



## Beschluss des Stadtrats

vom 23. August 2023

GR Nr. 2023/25

### Nr. 2184/2023

#### **Interpellation von Markus Knauss und Dr. Roland Hohmann betreffend Lärmsanierung, lärmbeeinträchtigte Personen gemäss Lärm-Anwohner-Dichte-Karte, Tieftempokonzepte in den Quartierzentren, Ausdehnung von Tempo 30 in allen stark belasteten Wohnquartieren und Priorisierung der Strassen im Umsetzungskonzept sowie Gründe für die Nichtumsetzung von Geschwindigkeitsreduktionen trotz punktueller Finanzierung des ZVV für den öffentlichen Verkehr**

Am 18. Januar 2023 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Markus Knauss und Dr. Roland Hohmann (beide Grüne) folgende Interpellation, GR Nr. 2023/25, ein:

Mit dem Umweltschutzgesetz und der Lärmschutzverordnung des Bundesrates ist der Stadtrat von Zürich seit über 35 Jahren dazu angehalten, die Bevölkerung vor Strassenlärm zu schützen. Aber noch immer sind rund 140'000 Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Zürich von übermässigem Strassenlärm betroffen. Mit dem Ablauf der letzten Sanierungsfrist am 31. März 2018 besteht ein ungesetzlicher Zustand.

Der Stadtrat von Zürich hat seit 2011 in kreisweisen Lärmsanierungsprojekten zwar die ganze Stadt bezüglich Lärmschutz bearbeitet, das Resultat der systematischen Betrachtung bestand aber vor allem darin, nichts zu unternehmen. Erst nachdem klargeworden war, dass ohne Lärmsanierung keine Strassensanierung mehr möglich sein würde, und nachdem die Gerichte Ausnahmebewilligungen bei Bauvorhaben zunehmend als unzulässig beurteilt hatten, war der Stadtrat gezwungen, aktiver den Lärmschutz seiner Bevölkerung anzugehen. Dazu wurde im Dezember 2021 mit der 3. Etappe der Strassenlärmsanierung ein Geschwindigkeitsplan vorgelegt, der innert 10 Jahren für 98'000 Personen nachts und 45'000 Personen tagsüber eine Geschwindigkeitsreduktion als Massnahme an der Quelle vorsähe.

Neben der Lärmschutzverordnung bestehen diverse Planungsvorgaben, die ebenfalls zu einer Lärmreduktion beim Strassenverkehr beitragen sollen. Im kommunalen Richtplan Verkehr sind Quartierzentren «grundsätzlich auf ein Tieftempokonzept auszurichten», bei den kommunalen Strassen gilt planerisch Tempo 30, auf überkommunalen Strassen ist Tempo 30 anzustreben. Daneben gibt es die so genannte Lärm-Anwohner:innen-Dichte-Karte, in der der Zusammenhang zwischen Bevölkerungsdichte und Lärmbelastung dargestellt ist und die eigentlich das Vorgehen bei Lärmsanierungen bestimmen sollte. Dort, wo am meisten Menschen von den stärksten Belastungen betroffen sind, müssten u. E. prioritär Massnahmen vorgesehen werden.

Zur Umsetzung des Geschwindigkeitsplans hat das Tiefbauamt am 2. Dezember 2022 ein Umsetzungskonzept vorgelegt, das bis 2060 eine Umsetzung der Lärmschutzverordnung des Bundes vorsieht.

Zur Lärmsanierung stellen sich nun nach Vorliegen dieser Papiere folgende Fragen:

1. Wie viele lärmbeeinträchtigte Personen leben entlang den in der Lärm-Anwohner:innen-Dichte-Karte dargestellten Strassen (Angaben aufgeteilt nach Quartilen)? Wie viele Personen – werden in den Umsetzungsetappen 1b, 1c, und 2 des Umsetzungskonzepts Strassenlärm vom 2. Dezember 2022 mit einer Massnahme an der Quelle entlastet, oder umgekehrt wie viele Personen erfahren mit diesen Umsetzungstappen noch keine Lärmreduktion. (Angaben aufgeteilt nach Quartilen)?
2. In welchem Zeitraum werden alle Personen, die am stärksten belasteten/am dichtesten bewohnten zwei Quartile (sehr hohe Dichte und hohe Dichte) vom Strassenlärm mit einer Massnahme an der Quelle entlastet?



2/17

3. An welchen der 49 Quartierzentren gilt noch Tempo 50, an welchen wird mit den Umsetzungsetappen 1b, 1c, und 2 ein richtplankonformer Zustand mit einem Tieftempokonzept erreicht?
4. In welchem Zeitraum werden die übrigen Quartierzentren mit einer richtplankonformen Geschwindigkeit signalisiert?
5. Der Stadtrat wird gebeten, die Frage 4 der schriftlichen Anfrage der GR-Nr. 2022/124 bezüglich Badenerstrasse, Limmatstrasse, Wehntalerstrasse, Winterthurerstrasse und Schaffhauserstrasse doch noch zu beantworten. Gerade der offensichtliche Widerspruch zwischen richtplanerischen und lärmrechtlichen Vorgaben und der mangelhaften Umsetzung im Geschwindigkeitsplan, ist stossend und bedarf doch einiger erklärender Worte. Qualifiziertes Schweigen gegenüber der Öffentlichkeit löst die Probleme nicht.
6. Das Umsetzungskonzept bringt zwar in den Etappen 1b, 1c und 2 an 30 Strecken für knapp 18 000 Einwohnerinnen und Einwohner entlang stark lärmbelasteter Strassen deutliche Verbesserungen. Allerdings ist die intuitive Nachvollziehbarkeit für die Strassenbenutzenden nicht gewährleistet. Wäre es nicht sinnvoller und nachvollziehbarer gewesen, Tempo 30 in einem Perimeter umzusetzen, der alle stark belasteten Wohnquartiere, die gesamte Innenstadt und Quartierzentren umfasst, damit klar ist, dass in diesem Kordon immer Tempo 30 gilt?
7. Im Umsetzungskonzept sind lediglich sehr wenige Strassenabschnitte bekannt, die neu mit Tempo 30 eine Massnahme an der Quelle zur Verbesserung der Lärmsituation erhalten sollen. Für die meisten Strassenabschnitte und deren Anwohner:innen in den Etappen 3, 4, 5 und 7 ist mit dem Umsetzungskonzept nicht ersichtlich, wann sie denn nun mit mehr Lärmschutz rechnen dürfen. Wir bitten deshalb auch im Sinne der Transparenz für die lärmbeeinträchtigte Bevölkerung bei den folgenden Strassenabschnitten um die Auflistung der Anzahl betroffenen Personen, der Höchstwerte der Lärmbelastung, die Werte der Überschreitung der Lärmgrenzwerte tagsüber und nachts sowie des Zeitpunkts, bis wann eine Verbesserung der Lärmsituation mit einer Massnahme an der Quelle umgesetzt wird:
  - Schweighofstrasse (Uetlibergstrasse bis Birmensdorferstrasse)
  - Giesshübelstrasse (Bubenbergstrasse bis Uetlibergstrasse)
  - Gutstrasse (Birmensdorferstrasse bis Albisriederstrasse)
  - Birmensdorferstrasse (Schmiede Wiedikon bis Triemli; Schmiede Wiedikon bis Seebahnstrasse); Schimmelstrasse bis Werdstrasse)
  - Kalkbreitestrasse - Friesenbergstrasse (Goldbrunnenplatz bis Schweighofstrasse)
  - Badenerstrasse (Kanzleistrasse bis Seebahnstrasse; Seebahnstrasse bis Albisriederplatz; Albisriederplatz bis Farbhof)
  - Aemtlerstrasse
  - Albisriederstrasse (Albisriederplatz bis Letziggraben); Rautstrasse bis Fellenbergstrasse)
  - Letziggraben (Albisriederstrasse bis Birmensdorferstrasse)
  - Feldstrasse (Schöneggstrasse bis Stauffacherstrasse)
  - Schöneggstrasse - Militärstrasse (Langstrasse bis Kanonengasse)
  - Kornhausstrasse - Winterthurerstrasse (Rigiplatz bis Uni Irchel)
  - Riedtlistrasse (Winterthurerstrasse bis Schaffhauserplatz)
  - Rötelstrasse (Rotbuchstrasse bis Bucheggplatz)
  - Rotbuchstrasse (Nordstrasse bis Schaffhauserplatz)
  - Wehntalerstrasse (Hofwiesenstrasse bis Stadtgrenze)
  - Klosbachstrasse
  - Uetlibergstrasse (Manessestrasse bis Grubenstrasse (lärmarme Beläge sind schon verbaut, wann wird Tempo 30 umgesetzt?))
  - Bederstrasse – Stampfenbachstrasse
  - Universitätsstrasse
  - Riedtlistrasse
  - Hofwiesenstrasse zwischen Schaffhauserplatz und Berninaplatz
  - Hagenholzstrasse (in einem Rechtsmittelverfahren vom Regierungsrat mit Tempo 30 nachts belegt, aktuell aber nicht Bestandteil der Umsetzungsplanung)



3/17

- Schaffhauserstrasse (Affolternstrasse bis Autobahn)
  - Glattalstrasse (Schaffhauserstrasse bis Stadtgrenze)
  - Mühlegasse
  - Uraniastrasse
  - Sihlstrasse
  - Talstrasse
8. Wie die Liste unter Frage 7 zeigt, ersetzt das Tiefbauamt einen Flickenteppich bei den Geschwindigkeitsregelungen durch einen noch grösseren Flickenteppich. Dabei werden in der Priorisierung Strassen nicht immer nachvollziehbar mit unterschiedlichen Temporegimes ausgestattet. Während die Rosengartenstrasse – eine kantonale vierspurige Hochleistungsstrasse – Tempo 30 erhalten soll, finden sich der Strassenzug Militärstrasse/Schöneeggstrasse/Feldstrasse (klar erkennbar als Wohn- und Ausgangsquartier), die Badenerstrasse zwischen Seebahnstrasse und Albisriederplatz (klar erkennbar als Quartierzentrum und Wohnquartier), die Uraniastrasse/Sihlstrasse (klar erkennbar als Einkaufs- und Innenstadtgebiet) oder die Aemlerstrasse (klar erkennbar als reines Wohnquartier) trotz engem Strassenquerschnitt und Bau- und Nutzungsstrukturen, die intuitiv ein tieferes Geschwindigkeitsniveau nachvollziehbar machen, vorerst nicht im Umsetzungskonzept. Wie ist diese sachfremde Priorisierung zu erklären?
9. Bei der Tramlinie 8 machte der Stadtrat früher geltend, dass Tempo 30 nur mit einem zusätzlichen Tram möglich sei. Dieses vom ZVV finanzierte Tram verkehrt allerdings schon seit Jahren, die Öffentlichkeit wurde aber bezüglich Tempo 30 damit getröstet, dass die Lärmsanierung im Rahmen der «Strassenlärmsanierung 2. Welle» geprüft werde. Mittlerweile stellen wir fest, dass auch im Umsetzungskonzept der 3. Etappe Strassenlärmsanierung in den Etappen 1a, 1b, 1c, und 2 viele Strassenabschnitte entlang der Tramlinie 8, wie beispielsweise an der Klosbachstrasse (Zeitverlust 8 Sekunden mit Tempo 30) oder der Stauffacherstrasse, noch immer kein Tempo 30 erhalten. An der Hohlstrasse ist nur Tempo 30 nachts geplant. Warum ist das so?
10. Wegen der Verlegung der Buslinie 72 in die Zurlindenstrasse hat der ZVV einen zusätzlichen Bus mit entsprechenden zeitlichen Reserven finanziert. Warum werden diese Reserven nun nicht genutzt, um an der Manessestrasse, der Aemlerstrasse und der Hardstrasse Tempo 30 zu signalisieren und einem lärmrechtlich rechtskonformen Zustand näher zu kommen?
11. Insbesondere der Fall der Manessestrasse ist stossend, da eine Mehrheit in der Verkehrskommission das Strassenprojekt explizit nur unter dem Vorbehalt unterstützt hatte, dass Tempo 30 auch umgesetzt wird. Nun soll offenbar das Strassenprojekt ohne die Signalisation von Tempo 30 umgesetzt werden, da sich im Umsetzungskonzept kein namentlicher Hinweis auf die Manessestrasse findet. Wann also wird Tempo 30 an der Manessestrasse umgesetzt?
12. In der Verkehrskommission wurde informiert, dass beim Abbau der Busspur in der Langstrassenunterführung mit einem verbesserten Verkehrsmanagement rund 2 Minuten Fahrzeit eingespart werden können. Warum wurde das Umsetzungskonzept nicht dazu genutzt, die Fahrplanlage des Bus Nr. 32 generell zu überprüfen und zusammen mit der festgestellten Effizienzsteigerung an der Langstrasse innert vernünftiger Frist auch an der Schweighofstrasse, der Friesenbergstrasse, der Kalkbreitestrasse, der Kornhausstrasse, der Rötelstrasse und der Wehntalerstrasse Tempo 30 zu signalisieren und einem rechtskonformen Zustand näher zu kommen?

## Einleitende Bemerkungen

Die Bevölkerung vor übermässigem Lärm zu schützen, ist nicht bloss ein gesetzlicher Auftrag, das Thema ist dem Stadtrat auch ein wichtiges Anliegen, das er mit hoher Priorität vorantreibt. Mit dem Beschluss zur dritten Etappe Strassenlärmsanierung (Stadtratsbeschluss [STRB] Nr. 1217/2021 vom 1. Dezember 2021) hat der Stadtrat seine Absicht festgehalten, auf dem Stadtgebiet weitgehend Tempo 30 einzuführen und dazu im Dezember 2021 das Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung dritte Etappe erstellt (Beilage zu STRB Nr. 1217/2021, <https://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/pd/Deutsch/Dienstabteilung%20Verkehr/Publikationen%20und%20Broschueren/Strassen%20C3%A4rmsanie->



4/17

[rung%203.%20Etappe%20Gesamtkonzept.pdf](#)). Zusammenfassend soll aus Lärmschutzgründen auf zusätzlichen rund 150 km Tempo 30 ganztags und auf 22 km Tempo 30 in der Nacht eingeführt werden. Auf 22 km sollen vertiefte Abklärungen durchgeführt werden (meist unabhängige Bahnkörper für den Tramverkehr). Auf rund 45 km soll weiterhin Tempo 50 gelten. Mit seinem Beschluss hat der Stadtrat die Prüfung betreffend Temporeduktion von rund 500 definierten Abschnitten in Auftrag gegeben.

Das 2022 erarbeitete und im Dezember 2022 veröffentlichte Konzept Umsetzungsplanung Strassenlärmsanierung dritte Etappe ([https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/publikationen\\_u\\_broschueren/umsetzungsplanung-strassenlaermsanierung-dritte-etappe.html](https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/publikationen_u_broschueren/umsetzungsplanung-strassenlaermsanierung-dritte-etappe.html)) zeigt auf, nach welchen Kriterien die vorhandenen Spielräume ausgeschöpft und in welcher Reihenfolge die Abschnitte bearbeitet werden sollen, die auf dem Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung dritte Etappe (STRB Nr. 1217/2021) basieren. Der zeitlichen Grobeinteilung, die im Konzept Umsetzungsplanung vorgenommen wurde, liegen teilweise unveränderliche Rahmenbedingungen zugrunde. So müssen Abschnitte mit einem bestehenden Angebot des öffentlichen Verkehrs (ÖV), auf denen die Temporeduktion zu massgeblichen Verlustzeiten für den ÖV führt, getrennt von jenen Abschnitten betrachtet werden, die kein ÖV-Angebot aufweisen oder wo keine massgeblichen Verlustzeiten für den ÖV entstehen. Grund dafür ist, dass für Abschnitte mit massgeblichen Verlustzeiten im Anschluss an die Publikation der Verkehrsvorschriften das kantonale Fahrplanverfahren durchlaufen werden muss. Zudem sind die Herausforderungen bei der Beschaffung von Trams (Lieferengpässe, Depotplätze) grösser als jene bei den Bussen, womit die Reihenfolge der Bearbeitung innerhalb der ÖV-Abschnitte zu erklären ist. Des Weiteren ist zu beachten, dass bei notwendigen Anpassungen im ÖV auch zusätzliches Personal rekrutiert und ausgebildet sowie situativ zusätzliche Infrastrukturausbauten wie Haltekanten oder Wendeschlaufen erstellt werden müssen.

Ist auf einem Abschnitt in absehbarer Zeit ein Strassenbauprojekt geplant, besteht grundsätzlich eine Koordinationspflicht zwischen den verschiedenen Verfahren, womit Abschnitte mit Strassenbauprojekten einen separaten, vorgegebenen Zeitplan aufweisen.

Um möglichst schnell möglichst viele Personen entlasten zu können, werden Abschnitte priorisiert, an denen sehr viele Personen von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte (IGW) betroffen sind und die schnell umsetzbar sind. Konkret erhält die Verwaltung mit dem Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung dritte Etappe einen Prüfauftrag. Vor jeder Tempoanordnung, die von den im Bundesrecht für innerorts standardmässig festgelegten 50 km/h abweicht, ist die Recht- und Verhältnismässigkeit in einer Einzelfallbetrachtung zu prüfen. Im Rahmen dieser Einzelfallbeurteilungen können sich Abweichungen vom Geschwindigkeitsplan des Stadtratsbeschlusses zur dritten Etappe Strassenlärmsanierung ergeben. Ebenfalls ist es nicht ausgeschlossen, dass im Rahmen dieses Bearbeitungsschritts angrenzende oder Teil-Abschnitte, die laut Grobeinteilung im Rahmen einer späteren Bearbeitungsetappe zu betrachten wären, noch miteinbezogen werden. So können z. B. auch Fortschritte bei Strassenbauprojekten, hängige Rechtsmittelverfahren oder das bestehende Tempo-30-Netz berücksichtigt werden.

Wer die ÖV-Mehrkosten trägt, die mit der Einführung von Tempo 30 entstehen, ist noch nicht abschliessend geklärt. Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) hatte die Finanzierung der Mehr-



5/17

kosten, die aus der Einführung von Tempo 30 entlang der Tramlinie 13 (Haltestelle Wipkingerplatz bis Schwert) und der Buslinie 46 (Haltestelle Rosengartenstrasse bis Schwert) entstehen, abgelehnt. Dagegen wehrt sich die Stadt in einem hängigen Rechtsmittelverfahren. Im Verfahren soll grundsätzlich geklärt werden, ob der ZVV Mehrkosten zur Aufrechterhaltung des ÖV-Angebots nach Einführung von Tempo 30 zu tragen hat. Da die Klärung der Kostentragung noch einige Zeit in Anspruch nehmen wird, hat der Stadtrat entschieden, jene Verkehrsangebote, die der ZVV zur Kompensation der Mehrkosten nicht mehr bestellt (so die oben erwähnten Abschnitte der Tramlinie 13 und der Buslinie 46), gemäss § 20 Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) vorübergehend zu bestellen und zu finanzieren. Um die entsprechenden Ausgaben zu tätigen, hat der Stadtrat mit STRB Nr. 1076/2021 zunächst einen Rahmenkredit von zwei Millionen Franken bewilligt, der für den Bedarf bis Ende 2023 ausgelegt ist. Solange und soweit die Mehrkosten aufgrund von Tempo 30 nicht anderweitig übernommen werden, springt die Stadt ein, um das ÖV-Angebot auf Stadtgebiet möglichst auf dem bisherigen Stand sicherzustellen, sofern dies aus Sicht der Angebotsplanung der Verkehrsbetriebe (VBZ) als sinnvoll erachtet wird. Damit die erforderlichen finanziellen Mittel sichergestellt werden können, wurde mittlerweile die Verordnung über die Gewährleistung des städtischen Angebots im öffentlichen Verkehr infolge Strassenlärmsanierungen (Verordnung ÖV-Angebot, AS 740.300) verabschiedet. Sie trat rückwirkend per 1. Januar 2023 in Kraft.

Die erforderlichen stadtverwaltungsinternen Schritte für die Umsetzung von Temporeduktionen (z. B. Erstellung der Verkehrsgutachten, Verfassen der Verfügungen) sind in ihrer Dauer planbar. Jedoch sind andere Faktoren, die einen Einfluss auf die Umsetzung von Temporeduktionen haben, nicht oder nur begrenzt planbar. Es kann nicht vorausgesagt werden, wie viele Rechtsmittelverfahren ausgelöst und wie lange sie dauern werden. Wenn eine geplante Temporeduktion Durchgangsstrassen ausserhalb der Stadt Zürich beeinflussen kann, muss für den konkreten Fall die Zustimmung der Kantonspolizei eingeholt werden, was mit einem unsicheren Zeithorizont verbunden ist. Entwicklungen von Strassenbauprojekten und Infrastrukturausbauten (v. a. allfällige Rechtsmittelverfahren) sowie verschiedene Aspekte im Zusammenhang mit dem ÖV gemäss den eingangs aufgeführten Punkten (z. B. Lieferengpässe) sind weitere mit grossen Unsicherheiten behaftete Faktoren.

Aus diesem Grund können zum aktuellen Zeitpunkt nur konkrete Angaben zu den groben Bearbeitungsetappen 1 und 2 gemäss Konzept Umsetzungsplanung gemacht werden. Der Zeitplan für alle weiteren Bearbeitungsetappen ist zu unsicher, weshalb keine detaillierten Angaben gemacht werden können.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

#### **Frage 1**

**Wie viele lärm-betroffene Personen leben entlang den in der Lärm-Anwohner:innen-Dichte-Karte dargestellten Strassen (Angaben aufgeteilt nach Quartilen)? Wie viele Personen – werden in den Umsetzungsetappen 1b, 1c, und 2 des Umsetzungskonzepts Strassenlärm vom 2. Dezember 2022 mit einer Massnahme an der Quelle entlastet, oder umgekehrt wie viele Personen erfahren mit diesen Umsetzungsetappen noch keine Lärmentlastung. (Angaben aufgeteilt nach Quartilen)?**



6/17

Aktuell gültig ist der Lärmbelastungskataster 2020, der mit dem neuen Lärmberechnungsmodell sonROAD18 erstellt wurde. Der Lärmbelastungskataster 2020 bildet für das Jahr 2020 ab, bei welchen Gebäuden bzw. entlang welcher Strassen die Immissionsgrenzwerte (IGW) der Lärmschutzverordnung (SR 814.41) für den Strassenlärm eingehalten bzw. überschritten werden. Für den Lärmbelastungskataster 2020 liegt keine Lärmanwohnerdichtekarte vor.

Die Lärmanwohnerdichtekarte wurde einmalig auf Basis des Lärmbelastungskatasters 2016 erarbeitet. Die Lärmanwohnerdichte ist ein Mass für die Höhe der Überschreitung der massgebenden Immissionsgrenzwerte (IGW) und der Anzahl der an der jeweiligen Strasse betroffenen Personen. Eine hohe Lärmanwohnerdichte besagt, dass an dieser Strasse vergleichsweise viele Personen betroffen sind und/oder eine hohe Überschreitung der IGW auftritt. In der Lärmanwohnerdichtekarte werden ausschliesslich IGW-Überschreitungen in der Nacht berücksichtigt (Personen mit IGW-Überschreitungen nur am Tag werden nicht berücksichtigt). Die Lärmanwohnerdichtekarte umfasst alle kommunalen und überkommunalen Strassen, die nachts zu IGW-Überschreitungen führen; Nationalstrassen (Autobahnen) sind nicht berücksichtigt. Beim Lärmbelastungskataster 2016 wurde noch das ältere Berechnungsmodell StL-86+ angewendet.

Die folgende Auswertung erfolgte daher mit den Quartilen (Einteilung der Strassen) gemäss der Lärmanwohnerdichtekarte auf Basis des Lärmbelastungskatasters 2016. Die Berechnung wurde jedoch aktualisiert mit den Immissionen und Anzahl Anwohnenden pro Gebäude aus dem Lärmbelastungskataster 2020. Die gewünschten Angaben können der folgenden Tabelle entnommen werden (Personen auf Tausend gerundet):

Lärmanwohnerdichte Quartil	Anzahl Personen in Gebäuden mit IGW-Überschreitungen nachts	davon Anzahl Personen, die von Etappen 1a, 1b, 1c + 2 profitieren
4 sehr hohe Lärmanwohnerdichte	53 000	9000
3 hohe Lärmanwohnerdichte	44 000	9000
2 mässige Lärmanwohnerdichte	18 000	3000
1 geringe Lärmanwohnerdichte	5000	1000

## Frage 2

**In welchem Zeitraum werden alle Personen, der am stärksten belasteten/am dichtesten bewohnten zwei Quartile (sehr hohe Dichte und hohe Dichte) vom Strassenlärm mit einer Massnahme an der Quelle entlastet?**

Bei einigen Abschnitten des dritten und vierten Quartils sind Tramlinien betroffen. Sie werden erst in Etappe 7 gemäss Konzept Umsetzungsplanung umgesetzt. Grund dafür sind die lange Vorlaufzeit bei der Beschaffung zusätzlicher Tramfahrzeuge sowie der Rekrutierung von zusätzlichem Personal, aufwendige Infrastrukturanpassungen, die vorgängige Bereitstellung ausreichender Depotstandplätze und zu erwartende Lieferengpässe. Die ÖV-Leistungsminde rung infolge der Temporeduktion muss durch zusätzliche ÖV-Kurse kompensiert werden. Somit werden gemäss Konzept Umsetzungsplanung zur dritten Etappe Strassenlärm sanierung die letzten Anwohnenden an Abschnitten mit sehr hoher und hoher Lärmanwohnerdichte voraussichtlich ab Fahrplanwechsel Dezember 2032 durch eine Temporeduktion entlastet. Der ergänzende Einbau von lärmarmen Belägen erfolgt laufend im Rahmen von ordentlichen



7/17

Strassenbauprojekten und wird an den betreffenden Abschnitten früher geprüft sowie unter Umständen bereits früher umgesetzt.

#### **Fragen 3 und 4**

**An welchen der 49 Quartierzentren gilt noch Tempo 50, an welchen wird mit den Umsetzungs-etappen 1b, 1c, und 2 ein richtplankonformer Zustand mit einem Tieftempokzept erreicht? In welchem Zeitraum werden die übrigen Quartierzentren mit einer richtplankonformen Geschwindigkeit signalisiert?**

Für Aussagen betreffend Quartierzentren unterscheidet die Richtplanung zwischen dem übergeordneten Strassennetz und dem kommunalen Strassennetz. Für Strassenabschnitte des übergeordneten Strassennetzes sieht der Richtplan für Quartierzentren das Koexistenzprinzip vor (kommunaler Richtplan Verkehr, Kapitel 5.2, Punkt c). Betreffend das kommunale Strassennetz soll in Quartierzentren grundsätzlich Tempo 30 gelten (kommunaler Richtplan Verkehr, Kapitel 5.2, Punkt 2).

Der Richtplan ist behördenverbindlich. Gleichzeitig ist das übergeordnete Bundesrecht einzuhalten und kann durch richtplanerische Festsetzungen nicht übersteuert werden. Die Bundesgesetzgebung bestimmt folgendes:

Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit in Ortschaften ist 50 km/h (Art. 4a Abs. 1 lit. a Verkehrsregelverordnung [VRV, SR 741.11]). Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können gemäss Art. 108 Abs. 2 Signalisationsverordnung (SSV, SR 741.21) herabgesetzt werden, wenn dadurch: die Verkehrssicherheit gesteigert (lit. a und b), der Verkehrsablauf verbessert (lit. c) oder die übermässige Umweltbelastung vermindert (lit. d) werden kann. Dabei muss für verkehrsorientierte Strassen, namentlich für Strassen von überkommunaler Bedeutung, durch ein Gutachten im Einzelfall abgeklärt werden, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann (Art. 108 Abs. 4 SVV). Mindestens eine Sachverhaltsprüfung ist auch bei Temporeduktionen auf nicht verkehrsorientierten Strassen notwendig (vgl. Art. 108 Abs. 4bis SSV).

Die Prüfung, ob auf einem bestimmten Abschnitt die Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden kann, hat also im Einzelfall zu erfolgen und es ist möglich, dass der Ausgang dieser fachlichen Prüfung anders ausfällt, als dies im Richtplan oder dem Stadtratsbeschluss zur dritten Etappe Strassenlärmsanierung gefordert wird.

In den Etappen 1b, 1c und 2 werden Strassenabschnitte innerhalb der Perimeter der folgenden Quartierzentren gemäss kommunalem Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen (SLöBA) geprüft:

- Albisstrasse/Morgental/ Wollishoferplatz
- Tessinerplatz/Bahnhof Enge
- Bahnhof Wiedikon
- Birmensdorferstrasse/Goldbrunnenplatz
- Hardbrücke/Escher-Wyss-Platz
- Radiostudio/Wehntalerstrasse



8/17

- Neu-Oerlikon/Bahnhof Seebach
- Bahnhof Oerlikon/Oerlikon bis Regensbergstrasse
- Berninaplatz
- Seefeldstrasse
- Hegibachplatz
- Kreuzplatz

Die Termine für die Abschnitte der weiteren Etappen sind noch nicht detailliert festgelegt. Auch wenn der Zeitpunkt der Umsetzung für diese Abschnitte noch nicht bekannt gegeben werden kann, sind sie in der dritten Etappe Strassenlärmsanierung enthalten und werden geprüft.

Es gibt einige Abschnitte, für die in der dritten Etappe Strassenlärmsanierung weiterhin Tempo 50 vorgesehen ist und für die folglich kein direkter Prüfauftrag für eine Temporeduktion vorliegt. Einige davon kreuzen Quartierzentren. Dies betrifft:

- Die Wehntalerstrasse, die die Quartierzentren «Affoltern: Zehntenplatz», «Neuaffoltern: Wehntaler-/Regensbergstrasse» und «Radiostudio/Wehntalerstrasse» kreuzt,
- die Bucheggstrasse, die das Quartierzentrum «Bucheggstrasse» kreuzt,
- die Kreuzbühlstrasse, die das Quartierzentrum «Kreuzplatz» betrifft,
- die Rämistrasse, die die Quartierzentren «Rämistrasse/Hochschule/Kantonsspital» sowie «Altstadt/City» tangiert
- und schliesslich der General-Guisan-Quai, der ebenfalls das Quartierzentrum «Altstadt/City» berührt.

Alle diese Abschnitte sind Hauptverkehrsstrassen des überkommunalen Strassennetzes, womit der Fokus gemäss Richtplan auf dem Prinzip der Koexistenz liegt.

#### **Frage 5**

**Der Stadtrat wird gebeten, die Frage 4 der schriftlichen Anfrage der GR-Nr. 2022/124 bezüglich Badenerstrasse, Limmatstrasse, Wehntalerstrasse, Winterthurerstrasse und Schaffhauserstrasse doch noch zu beantworten. Gerade der offensichtliche Widerspruch zwischen richtplanerischen und lärmrechtlichen Vorgaben und der mangelhaften Umsetzung im Geschwindigkeitsplan, ist stossend und bedarf doch einiger erklärender Worte. Qualifiziertes Schweigen gegenüber der Öffentlichkeit löst die Probleme nicht.**

«Schriftliche Anfrage GR Nr. 2022/124 (STRB Nr. 512/2022 vom 15. Juni 2022), Frage 4:

Wenn der Stadtrat bei der Begründung seiner Pläne für Tempo 30 derart stark auf die Abstimmung über den kommunalen Richtplan verweist, kann auch angenommen werden, dass er die wesentlichen Inhalte des Richtplans kennt und als planerische Grundlage auch umzusetzen gewillt ist. Das ist aber an diversen Strassenzügen ganz offensichtlich nicht der Fall. Die Frage stellt sich deshalb, wie der Stadtrat an folgenden Strassen einen wirksamen Lärmschutz ohne Tempo 30 oder nur mit Tempo 30 nachts unter Respektierung der Richtplaneinträge Quartierzentren umsetzen will?

An der Badenerstrasse ist gemäss Lärm-Anwohner:innen-Dichte-Karte eine sehr hohe Lärmbelastung mit Alarmgrenzwertüberschreitungen für viele Betroffene festzustellen; es bestehen Richtplaneinträge Quartierzentrum vom Stauffacher bis zum Albisriederplatz (schon seit 2004) und beim Lindenplatz; der Geschwindigkeitsplan sieht hier die Prüfung eines unabhängigen Bahnkörpers vor; falls dieser nicht möglich sei, soll Tempo 50 erhalten bleiben.



9/17

Wie erklärt der Stadtrat diesen offensichtlichen Widerspruch zwischen planerischen und lärmrechtlichen Anforderungen und der mangelhaften Umsetzung mit dem Geschwindigkeitsplan?

An der Limmatstrasse ist gemäss Lärm-Anwohner:innen-Dichte-Karte eine hohe bis sehr hohe Lärmbelastung für viele Lärmbetroffene festzustellen; es besteht ein Richtplaneintrag Quartierzentrum am Limmatplatz; der Geschwindigkeitsplan sieht hier Tempo 50 vor. Wie erklärt der Stadtrat diesen offensichtlichen Widerspruch zwischen planerischen und lärmrechtlichen Anforderungen und der mangelhaften Umsetzung mit dem Geschwindigkeitsplan?

An der Wehntalerstrasse ist gemäss Lärm-Anwohner:innen Dichte-Karte eine hohe bis sehr hohe Lärmbelastung festzustellen; es handelt sich weitgehend um ein reines Wohngebiet, an drei Orten bestehen Einträge für Quartierzentren; der Geschwindigkeitsplan sieht hier die Beibehaltung von Tempo 50 vor. Wie erklärt der Stadtrat diesen offensichtlichen Widerspruch zwischen planerischen und lärmrechtlichen Anforderungen und der mangelhaften Umsetzung mit dem Geschwindigkeitsplan?

An der Winterthurerstrasse ist gemäss Lärm-Anwohner:innen-Dichte-Karte eine hohe bis sehr hohe Lärmbelastung mit Alarngrenzwertüberschreitungen festzustellen, es handelt sich um ein weitgehend reines Wohngebiet; der Geschwindigkeitsplan sieht hier die Prüfung eines unabhängigen Bahnkörpers vor, falls dieser nicht möglich ist, soll Tempo 30 nur nachts angeordnet werden. An der Winterthurerstrasse befindet sich das Bauprojekt der BGO Oberstrass, das vom Verwaltungsgericht aus Lärmschutzgründen abgelehnt worden ist. Um bewilligungsfähig zu sein, müssten allerdings die Lärmbelastungen auch tagsüber deutlich gesenkt werden. Wie erklärt der Stadtrat diesen offensichtlichen Widerspruch zwischen planerischen und lärmrechtlichen Anforderungen und der mangelhaften Umsetzung mit dem Geschwindigkeitsplan?

An der Schaffhauserstrasse ist gemäss Lärm-Anwohner:innen-Dichte-Karte eine hohe bis sehr hohe Lärmbelastung festzustellen, dabei handelt es sich auch hier um ein weitgehend reines Wohngebiet; der Geschwindigkeitsplan sieht hier die Prüfung eines unabhängigen Bahnkörpers vor, falls dieser nicht möglich ist, soll Tempo 30 nur nachts signalisiert werden. Wie erklärt der Stadtrat diesen offensichtlichen Widerspruch zwischen planerischen und lärmrechtlichen Anforderungen und der mangelhaften Umsetzung mit dem Geschwindigkeitsplan?

Wird eine Temporeduktion unter den im Bundesrecht als Standard festgelegten Geschwindigkeiten (vgl. Art. 4a Abs. 1 lit. a VRV) angestrebt, ist eine fachliche Einzelfallprüfung zwingend erforderlich.

Sind gemäss Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung dritte Etappe unabhängige Bahnkörper (UBK) zu prüfen, umfasst diese Prüfung nicht nur den effektiven unabhängigen Bahnkörper und die im Gesamtkonzept vorgesehene Rückfallebene, sondern auch weitere Temporegimes. Dabei werden auch die richtplanerischen Festlegungen zum Strassenabschnitt und der umgebenden Strassenabschnitte analysiert (Strassenklassierung, Koexistenzprinzip bei Quartierzentren des überkommunalen Strassennetzes, Tempo 30 bei Quartierzentren an kommunalen Strassenabschnitten).

Die einzige der genannten Strassen, auf der aufgrund des Beschlusses zur dritten Etappe Strassenlärmsanierung keine Prüfung stattfindet, ist die Wehntalerstrasse, eine Strasse, die fast gänzlich als Hauptverkehrsstrasse ausgewiesen ist.

Die Lärmschutzverordnung definiert die Empfindlichkeitsstufen, auf welchen die für Gebäude geltenden Immissionsgrenzwerte [dB] beruhen, wie folgt:

I	Erholungszonen	IGW Tag: 55, IGW Nacht: 45
II	Wohnzonen	IGW Tag: 60, IGW Nacht: 50
III	Mischzonen (Wohn- und Gewerbenutzung)	IGW Tag: 65, IGW Nacht: 55
IV	Industriezonen	IGW Tag: 70, IGW Nacht: 60

10/17

Diese Zonen sind für die Stadt Zürich sehr kleinräumig definiert und können entlang einer Strasse mehrmals wechseln. Als Beispiel unten die Situation entlang der Winterthurerstrasse, für welche die Immissionsgrenzwerte teilweise von einem Grundstück zum anderen ändern.

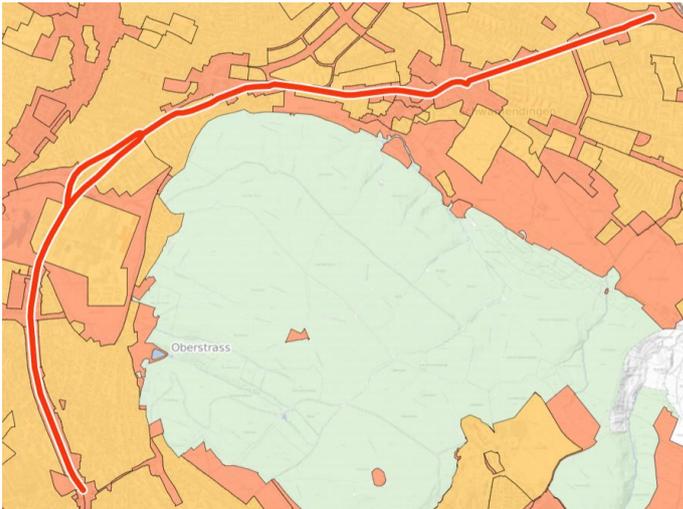


Abbildung: Empfindlichkeitsstufen entlang der Winterthurerstrasse (rot eingezeichnet).  
Legende: orange Flächen: Empfindlichkeitsstufe II, hellrote Flächen: Empfindlichkeitsstufe III.

Geschwindigkeitsreduktionen sind ein gutes Mittel zur Lärmsanierung, doch hat auch diese Massnahme mit einer Wirkung von rund -3 dB nicht immer eine ausreichende Wirkung. Als Beispiel soll das Bauvorhaben der in der Frage genannten Baugenossenschaft Oberstrass gelten. Der Bauperimeter umfasst die Adressen Winterthurerstrasse 89 bis 123. Der ganze Abschnitt befindet sich in der Empfindlichkeitsstufe III, womit am Tag ein IGW von 65 dB gilt und in der Nacht ein IGW von 55 dB. Die Winterthurerstrasse weist auf diesem Abschnitt Lärmemissionen von 81 dB am Tag und 74 dB in der Nacht auf. Die an den bestehenden Gebäuden berechneten Immissionen belaufen sich auf rund 70 dB am Tag und 64 dB in der Nacht, was einer IGW-Überschreitung von 5 dB am Tag und 9 dB in der Nacht entspricht. Mit Tempo 30 können rund 3 dB abgezogen werden, womit die Überschreitung noch immer 2 dB bzw. 6 dB betragen würde.

Der Stadtratsbeschluss zu den lärmarmen Belägen (STRB Nr. 334/2022) besagt, dass dort lärmarme Beläge eingebaut werden sollen, wo nach Umsetzung der dritten Etappe Strassenlärmsanierung die Immissionsgrenzwerte weiterhin überschritten sein werden. Die lärmarmen Beläge werden im Rahmen von Strassenbauprojekten eingebaut. Für den Abschnitt an der Winterthurerstrasse ist ein Strassenbauprojekt mit Bauhorizont 2031 angedacht (aktuell Phase 13). Auch mit Tempo 30 und lärmarmen Belägen kombiniert wird der Lärmwert in der Nacht für die entsprechenden Gebäude nicht unter die massgeblichen Immissionsgrenzwerte reduziert werden können. Neue Gebäude an dieser oder vergleichbaren Achsen sind nur dann bewilligungsfähig, wenn zusätzlich baulich auf die Lärmsituation reagiert wird, d. h., wenn Gebäudestellung, Nutzungsanordnung und Wohnungsgrundrisse lärmoptimiert geplant werden.



11/17

#### Frage 6

**Das Umsetzungskonzept bringt zwar in den Etappen 1b, 1c und 2 an 30 Strecken für knapp 18'000 Einwohnerinnen und Einwohner entlang stark lärmbelasteter Strassen deutliche Verbesserungen. Allerdings ist die intuitive Nachvollziehbarkeit für die Strassenbenutzenden nicht gewährleistet. Wäre es nicht sinnvoller und nachvollziehbarer gewesen, Tempo 30 in einem Perimeter umzusetzen, der alle stark belasteten Wohnquartiere, die gesamte Innenstadt und Quartierzentren umfasst, damit klar ist, dass in diesem Kordon immer Tempo 30 gilt?**

Die grobe Etappierung ist zu grossen Teilen auf die Dauer des Fahrplanverfahrens und die verschiedenen Herausforderungen des ÖV (Beschaffung Rollmaterial, Rekrutierung Personal, notwendige Infrastrukturanpassungen, Depotplätze, Lieferengpässe) zurückzuführen. Diese Aspekte sind zu berücksichtigen, unabhängig davon, wo sich der entsprechende Abschnitt befindet.

Das Priorisierungskriterium, wonach möglichst schnell möglichst viele Personen entlastet werden sollen, gilt primär für Wohnquartiere. In der Innenstadt ist es hingegen nur bedingt einschlägig, da dort wenige Personen wohnen. Arbeitsplätze müssen zwar auch entlastet werden, aber nur am Tag, wo hingegen i. d. R. die grössten IGW-Überschreitungen in der Nacht auftreten.

Die vom Stadtrat mit STRB Nr. 1217/2021 zur dritten Etappe Strassenlärmsanierung definierten Abschnitte gaben die grobe Etappierung im Konzept Umsetzungsplanung zwar vor. Im Rahmen der Bearbeitung können die Abschnitte jedoch etwas flexibler betrachtet werden, sodass die Nachvollziehbarkeit des Temporegimes für die Personen, die die Strassen nutzen, auch während der Umsetzungsphase möglichst optimiert werden kann. Dies kann bereits durch eine Bündelung der Ausarbeitung der Gutachten geschehen oder auch erst bei der Umsetzung der Signalisationsänderungen nach Erlangen der Rechtskraft.

#### Frage 7

**Im Umsetzungskonzept sind lediglich sehr wenige Strassenabschnitte bekannt, die neu mit Tempo 30 eine Massnahme an der Quelle zur Verbesserung der Lärmsituation erhalten sollen. Für die meisten Strassenabschnitte und deren Anwohner:innen in den Etappen 3, 4, 5 und 7 ist mit dem Umsetzungskonzept nicht ersichtlich, wann sie denn nun mit mehr Lärmschutz rechnen dürfen. Wir bitten deshalb auch im Sinne der Transparenz für die lärm-betroffene Bevölkerung bei den folgenden Strassenabschnitten um die Auflistung der Anzahl betroffenen Personen, der Höchstwerte der Lärmbelastung, die Werte der Überschreitung der Lärmgrenzwerte tagsüber und nachts sowie des Zeitpunkts, bis wann eine Verbesserung der Lärmsituation mit einer Massnahme an der Quelle umgesetzt wird:**

- **Schweighofstrasse (Uetlibergstrasse bis Birmensdorferstrasse) - Giesshübelstrasse (Bubenbergstrasse bis Uetlibergstrasse)**
- **Gutstrasse (Birmensdorferstrasse bis Albisriederstrasse) - Birmensdorferstrasse (Schmiede Wiedikon bis Triemli; Schmiede Wiedikon bis Seebahnstrasse); Schimmelstrasse bis Werdstrasse)**
- **Kalkbreitestrasse**



12/17

- **Friesenbergstrasse (Goldbrunnenplatz bis Schweighofstrasse)**
- **Badenerstrasse (Kanzleistrasse bis Seebahnstrasse; Seebahnstrasse bis Albisriederplatz; Albisriederplatz bis Farbhof)**
- **Aemtlerstrasse**
- **Albisriederstrasse (Albisriederplatz bis Letzigraben); Rautistrasse bis Fellenbergstrasse)**
- **Letzigraben (Albisriederstrasse bis Birmensdorferstrasse)**
- **Feldstrasse (Schöneggstrasse bis Stauffacherstrasse)**
- **Schöneggstrasse**
- **Militärstrasse (Langstrasse bis Kanonengasse)**
- **Kornhausstrasse**
- **Winterthurerstrasse (Rigiplatz bis Uni Irchel)**
- **Riedtlistrassen (Winterthurerstrasse bis Schaffhauserplatz)**
- **Rötelstrasse (Rotbuchstrasse bis Bucheggplatz)**
- **Rotbuchstrasse (Nordstrasse bis Schaffhauserplatz)**
- **Wehntalerstrasse (Hofwiesenstrasse bis Stadtgrenze)**
- **Klosbachstrasse**
- **Uetlibergstrasse (Manessestrasse bis Grubenstrasse (lärmarme Beläge sind schon verbaut, wann wird Tempo 30 umgesetzt?))**
- **Bederstrasse**
- **Stampfenbachstrasse**
- **Universitätsstrasse**
- **Riedtlistrassen**
- **Hofwiesenstrasse zwischen Schaffhauserplatz und Berninaplatz**
- **Hagenholzstrasse (in einem Rechtsmittelverfahren vom Regierungsrat mit Tempo 30 nachts belegt, aktuell aber nicht Bestandteil der Umsetzungsplanung)**
- **Schaffhauserstrasse (Affolternstrasse bis Autobahn)**
- **Glatttalstrasse (Schaffhauserstrasse bis Stadtgrenze)**
- **Mühlegasse**
- **Uraniastrasse**
- **Sihlstrasse**
- **Talstrasse.**

Zum heutigen Zeitpunkt können keine konkreten Angaben zu den weiteren Bearbeitungsetappen kommuniziert werden, da diese von verschiedenen externen Faktoren abhängig und zu unsicher sind. Sobald Erfahrungswerte zur Verfügung stehen, können weitere Prognosen kommuniziert werden.

Da von den Emissionsangaben einer spezifischen Strasse keine direkte Ableitung der Immissionen an den Gebäuden möglich ist, verzichtet der Stadtrat auf eine vollständige Auflistung

13/17

der Strassenemissionen der aufgelisteten Abschnitte. Da die Immissionen stark vom konkreten Gebäude abhängig sind (z. B. Abstand zur Strasse), verzichtet der Stadtrat auf eine Auflistung sämtlicher Gebäude an den genannten Abschnitten. Die IGW-Überschreitungen hängen zudem von den Empfindlichkeitsstufen ab, womit sie ebenfalls pro Gebäude genannt werden müssten.

Beispielhaft werden die Angaben für die Gutstrasse gemacht (in der nachfolgenden Abbildung rot markiert). Die Gutstrasse hat ein bestehendes ÖV-Angebot und ist laut Stadtratsbeschluss zur dritten Etappe Strassenlärmsanierung in zwei Abschnitte unterteilt. Auf einem der beiden Abschnitte ist ein Strassenbauprojekt in Planung (geplante Bauzeit 2026-2028). In diesem Fall wird der Zusammenhang zwischen den beiden Abschnitten erkannt und die Fortschritte beim Strassenbauprojekt werden beobachtet. Geplanter Umsetzungshorizont, vorbehaltlich sämtlicher mit dem Thema verbundenen und bereits erwähnten Faktoren (Rechtmittelverfahren, Beschaffungskomplexität ÖV etc.), ist somit für beide Abschnitte auf der Gutstrasse der Dezember 2028 mit dem Fahrplanwechsel.

Die Emissionen der Gutstrasse betragen am Tag zwischen 77 und 79 dB und in der Nacht zwischen 71 und 73 dB. Die Gutstrasse beinhaltet sowohl Empfindlichkeitsstufen II (IGW Tag = 60 dB, IGW Nacht = 50 dB) wie auch III (IGW Tag = 65 dB, IGW Nacht = 55 dB).

Die Immissionswerte an den Gebäuden variieren am Tag zwischen 61 und 65 dB, in der Nacht zwischen 51 und 58 dB. Unter Berücksichtigung der Empfindlichkeitsstufen (ES) heisst das, dass am Tag alle Gebäude in ES II über dem IGW sind, in ES III darunter. In der Nacht ist in der ES II der IGW bei allen Gebäuden überschritten, in der ES III gibt es aber einige Gebäude, die unter dem IGW liegen.

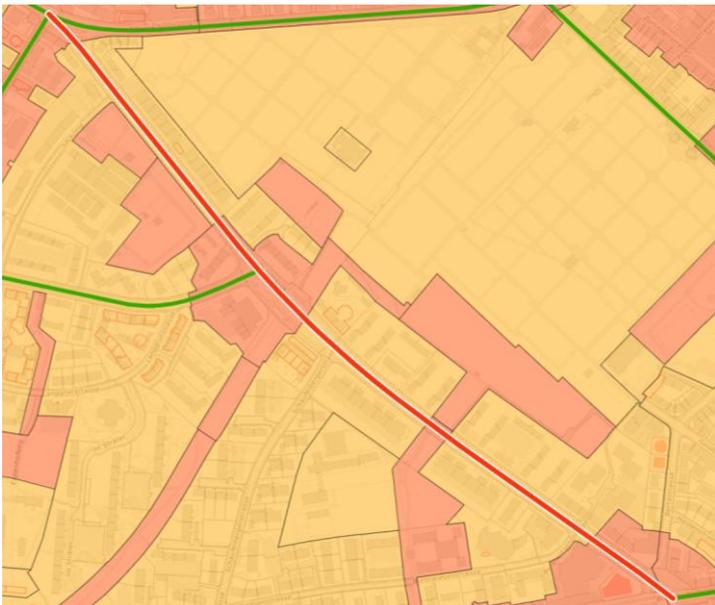


Abbildung: Empfindlichkeitsstufen entlang der Gutstrasse (rot eingezeichnet).  
Legende: orange Flächen: Empfindlichkeitsstufe II, hellrote Flächen: Empfindlichkeitsstufe III.



14/17

#### **Frage 8**

**Wie die Liste unter Frage 7 zeigt, ersetzt das Tiefbauamt einen Flickenteppich bei den Geschwindigkeitsregelungen durch einen noch grösseren Flickenteppich. Dabei werden in der Priorisierung Strassen nicht immer nachvollziehbar mit unterschiedlichen Temporegimes ausgestattet. Während die Rosengartenstrasse – eine kantonale vierspurige Hochleistungsstrasse – Tempo 30 erhalten soll, finden sich der Strassenzug Militärstrasse/Schönneggstrasse/Feldstrasse (klar erkennbar als Wohn- und Ausgangsquartier), die Badenstrasse zwischen Seebahnstrasse und Albisriederplatz (klarer erkennbar als Quartierzentrum und Wohnquartier), die Uraniastrasse/Sihlstrasse (klar erkennbar als Einkaufs- und Innenstadtbereich) oder die Aemtlerstrasse (klar erkennbar als reines Wohnquartier) trotz engem Strassenquerschnitt und Bau- und Nutzungsstrukturen, die intuitiv ein tieferes Geschwindigkeitsniveau nachvollziehbar machen, vorerst nicht im Umsetzungskonzept. Wie ist diese sachfremde Priorisierung zu erklären?**

Die Umsetzungsplanung wurde gemeinsam von den vier betroffenen Dienstabteilungen (Tiefbauamt, Dienstabteilung Verkehr, Umwelt- und Gesundheitsschutz, Verkehrsbetriebe) unter dem Lead des Tiefbauamts ausgearbeitet.

Die grobe Etappierung ist zu grossen Teilen auf die Verfahrensdauer und die verschiedenen Herausforderungen des ÖV (Beschaffung Rollmaterial, Rekrutierung Personal, notwendige Infrastrukturanpassungen, Depotplätze, Lieferengpässe) zurückzuführen, in Kombination mit der Priorisierung der verbleibenden Abschnitte aufgrund der absoluten Anzahl Personen, die von IGW-Überschreitungen betroffen sind.

Die vom Stadtrat mit STRB Nr. 1217/2021 zur dritten Etappe Strassenlärmsanierung definierten Abschnitte wurden der groben Etappierung im Konzept Umsetzungsplanung zwar zugrunde gelegt. Während der Bearbeitung wird sich aber zeigen, inwiefern eine konkrete Bündelung stattfinden kann; sowohl während der Bündelung der Ausarbeitung der Gutachten wie auch bei der Umsetzung der Signalisationsänderungen. Dabei wird darauf geachtet, dass die Umsetzung für die Verkehrsteilnehmenden möglichst stringent und verständlich ist, sodass möglichst keine Lücken in der Signalisation entstehen.

#### **Frage 9**

**Bei der Tramlinie 8 machte der Stadtrat früher geltend, dass Tempo 30 nur mit einem zusätzlichen Tram möglich sei. Dieses vom ZVV finanzierte Tram verkehrt allerdings schon seit Jahren, die Öffentlichkeit wurde aber bezüglich Tempo 30 damit vertröstet, dass die Lärmsanierung im Rahmen der «Strassenlärmsanierung 2. Welle» geprüft werde. Mittlerweile stellen wir fest, dass auch im Umsetzungskonzept der 3. Etappe Strassenlärmsanierung in den Etappen 1a, 1b, 1c, und 2 viele Strassenabschnitte entlang der Tramlinie 8, wie beispielsweise an der Klosbachstrasse (Zeitverlust 8 Sekunden mit Tempo 30) oder der Stauffacherstrasse, noch immer kein Tempo 30 erhalten. An der Hohlstrasse ist nur Tempo 30 nachts geplant. Warum ist das so?**

Die Herausforderungen für die Umsetzung von Tempo 30 auf Tram-Abschnitten führen dazu, dass generell Abschnitte mit einem Tram-Angebot erst am Schluss der dritten Etappe Strassenlärmsanierung umgesetzt werden können.



15/17

Auf der Strecke der Tramlinie 8 verkehrt nicht ausschliesslich die Linie 8, teilweise werden die Abschnitte von anderen Tram- oder Buslinien befahren, weshalb die Tramlinie 8 nicht singulär betrachtet werden kann. Zudem verkehrt der durch den ZVV finanzierte Zusatzkurs auf der Linie 8 nicht während der gesamten Betriebszeit, sondern nur zu Hauptverkehrszeiten (Montag bis Freitag während den Stosszeiten). Damit können die Zeitverluste für generell Tempo 30 nicht abgefangen werden.

Die Hohlstrasse konnte in die Etappe 1c aufgenommen werden, gerade weil für sie Tempo 30 nachts geplant ist und dies somit für die VBZ keine Fahrzeugbeschaffungen auslöst. Sollte das Fachgutachten zum Schluss kommen, dass auf diesem Abschnitt Tempo 30 ganztags gelten soll, muss die Planung allenfalls angepasst werden.

#### **Frage 10**

**Wegen der Verlegung der Buslinie 72 in die Zurlindenstrasse hat der ZVV einen zusätzlichen Bus mit entsprechenden zeitlichen Reserven finanziert. Warum werden diese Reserven nun nicht genutzt, um an der Manessestrasse, der Aemtlerstrasse und der Hardstrasse Tempo 30 zu signalisieren und einem lärmrechtlich rechtskonformen Zustand näher zu kommen?**

Der durch den ZVV finanzierte Zusatzkurs verkehrt nicht während der gesamten Betriebszeit und ist somit nicht in der Lage, die Zeitverluste für generell Tempo 30 während allen Betriebszeiten abzufangen.

Die Abschnitte auf der Manessestrasse, Aemtlerstrasse und der Hardbrücke sollen in der Bearbeitungsetappe 3 geprüft werden, also der ersten regulären Etappe mit Abschnitten, auf denen der ÖV verkehrt, nach der Pilot-Etappe.

#### **Frage 11**

**Insbesondere der Fall der Manessestrasse ist stossend, da eine Mehrheit in der Verkehrskommission das Strassenprojekt explizit nur unter dem Vorbehalt unterstützt hatte, dass Tempo 30 auch umgesetzt wird. Nun soll offenbar das Strassenprojekt ohne die Signalisation von Tempo 30 umgesetzt werden, da sich im Umsetzungskonzept kein namentlicher Hinweis auf die Manessestrasse findet. Wann also wird Tempo 30 an der Manessestrasse umgesetzt?**

Vorab ist darauf hinzuweisen, dass die Sitzungen der gemeinderätlichen Sachkommissionen nicht öffentlich sind und die Mitglieder gegenüber Dritten der Schweigepflicht gemäss § 8 Gemeindegesetz über alle Informationen unterliegen, die sie aufgrund ihrer Amtstätigkeit erfahren haben und die nicht öffentlich zugänglich sind (Art. 59 Abs. 1 und Abs. 4 Geschäftsordnung des Gemeinderats [AS 171.100]). Nach dieser Vorbemerkung kann die Frage wie folgt beantwortet werden:

Der im Gesamtkonzept zur dritten Etappe Strassenlärmсанierung definierte Abschnitt reicht von der Giesshübelstrasse bis zur Zurlindenstrasse und damit über den Perimeter des Bauprojekts hinaus. Um ein Abwechseln unterschiedlicher Geschwindigkeiten im selben Abschnitt zu vermeiden, soll der gesamte Abschnitt zeitgleich umsignalisiert werden. Bei der Einführung von Tempo 30 hat der auf diesem Abschnitt verkehrende Bus einen massgebenden Zeitverlust zu verzeichnen. Deshalb muss der Fahrplan angepasst und das kantonale Fahrplanverfahren durchgeführt werden. Der genannte Abschnitt an der Manessestrasse (Giesshübelstrasse bis



16/17

Zurlindenstrasse) soll somit in der Bearbeitungsetappe 3 – also in der ersten regulären Etappe mit ÖV-Abschnitten – ausgelöst werden.

Aufgrund der räumlichen und verkehrlichen Situation an der Manessestrasse ist der Strassenquerschnitt gegeben und unabhängig vom Temporegime, womit die Einführung von Tempo 30 keine baulichen Veränderungen am Strassenbauprojekt hervorruft.

#### **Frage 12**

**In der Verkehrskommission wurde informiert, dass beim Abbau der Busspur in der Langstrassenunterführung mit einem verbesserten Verkehrsmanagement rund 2 Minuten Fahrzeit eingespart werden können. Warum wurde das Umsetzungskonzept nicht dazu genutzt, die Fahrplanlage des Bus Nr. 32 generell zu überprüfen und zusammen mit der festgestellten Effizienzsteigerung an der Langstrasse innert vernünftiger Frist auch an der Schweighofstrasse, der Friesenbergstrasse, der Kalkbreitestrasse, der Kornhausstrasse, der Rötelstrasse und der Wehntalerstrasse Tempo 30 zu signalisieren und einem rechtskonformen Zustand näher zu kommen?**

Vorab ist darauf hinzuweisen, dass die Sitzungen der gemeinderätlichen Sachkommissionen nicht öffentlich sind und die Mitglieder gegenüber Dritten der Schweigepflicht gemäss § 8 Gemeindegesetz über alle Informationen unterliegen, die sie aufgrund ihrer Amtstätigkeit erfahren haben und die nicht öffentlich zugänglich sind (Art. 59 Abs. 1 und Abs. 4 Geschäftsordnung des Gemeinderats [AS 171.100]). Nach dieser Vorbemerkung kann die Frage wie folgt beantwortet werden:

Die Fahrzeitverluste der Linie 32 in der Langstrasse sind nach wie vor hoch, insbesondere in Richtung Limmatplatz. Ursache dafür ist die Verkehrsüberlastung. Die Aussage zur Fahrzeitreduktion bezog sich auf die Fahrtrichtung Norden und steht somit nicht im Zusammenhang mit der aufgehobenen Busspur, die Richtung Süden verlief. Die Fahrzeitreduktion wurde bereits vor Einführung des verbesserten Verkehrsmanagements verzeichnet und war auf das tiefere MIV-Aufkommen zurückzuführen. Aktuelle Auswertungen zeigen, dass die Fahrzeitverluste in Richtung Norden wieder zunehmen. Zudem ist zu beachten, dass Fahrzeitverlängerungen durch Tempo 30 nicht direkt durch Fahrzeitgewinne kompensiert werden können. In jedem Fall muss geprüft werden, ob gemäss dem VBZ-Wendezeitenmodell an beiden Linienenden noch genügend Zeitreserven für einen pünktlichen Fahrbetrieb und genügend Pausenzeit für das Fahrpersonal zur Verfügung stehen und ob die Voraussetzungen betreffend Infrastruktur erfüllt sind.

Im Bereich der Langstrasse nimmt zudem im Zusammenhang mit der geplanten Umsetzung des Projekts «verkehrsarme Langstrasse» die Komplexität des Verkehrssystems weiter zu, da für die Umfahrungsrouten neue Fahrbeziehungen angeboten werden. So wird neu eine Linksabbiegebeziehung von der Schöneeggstrasse in die Langstrasse Richtung Limmatplatz angeboten. Am Knoten Lang-/Militär-/Schöneeggstrasse wird die Geradeausbeziehung Richtung Süden geöffnet, um die Erschliessung des Bereichs zwischen der Schöneeggstrasse und der Piazza Cella zu gewährleisten; aktuell ist in Richtung Süden nur Rechtsabbiegen möglich. Die Auswirkungen des neuen Verkehrsregimes auf die Buslinien 31 und 32 sind noch unklar. Möglichkeiten für eine effiziente ÖV-Priorisierung wurden eingeschränkt durch die Aufhebung der



17/17

Busspur in der Unterführung für die Umsetzung eines Velostreifens. Eine dosierte Zuführung des Autoverkehrs ist kleinräumig nicht mehr möglich, weil die Fahrspur vor den Busdurchfahrten jeweils über zwei Knoten hinweggeräumt werden muss. Vor diesem Hintergrund sind die Auswirkungen auf die Fahrzeiten der Linie 32 weiter zu beobachten. Aus der aktuellen Situation im Bereich Langstrasse lässt sich somit kein Handlungsspielraum für die Linie 32 ableiten. Auf den genannten Abschnitten südlich der Langstrasse erfolgt die Umsetzung von Tempo 30 im Rahmen des Gesamtkonzepts Strassenlärmsanierung dritte Etappe. Auf der Wehntalerstrasse sieht der Stadtratsbeschluss zur dritten Etappe Strassenlärmsanierung die Beibehaltung von Tempo 50 vor.

Im Namen des Stadtrats  
Die Stadtschreiberin  
Dr. Claudia Cuche-Curti