifen Sie zum Schlafen folgende Massnahmen gegen Strassenlärm?

	nie	selten	manch mal	oft	sehr oft	ständig	
▪ Tragen von Ohrstöpseln/Ohropax	☐	☐	☐	☐	☐	☐	3501
▪ Schliessen der Fenster	☐	☐	☐	☐	☐	☐	3502
▪ Änderung der Schlafenszeiten	☐	☐	☐	☐	☐	☐	3503
▪ Anderswo schlafen / Zimmer wechseln	☐	☐	☐	☐	☐	☐	3504
▪ Einnahme von Schlaf-/Beruhigungsmitteln	☐	☐	☐	☐	☐	☐	3505
▪ Einnahme von Alkohol	☐	☐	☐	☐	☐	☐	3506
▪ Lesen, Fernsehen, Musik hören, Handy usw.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	3507

4. Fragen zur Einführung von Tempo 30 in der Stadt Zürich

ℹ	Die Stadt Zürich hat in der Rousseaustrasse Tempo 30 eingeführt. Diese Massnahme soll unter anderem den Strassenverkehrslärm reduzieren.	
4.1	Befürworten Sie Tempo 30 in dieser Strasse? ☐ ja ☐ nein Falls ja, was sind für Sie die wichtigsten Gründe, die für Tempo 30 sprechen?	4101
	.....	4102
	.....	
	.....	
	Falls nein, was sind die wichtigsten Gründe für Sie, die gegen Tempo 30 sprechen?	
	.....	4103
	.....	
	.....	
4.2	Welche Erwartungen hatten Sie an die Einführung von Tempo 30 in der Rousseaustrasse?	
	.....	4201
	.....	
	.....	
	Wurden Ihre Erwartungen erfüllt? ☐ ja ☐ nein Allfälliger Kommentar dazu:	4202
	.....	
	.....	4203
	.....	
4.3	Befürworten Sie Tempo 30 in anderen Strassen mit vorwiegend Wohnnutzung? ☐ ja ☐ nein	4301

☺ Herzlichen Dank für Ihre Mitarbeit! ☺

Benutzen Sie bitte das vorfrankierte Couvert für die Rücksendung des Fragebogens!