



Beschluss des Stadtrats

vom 25. Februar 2026

GR Nr. 2025/582

Nr. 469/2026

Schriftliche Anfrage von Markus Knauss, Brigitte Fürer und Yves Henz betreffend hängige Strassen- und Lärmsanierungsprojekte für überkommunale Strassen, Auflistung der Projekte mit Angaben zu den Rechtsmittelverfahren und den betroffenen Personen sowie rechtliche Möglichkeiten für einen Widerruf der bestehenden Geschwindigkeitsfestlegungen und Interventionsmöglichkeiten der Stadt

Am 3. Dezember 2025 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Brigitte Fürer, Markus Knauss und Yves Henz (alle Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2025/582, ein:

Wie im Zusammenhang mit der Abstimmung über das Strassengesetz bekannt wurde, sind in der Stadt Zürich noch diverse Strassen-, resp. Lärmsanierungsprojekte für überkommunale Strassen hängig, die zwar vom Stadtrat festgesetzt und damit rechtskräftig, vom Regierungsrat aber gemäss §45 StrG noch genehmigt sind. Auch hat die kantonale Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh an der Medienkonferenz zur genannten Abstimmung festgehalten, dass sie nicht nur diese oben genannten Projekte nicht genehmigen, sondern auch andere Geschwindigkeitsfestlegungen, die im dafür vorgesehenen Rahmen getroffen und die zum Teil schon seit vielen Jahren bestehen, wieder neu beurteilen wolle.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Gebeten wird um eine Auflistung aller Strassenlärmprojekte, die vom Stadtrat rechtskräftig festgesetzt, vom Regierungsrat aber noch nicht genehmigt sind, mit folgenden Angaben:
Wann wurde das Projekt vom Stadtrat festgesetzt?
Gab es dagegen Rechtsmittelverfahren, falls ja, wann wurde diese Verfahren auf welcher Stufe rechtskräftig abgeschlossen?
Wann wurde im Anschluss daran der Antrag auf Projektgenehmigung nach §45 StrG beim Amt für Mobilität eingereicht?
Anzahl der übermässig belärmten Anzahl Personen (nach Massgabe der Lärmschutzverordnung des Bundes).
Anzahl der Personen, die im Umkreis von 100 m um diese Strassen wohnen.
Weitere Punkte die für eine Signalisation von Tempo 30 sprechen, z. B. Schulwegquerungen, Unfallschwerpunkte, Richtplaneinträge.
Gibt es entlang dieser Strassen Wohnbauprojekte (inkl. Anzahl Wohnungen), die aufgrund von Lärmgrenzwertüberschreitungen ohne Ausnahmegenehmigung nicht mehr genehmigungsfähig wären?
2. Sollte die Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh ihren Plan umsetzen wollen, rechtskräftig getroffene und zum Teil seit vielen Jahren bestehende Geschwindigkeitsfestlegungen zu widerrufen, welches wäre der rechtliche Weg, dies zu machen? Welche Interventionsmöglichkeiten hätte der Stadtrat? Welche Interventionsmöglichkeiten hätten betroffene Personen, die dann einer stärkeren Lärmbelastung und/oder höheren Verkehrsgefahren ausgesetzt wären?



2/12

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Um eine geltende Höchstgeschwindigkeit zu ändern, sind die angepassten Verkehrsvorschriften nach der Kantonalen Signalisationsverordnung (KSigV, LS 741.2) zu publizieren. Gleichzeitig sind im Einzelfall die entsprechenden Sanierungserleichterungen i. S. v. Art. 17 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG, SR 814.01) nach Strassengesetz (StrG, LS 722.1) öffentlich aufzulegen. Dabei hat das Verwaltungsgericht im Urteil VB.2022.00528 festgehalten, dass bei Strassenlärmsanierungen auch dann eine Koordinationspflicht zwischen Geschwindigkeitsreduktionen und Strassenprojekt besteht, wenn im Strassenprojekt auf strassenbauliche Massnahmen verzichtet wird und die Sanierungserleichterungen somit den einzigen Gegenstand des Strassenprojekts bilden. Als Leitverfahren hat das Gericht das Festsetzungsverfahren des Strassenprojekts festgelegt. Dies führt dazu, dass bei Strassenlärmsanierungen die Rekursinstanz für das Strassenprojekt – bei überkommunalen Strecken ist dies der Regierungsrat des Kantons Zürich – auch die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit zu beurteilen hat (E. 5.2, 5.3 und 5.6).

Konkret ist der Rechtsweg für Abschnitte auf dem überkommunalen Strassennetz der Stadt Zürich der folgende: Publikation der angepassten Verkehrsvorschriften nach Kantonomer Signalisationsverordnung mit gleichzeitiger öffentlicher Auflage des Strassenprojekts (Sanierungserleichterungen) nach § 16 StrG. Über allfällige Einsprachen gegen die Sanierungserleichterungen und/oder Begehren um Neubeurteilung der Verkehrsvorschriften entscheidet der Stadtrat. Dabei setzt er gleichzeitig das Strassenprojekt (Sanierungserleichterungen) fest. Die Projektfestsetzung hat auch dann zu erfolgen, wenn keine Einsprachen oder Neubeurteilungsbegehren erhoben worden sind. Über allfällige Rekurse gegen den Entscheid des Stadtrats entscheidet der Regierungsrat. Anschliessend sind Beschwerden an das Verwaltungsgericht und an das Bundesgericht möglich. Auch wenn keine Neubeurteilungsbegehren gegen die angepassten Verkehrsvorschriften erhoben werden und die neue Höchstgeschwindigkeit damit rechtskräftig wird, ist für die Umsetzung des reduzierten Geschwindigkeitsregimes eine Genehmigung der Projektfestsetzung (Sanierungserleichterungen) durch den Regierungsrat erforderlich (vgl. § 45 Abs. 3 StrG).

Die Anzahl der betroffenen Personen wird gemäss den Vorgaben des Bundes ermittelt und in den jeweiligen Akustischen Projekten ausgewiesen. Zusätzliche Personenzahlen in einem Radius von hundert Metern um eine spezifische Strasse, wie sie in Frage 1 nachgefragt werden, sind ohne rechtlichen Belang oder Aussagekraft, da innerhalb dieses Radius häufig andere stark befahrene Strassen zu finden sind.

Bei Baubewilligungen für Hochbauprojekte können die neuen Lärmwerte bereits ab dem Zeitpunkt der Publikation der angepassten Verkehrsvorschriften bzw. der öffentlichen Auflage der angepassten Sanierungserleichterungen zugrunde gelegt werden. Dazu muss nicht auf die Rechtskraft oder gar die Umsetzung der Reduktion der Höchstgeschwindigkeit gewartet werden. Dies entsprach in der Stadt Zürich stets der Praxis und wurde 2022 durch ein rechtliches Gutachten bestätigt. Damit hat die Dauer der Verfahren bis zur Umsetzung der Geschwindigkeitsreduktion keinen Einfluss auf die Wohnbauprojekte auf den genannten Abschnitten.

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



3/12

Frage 1

Gebeten wird um eine Auflistung aller Strassenlärmprojekte, die vom Stadtrat rechtskräftig festgesetzt, vom Regierungsrat aber noch nicht genehmigt sind, mit folgenden Angaben:

Wann wurde das Projekt vom Stadtrat festgesetzt?

Gab es dagegen Rechtsmittelverfahren, falls ja, wann wurde diese Verfahren auf welcher Stufe rechtskräftig abgeschlossen?

Wann wurde im Anschluss daran der Antrag auf Projektgenehmigung nach § 45 StrG beim Amt für Mobilität eingereicht?

Anzahl der übermässig belärmten Anzahl Personen (nach Massgabe der Lärmschutzverordnung des Bundes).

Anzahl der Personen, die im Umkreis von 100 m um diese Strassen wohnen.

Weitere Punkte die für eine Signalisation von Tempo 30 sprechen, z. B. Schulwegquerungen, Unfallschwerpunkte, Richtplaneinträge.

Gibt es entlang dieser Strassen Wohnbauprojekte (inkl. Anzahl Wohnungen), die aufgrund von Lärmgrenzwertüberschreitungen ohne Ausnahmegewilligung nicht mehr genehmigungsfähig wären?

Der Stadtrat listet folgend mit Stand per 15. Dezember 2025 diejenigen überkommunalen Abschnitte auf, für die ein Stadtratsbeschluss (STRB) mit der Festsetzung bereits erwirkt wurde (einschliesslich erstinstanzlicher Entscheide über Rechtsmittel, sofern erforderlich) und für welche ein Antrag auf Genehmigung beim Kanton Zürich gestellt wurde, für die aber noch kein Regierungsratsbeschluss vorliegt. Dabei werden die für die Publikation in einer Verfügung zusammengefassten Tempo-30-Abschnitte unter dem gleichen Punkt erfasst.

Zuerst aufgelistet werden die Abschnitte ohne Strassenbauprojekt, also Abschnitte, bei denen der Teil des Strassenprojekts ausschliesslich aus Sanierungserleichterungen besteht. Die Abschnitte, die im Rahmen eines Strassenbauprojekts umgesetzt werden, folgen anschliessend nach einem einführenden Paragraphen.

– **Albisriederstrasse (Albisriederplatz bis Rautistrasse)**

Festsetzung: STRB Nr. 2906/2025, 17.09.2025, rechtskräftig

Strassenprojekt (Sanierungserleichterungen): keine Einsprachen

Verkehrsvorschriften: ein Neubeurteilungsbegehren (NBB), Rückzug vor 1. Instanz

Antrag auf Genehmigung an das Amt für Mobilität (AFM): 30.09.2025

Personen über Immissionsgrenzwert (IGW): Tag: 720 (380 bleiben bei Tempo 30 bestehen), Nacht: 1110 (930 bleiben bei Tempo 30 bestehen). Davon über dem Alarmwert (AW): Tag: 60 (0 bleiben bei Tempo 30 bestehen), Nacht: 50 (0 bleiben bei Tempo 30 bestehen). Zusätzlich Arbeitsplätze mit IGW-Überschreitungen am Tag: 90 (0 bleiben bei Tempo 30 bestehen).



4/12

Weitere Gründe für Tempo 30: Verkehrssicherheit (Schulwege/-übergänge, Mischverkehr mit Velo).

Der Abschnitt befindet sich teilweise in einem Verdichtungsgebiet gemäss kommunalem Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen (SLöBA).

– **Gladbachstrasse-/Vogelsangstrasse (Rigiplatz bis Gladbachstrasse 124)**

Festsetzung: STRB NR. 2909/2025, 17.09.2025, rechtskräftig

Strassenprojekt (Sanierungserleichterungen): keine Einsprachen

Verkehrsvorschriften: ein NBB, Rückzug vor 1. Instanz

Antrag auf Genehmigung an das AFM: 30.09.2025

Personen über IGW: Tag: 900 (640 bleiben bei Tempo 30 bestehen), Nacht: 920 (750 bleiben bei Tempo 30 bestehen). Davon über AW: Tag: 20 (0 bleiben bei Tempo 30 bestehen), Nacht: keine. Zusätzlich Arbeitsplätze mit IGW-Überschreitungen am Tag: 110 (0 bleiben bei Tempo 30 bestehen).

Weitere Gründe für Tempo 30: Verkehrssicherheit (Mischverkehr Velo, ungeregelte Schulwegüberquerungen, Sichtweiten Grundstücksausfahrten), Aufenthaltsqualität

– **Gutstrasse (Schaufelberger- bis Birmensdorferstrasse)**

Festsetzung: STRB Nr. 2701/2025, 03.09.2025, rechtskräftig

Strassenprojekt (Sanierungserleichterungen): keine Einsprachen

Verkehrsvorschriften: zwei NBB, Rückzüge vor 1. Instanz

Antrag auf Genehmigung an das AFM: 30.09.2025

Personen über IGW: Tag: 700 (110 bleiben bei Tempo 30 bestehen), Nacht: 820 (420 bleiben bei Tempo 30 bestehen). Keine über AW. Keine Arbeitsplätze mit IGW-Überschreitungen am Tag.

Weitere Gründe für Tempo 30: Verkehrssicherheit (Regionaler Radweg und Velovorzugsroute, Schulwege/-übergänge), Aufenthaltsqualität.

Der Abschnitt befindet sich in einem Verdichtungsgebiet gemäss SLöBA.

– **Gutstrasse (Schaufelberger- bis Albisriederstrasse)**

Festsetzung: STRB Nr. 2910/2025, 17.09.2025, rechtskräftig

Strassenprojekt (Sanierungserleichterungen): keine Einsprachen

Verkehrsvorschriften: ein NBB, Rückzug vor 1. Instanz

Antrag auf Genehmigung an das AFM: 13.10.2025

Personen über IGW: Tag: 350 (130 bleiben bei Tempo 30 bestehen), Nacht: 380 (330 bleiben bei Tempo 30 bestehen). Keine über AW. Keine Arbeitsplätze mit IGW-Überschreitungen am Tag.



5/12

Weitere Gründe für Tempo 30: Verkehrssicherheit (zwei Unfallschwerpunkte, Breiten und Art der Veloführung für Velovorzugsroute nicht adäquat, Fussgängerquerungen entsprechen nicht den Normen, Schulwege/-übergänge. Richtplan: Fussweg mit erhöhter Aufenthaltsqualität). Aufenthaltsqualität bei publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen.

Der Abschnitt befindet sich in einem Verdichtungsgebiet gemäss SLöBA.

– **Hammerstrasse (Zolliker- bis Drahtzugstrasse)**

Festsetzung: STRB Nr. 2663/2025, 27.08.2025, rechtskräftig

Strassenprojekt (Sanierungserleichterungen): keine Einsprachen

Verkehrsvorschriften: ein NBB, Rückzug vor 1. Instanz

Antrag auf Genehmigung an das AFM: 30.09.2025

Personen über IGW: Tag: 290 (180 bleiben bei Tempo 30 bestehen), Nacht: 150 (0 bleiben bei Tempo 30 bestehen). Keine über AW. Zusätzlich Arbeitsplätze mit IGW-Überschreitungen am Tag: 10 (0 bleiben bei Tempo 30 bestehen).

Weitere Gründe für Tempo 30: Verkehrssicherheit (Mischverkehr Velo, Schulwege entlang der Strasse).

– **Kehlhofstrasse (Birmensdorferstrasse bis Schlossgasse)**

Festsetzung: STRB Nr. 2702/2025, 03.09.2025, rechtskräftig

Strassenprojekt (Sanierungserleichterungen): keine Einsprachen

Verkehrsvorschriften: keine NBB

Antrag auf Genehmigung an AFM am: 30.09.2025

Personen über IGW: Tag: 290 (40 bleiben bei Tempo 30 bestehen), Nacht: 290 (290 bleiben bei Tempo 30 bestehen). Keine über AW. Keine Arbeitsplätze mit IGW-Überschreitungen am Tag.

Weitere Gründe für Tempo 30: Verkehrssicherheit (Sichtverhältnisse bei Ausfahrten, regionaler Radweg im Richtplan, Teilstrecken mit Schulwegen), Aufenthaltsqualität.

– **Dörflistrasse (Berninaplatz bis Schaffhauser-/Nansenstrasse), Regensbergstrasse (Schaffhauserstrasse bis Dörflistrasse) und Tramstrasse (Schaffhauserstrasse bis Dörflistrasse)**

Festsetzung: STRB Nr. 2908/2025, 17.09.2025, rechtskräftig

Strassenprojekt (Sanierungserleichterungen): keine Einsprachen

Verkehrsvorschriften: ein NBB, Rückzug vor 1. Instanz

Antrag auf Genehmigung an das AFM: 30.09.2025

Personen über IGW total: Tag: 1160 (300 bleiben bei Tempo 30 bestehen), Nacht: 1520 (1250 bleiben bei Tempo 30 bestehen). Davon über AW: Tag: 20 (0 bleiben bei Tempo 30 bestehen), Nacht: keine. Keine Arbeitsplätze mit IGW-Überschreitungen am Tag.



6/12

Weitere Gründe für Tempo 30: Verkehrssicherheit (vier Unfallschwerpunkte an der Dörflistrasse, Mischverkehr mit Velo, Schulwege entlang der Dörflistrasse).

Der Abschnitt befindet sich teilweise in einem Verdichtungsgebiet gemäss SLöBA.

– **Friesstrasse (Bhf. Oerlikon bis Neunbrunnenstrasse)**

Festsetzung: STRB Nr. 2662/2025, 27.08.2025, rechtskräftig

Strassenprojekt (Sanierungserleichterungen): keine Einsprachen

Verkehrsvorschriften: keine NBB

Antrag auf Genehmigung an das AFM: 30.09.2025

Personen über IGW: Tag: 420 (100 bleiben bei Tempo 30 bestehen), Nacht: 580 (490 bleiben bei Tempo 30 bestehen). Keine über AW. Keine Arbeitsplätze mit IGW-Überschreitungen am Tag.

Weitere Gründe für Tempo 30: Verkehrssicherheit (regionale Veloroute, Schulwege/-übergänge), Aufenthaltsqualität für publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen.

– **Höschgasse (Zolliker- bis Seefeldstrasse)**

Festsetzung: STRB Nr. 2911/2025, 17.09.2025, rechtskräftig

Strassenprojekt (Sanierungserleichterungen): keine Einsprachen

Verkehrsvorschriften: ein NBB, Rückzug vor 1. Instanz

Antrag auf Genehmigung an das AFM: 30.09.2025

Personen über IGW: Tag: 290 (50 bleiben bei Tempo 30 bestehen), Nacht: 20 (20 bleiben bei Tempo 30 bestehen). Keine über AW. Keine Arbeitsplätze mit IGW-Überschreitungen am Tag.

Weitere Gründe für Tempo 30: Verkehrssicherheit (Mischverkehr Velo, Schulwege/-übergänge).

– **Neumünsterstrasse (Hegibachplatz bis Zollikerstrasse)**

Festsetzung: STRB Nr. 2912/2025, 17.09.2025, rechtskräftig

Strassenprojekt (Sanierungserleichterungen): keine Einsprachen

Verkehrsvorschriften: ein NBB, Rückzug vor 1. Instanz

Antrag auf Genehmigung an das AFM: 30.09.2025

Personen über IGW: Tag: 200 (170 bleiben bei Tempo 30 bestehen), Nacht: 50 (50 bleiben bei Tempo 30 bestehen). Keine über AW. Keine Arbeitsplätze mit IGW-Überschreitungen am Tag.

Weitere Gründe für Tempo 30: Verkehrssicherheit (Mischverkehr, Schulwege mit geringen Trottoirbreiten).



7/12

– **Wehntalerstrasse (Schaffhauserstrasse bis Hofwiesenstrasse)**

Festsetzung: STRB Nr. 2913/2025, 17.09.2025, rechtskräftig

Strassenprojekt (Sanierungserleichterungen): keine Einsprachen

Verkehrsvorschriften: keine NBB

Antrag auf Genehmigung an das AFM: 30.09.2025

Personen über IGW: Tag: 610 (490 bleiben bei Tempo 30 bestehen), Nacht: 720 (650 bleiben bei Tempo 30 bestehen). Davon über AW: Tag: 10 (10 bleiben bei Tempo 30 bestehen), Nacht: keine. Keine Arbeitsplätze mit IGW-Überschreitungen am Tag.

Weitere Gründe für Tempo 30: Verkehrssicherheit (ungeregelter Schulwegübergang, Velo im Mischverkehr).

Der Abschnitt befindet sich auf kleinen Teilstrecken in einem Verdichtungsgebiet gemäss SLöBA.

– **Bucheggplatz**

Festsetzung: STRB Nr. 2907/2025, 17.09.2025, rechtskräftig

Strassenprojekt (Sanierungserleichterungen): keine Einsprachen

Verkehrsvorschriften: ein NBB, Rückzug vor 1. Instanz

Antrag auf Genehmigung an das AFM: 06.10.2025

Personen über IGW: Tag: 240 (210 bleiben bei Tempo 30 bestehen), Nacht: 250 (250 bleiben bei Tempo 30 bestehen). Keine über AW. Zusätzlich Arbeitsplätze mit IGW-Überschreitungen am Tag: 20 (0 bleiben bei Tempo 30 bestehen).

Weitere Gründe für Tempo 30: Verkehrssicherheit (generelle vereinfachte Orientierung und Fahrstreifenwechsel)

Der Abschnitt befindet sich in einem Verdichtungsgebiet gemäss SLöBA.

– **Hardstrasse (Albisriederplatz bis Hardplatz)**

Festsetzung: STRB Nr. 3009/2025, 24.09.2025, rechtskräftig

Strassenprojekt (Sanierungserleichterungen): keine Einsprachen

Verkehrsvorschriften: ein NBB, Rückzug vor 1. Instanz

Antrag auf Genehmigung an AFM am: 06.10.2025

Personen über IGW: Tag: 1020 (930 bleiben bei Tempo 30 bestehen), Nacht: 1470 (1370 bleiben bei Tempo 30 bestehen). Keine über AW. Zusätzlich Arbeitsplätze mit IGW-Überschreitungen am Tag: 30 (0 bleiben bei Tempo 30 bestehen).

Weitere Gründe für Tempo 30: Verkehrssicherheit (ungeregelte Schulwegübergänge, Mischverkehr mit Velo), Aufenthaltsqualität.

Eine Strassenseite des Abschnitts befindet sich teilweise in einem Verdichtungsgebiet gemäss SLöBA.

– **Langstrasse (Zollstrasse bis Lagerstrasse)**



8/12

Festsetzung: STRB Nr. 3010/2025, 24.09.2025, rechtskräftig

Strassenprojekt (Sanierungserleichterungen): keine Einsprachen

Verkehrsvorschriften: ein NBB, Rückzug vor 1. Instanz

Antrag auf Genehmigung an das AFM: 06.10.2025

Personen über IGW: Tag: 140 (70 bleiben bei Tempo 30 bestehen), Nacht: 360 (360 bleiben bei Tempo 30 bestehen). Keine über AW. Keine Arbeitsplätze mit IGW-Überschreitungen am Tag.

Weitere Gründe für Tempo 30: Verkehrssicherheit (Unfallschwerpunkt).

– **Winterthurerstrasse (Dübendorf-/Bockler- bis Ueberlandstrasse)**

Festsetzung: STRB Nr. 2914/2025, 17.09.2025, rechtskräftig

Strassenprojekt (Sanierungserleichterungen): keine Einsprachen

Verkehrsvorschriften: keine NBB

Antrag auf Genehmigung an AFM am: 13.10.2025

Personen über IGW: Tag: 560 (380 bleiben bei Tempo 30 bestehen), Nacht: 910 (520 bleiben bei Tempo 30 bestehen). Keine über AW. Keine Arbeitsplätze mit IGW-Überschreitungen am Tag.

Weitere Gründe für Tempo 30: Verkehrssicherheit (Schulwege/-übergänge, Velo im Mischverkehr).

Der Abschnitt befindet sich teilweise in einem Verdichtungsgebiet gemäss SLöBA.

– **Kreuzstrasse (Seefeldstrasse bis Zeltweg), Zeltweg (Kreuzplatz bis Merkurstrasse) und Merkurstrasse (Zeltweg bis Kreuzbühlstrasse)**

Festsetzung: STRB Nr. 3123/2025, 01.10.2025, rechtskräftig

Strassenprojekt (Sanierungserleichterungen): keine Einsprachen

Verkehrsvorschriften: ein NBB, Rückzug vor 1. Instanz

Antrag auf Genehmigung an das AFM: 13.10.2025

Personen über IGW total: Tag: 450 (210 bleiben bei Tempo 30 bestehen), Nacht: 480 (370 bleiben bei Tempo 30 bestehen). Davon über AW: Tag: 2 (0 bleiben bei Tempo 30 bestehen), Nacht: keine. Zusätzlich Arbeitsplätze mit IGW-Überschreitungen am Tag: 72 (0 bleiben bei Tempo 30 bestehen).

Weitere Gründe für Tempo 30: Verkehrssicherheit (Velo im Mischverkehr), Aufenthaltsqualität bei publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen.

– **Lagerstrasse (Gessnerbrücke bis Langstrasse):**

Festsetzung und Entscheid über NBB: STRB Nr. 3557/2025, 05.11.2025, rechtskräftig

Strassenprojekt (Sanierungserleichterungen): keine Einsprachen

Verkehrsvorschriften: ein NBB, mit STRB in 1. Instanz abgeschlossen

Antrag auf Genehmigung an das AFM: 17.11.2025



9/12

Personen über IGW: Tag: 330 (50 bleiben bei Tempo 30 bestehen), Nacht: 430 (380 bleiben bei Tempo 30 bestehen). Keine über AW. Keine Arbeitsplätze mit IGW-Überschreitungen am Tag.

Weitere Gründe für Tempo 30: Verkehrssicherheit (Velorouten, Fussverbindungen, Fussgängerbereiche), Aufenthaltsqualität für publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen.

– **Winterthurerstrasse (Schwamendingenstrasse bis Bocklerstrasse) und Schwamendingenstrasse (Dörflistrasse bis Winterthurerstrasse)**

Festsetzung und Entscheid über NBB: STRB Nr. 953/2025, 02.04.2025

Strassenprojekt (Sanierungserleichterungen): keine Einsprachen

Verkehrsvorschriften: drei NBB, Rekurs hängig vor dem Regierungsrat

Antrag auf Genehmigung an das AFM: 26.06.2025

Personen über IGW: Tag: 1000 (660 bleiben bei Tempo 30 bestehen). Nacht: 1360 (1110 bleiben bei Tempo 30 bestehen). Davon über AW: Tag: 50 (0 bleiben bei Tempo 30 bestehen), Nacht: 40 (0 bleiben bei Tempo 30 bestehen). Zusätzlich Arbeitsplätze mit IGW-Überschreitungen am Tag: 100 (60 bleiben bei Tempo 30 bestehen).

Weitere Gründe für Tempo 30: Verkehrssicherheit (Velorouten, Schulwegübergänge, Unfallschwerpunkte), Aufenthaltsqualität.

Der Teil-Abschnitt Schwamendingenstrasse befindet sich in einem Verdichtungsgebiet gemäss SLöBA.

– **Winterthurer-/Ueberlandstrasse (Einfahrt Tierspital / Bülach- bis Schwamendingenstrasse)**

Festsetzung und Entscheid über NBB: STRB Nr. 2636/2024, 11.9.2024

Strassenprojekt (Sanierungserleichterungen): keine Einsprachen

Verkehrsvorschriften: zwei NBB, Rekurse hängig vor dem Regierungsrat

Antrag auf Genehmigung an das AFM: 26.06.2025

Personen über IGW: Tag: 1450 (1330 bleiben bei Tempo 30 bestehen), Nacht: 1740 (1640 bleiben bei Tempo 30 bestehen). Davon über AW: Tag: 450 (430 bleiben bei Tempo 30 bestehen), Nacht: 280 (230 bleiben bei Tempo 30 bestehen). Zusätzlich Arbeitsplätze mit IGW-Überschreitungen am Tag: 550 (550 bleiben bei Tempo 30 bestehen).

Weitere Gründe für Tempo 30: Verkehrssicherheit (Velorouten gemäss regionalem Richtplan und abschnittsweise Schulwege). Verkehrsfluss geringfügig positiv.

Der Abschnitt befindet sich grösstenteils in einem Verdichtungsgebiet gemäss SLöBA.

– **Schimmelstrasse/Seebahnstrasse (Manessestrasse bis Hohlstrasse)**

Festsetzung: STRB Nr. 3755/2025, 19.11.2025, rechtskräftig

Strassenprojekt (Sanierungserleichterungen): keine Einsprachen

Verkehrsvorschriften: keine NBB



10/12

Antrag auf Genehmigung an das AFM: 27.11.2025 (berichtigter Stadtratsbeschluss wurde nachgereicht am 15.12.2025)

Personen über IGW: Tag: 2300 (1810 bleiben bei Tempo 30 bestehen), Nacht: 3160 (2650 bleiben bei Tempo 30 bestehen). Davon über AW: Tag: 380 (90 bleiben bei Tempo 30 bestehen), Nacht: 210 (90 bleiben bei Tempo 30 bestehen). Zusätzlich Arbeitsplätze mit IGW-Überschreitungen am Tag: 430 (40 bleiben bei Tempo 30 bestehen).

Weitere Gründe für Tempo 30: keine

Bei Strassenabschnitten, deren Lärmsanierung im Zuge der Realisierung von Strassenbauprojekten erfolgt, ist die Publikation der angepassten Verkehrsvorschriften (Höchstgeschwindigkeit) mit der öffentlichen Auflage des Bauprojekts nach § 16 StrG zu koordinieren. Der Bericht zu den Sanierungserleichterungen bildet dabei einen Teil der Unterlagen der Strassenbauprojekte. Die Umsetzung der Signalisation ist an die Rechtskraft des Strassenbauprojekts gebunden und ist mit den Bauarbeiten zu koordinieren.

Nachfolgend die Liste der Strassenabschnitte, deren Lärmsanierung im Zuge der Realisierung von Strassenbauprojekten erfolgt:

- **Rämistrasse (Gloriastrasse bis Schönbergstrasse) und Gloriastrasse (Rämistrasse bis Vorderberg), Bauprojekt 15089**

Festsetzung: STRB Nr. 3691/2024, 27.11.2024

Keine Rechtsmittel gegen die geplante Geschwindigkeitsreduktion.

Fünf Einsprachen wurden gegen andere Massnahmen des Projekts eingereicht. Gegen den STRB wurde von mehreren Einsprechenden gemeinsam Rekurs eingereicht. Dieser ist beim Regierungsrat hängig.

Antrag auf Genehmigung an das AFM: 16.06.2025

Personen über IGW: Bewohnende gibt es in diesem Abschnitt keine. IGW-Überschreitungen am Tag bei Studierenden, Dozierenden und Besuchenden, die sich in diesem Abschnitt regelmässig in lärmempfindlichen, auf die Strasse ausgerichteten Räumen der Universität Zürich aufhalten: 690 (240 bleiben bei Tempo 30 bestehen).

Weitere Gründe für Tempo 30: Verkehrssicherheit (hohe Fussgängerfrequenzen, viele Querungen), Aufenthaltsqualität bei publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen, verbesserter Verkehrsfluss.

- **Sihlquai (Zollbrücke bis Escher-Wyss-Platz) und Gasometerstrasse (Sihlquai bis Limmatstrasse), Bauprojekt 06017**

Festsetzung: STRB Nr. 3291/2024, 30.10.2024

Antrag auf Genehmigung an das AFM: 11.02.2025

Keine Rechtsmittel gegen die geplante Reduktion der Höchstgeschwindigkeit.

Die Projektfestsetzung wurde von sechs Parteien angefochten. Die Rekurse sind beim Regierungsrat hängig.



11/12

Personen über IGW total: Tag: 1420 (650 bleiben bei Tempo 30 bestehen), Nacht: 280 (230 bleiben bei Tempo 30 bestehen). Keine über AW. Keine Arbeitsplätze mit IGW-Überschreitungen am Tag.

Weitere Gründe für Tempo 30: Verkehrssicherheit (ungeregelte Strassenübergänge, Unfallschwerpunkte), Aufenthaltsqualität.

– **Birchstrasse (Regensbergstrasse bis Wehntalerstrasse), Bauprojekt 10029**

Festsetzung: STRB Nr. 449/2025, 26.02.2025

Keine Rechtsmittel gegen die geplante Reduktion der Höchstgeschwindigkeit.

Fünf Einsprachen wurden gegen andere Massnahmen des Projekts eingereicht sowie ein NBB gegen die Verkehrsvorschriften (nicht das Geschwindigkeitsregime). Gegen den STRB wurden Rekurse erhoben. Diese sind beim Regierungsrat bzw. beim Statthalteramt hängig.

Antrag auf Genehmigung an das AFM: 11.03.2025

Personen über IGW: Tag: 610 (120 bleiben bei Tempo 30 bestehen), Nacht: 650 (480 bleiben bei Tempo 30 bestehen). Keine über AW. Zusätzlich Arbeitsplätze mit IGW-Überschreitungen am Tag: 40 (0 bleiben bei Tempo 30 bestehen).

Weitere Gründe für Tempo 30: Verkehrssicherheit (Schulwege und Schulwegübergänge).

Der Abschnitt befindet sich in einem Verdichtungsgebiet gemäss SLöBA.

– **Vorderberg, Bergstrasse (Vorderberg bis Zürichbergstrasse) und Kraftstrasse (Zürichbergstrasse bis Gladbachstrasse), Bauprojekt 02284**

Festsetzung: STRB Nr. 1757/2024, 12.06.2024

Keine Rechtsmittel gegen die geplante Reduktion der Höchstgeschwindigkeit.

Gegen andere Massnahmen des Projekts, auch gegen Verkehrsvorschriften, die nicht die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit betreffen, wurden zwei Einsprachen erhoben und ein NBB gestellt. Mit dem STRB wurden das NBB und eine Einsprache gutgeheissen, die andere Einsprache abgewiesen. Gegen die Abweisung der Einsprache wurde Rekurs erhoben. Dieser ist beim Regierungsrat hängig.

Antrag auf Genehmigung an das AFM: 16.12.2024

Personen über IGW: Tag: 80 (80 bleiben bei Tempo 30 bestehen), Nacht: 80 (80 bleiben bei Tempo 30 bestehen). Keine über AW.

Tempo 30 soll nicht aus Lärmschutzgründen eingeführt werden, sondern aus Gründen der Verkehrssicherheit (z. B. Schulwege mit anspruchsvollen Übergängen).



12/12

Frage 2

Sollte die Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh ihren Plan umsetzen wollen, rechtskräftig getroffene und zum Teil seit vielen Jahren bestehende Geschwindigkeitsfestlegungen zu widerrufen, welches wäre der rechtliche Weg, dies zu machen? Welche Interventionsmöglichkeiten hätte der Stadtrat? Welche Interventionsmöglichkeiten hätten betroffene Personen, die dann einer stärkeren Lärmbelastung und/oder höheren Verkehrsgefahren ausgesetzt wären?

Änderungen an bestehenden Geschwindigkeitsfestlegungen sind als funktionelle Verkehrsanordnung zu erlassen und gemäss § 7 Abs. 1 KSigV zu publizieren.

Es ist davon auszugehen, dass nach dem Inkrafttreten der – vom Stadtrat angefochtenen – Änderung des Strassengesetzes aufgrund der Mobilitätsinitiative die Zuständigkeit für Geschwindigkeitsanordnungen auf Strassen mit überkommunaler Bedeutung in den Städten Zürich und Winterthur bei der Kantonspolizei liegen wird. Weiter ist davon auszugehen, dass die Städte Zürich und Winterthur in die kantonalen Entscheide einbezogen werden, zumal sie nicht nur für den Erlass von funktionellen Verkehrsanordnungen, die nicht die Höchstgeschwindigkeit betreffen, sondern gemäss Strassengesetz auch für die Projektierung und Festsetzung von baulichen Massnahmen sowie zur Festsetzung von Sanierungserleichterungen zuständig bleiben. Die entsprechenden Abläufe sind noch zu definieren.

Den Städten Zürich und Winterthur steht als betroffene Gemeinwesen der Rechtsmittelweg gegen die Änderungen von bestehenden Geschwindigkeitsfestlegungen offen (Art. 3 Abs. 4 Satz 3 SVG). Gleiches gilt für Personen, die in ihren schutzwürdigen Interessen betroffen sind.

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter