



Beschluss des Stadtrats

vom 19. Juni 2024

GR Nr. 2024/128

Nr. 1839/2024

Schriftliche Anfrage von Sanija Ameti und Reis Luzhnica betreffend Fahrverbot auf der Langstrasse, bessere Information der Verkehrsteilnehmenden, Finanzierung eines digitalen Wechselsignals und Begründung der gewählten, kaum wahrnehmbaren Signalisation

Am 20. März 2024 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Sanija Ameti (GLP) und Reis Luzhnica (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2024/128, ein:

Durch das Fahrverbot auf der Zürcher Langstrasse (Diererstrasse-Brauerstrasse), welches grundsätzlich sinnvoll ist, hat die Stadt in zwei Monaten rund 2.7 Millionen Franken über Bussen eingenommen (27 278 Bussen im Zeitraum vom 8. Januar bis 7. März 2024). Die Verantwortlichen der Stadt sollen aber nach dem ersten Betriebsmonat eine bessere Signalisation mit einem digitalen Wechselsignal aus Kostengründen verworfen haben (<https://www.nzz.ch/zueroich/zueroich-stadt-17-millionen-franken-bussgelder-wegen-fahrverbot-auf-langstrasse-ld.1815110>). Obwohl die Busseneinnahmen in der zweiten Hälfte abgenommen haben, bleiben sie weiterhin sehr hoch und können insofern nicht pauschal mit einer Fahrlässigkeit der Verkehrsteilnehmenden begründet werden.

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

1. Hat sich der Stadtrat Massnahmen überlegt, wie er die Verkehrsteilnehmenden in Zukunft besser über das Fahrverbot informieren kann? Falls ja, welche?
2. Dank den über Bussen generierten Einnahmen ist die Stadtkasse nun über 2.7 Millionen Franken voller. Könnte nun eine Signalisation mit einem digitalen Wechselsignal, oder generell eine bessere Signalisation, finanziert werden?
3. Ist es üblich, dass bei Einführungen von Fahrverboten auf bisher bekannte Durchfahrtsstrassen nur eine provisorisch, kaum wahrzunehmende Signalisation aufgestellt wird?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Seit den 1970er-Jahren ist die «Verkehrsarme Langstrasse» in Zürich ein Thema. Bei der umfassenden Sanierung der Strasse 1994 konnten erste Erfahrungen mit der Sperrung der Langstrasse gesammelt werden. 1999 führte das Tiefbauamt ein Mitwirkungsverfahren durch, um die Meinungen der Bevölkerung zu möglichen Verkehrslösungen in Erfahrung zu bringen. Betreffend einer verkehrsarmen Langstrasse konnte kein Konsens gefunden werden. Gegenüber einer Totalsperrung waren die Mitwirkenden noch kritischer eingestellt, da sie sich vor zu viel Kriminalität und den Exzessen des Nachtlebens fürchteten. Übereinstimmung herrschte hingegen hinsichtlich der Notwendigkeit eines Kundenparkhauses, der Langstrasse als Velo- und ÖV-Rückgrat sowie einer notwendigen Aufwertung des Strassenraums als sicherer öffentlicher Raum.

Mit der Festsetzung des kommunalen Richtplans bekräftigten der Gemeinderat 2003 und die Zürcher Stimmberechtigten anlässlich der Volksabstimmung im Jahr 2004 eine verkehrsarme Langstrasse. Die Dienstabteilung Verkehr liess darauf in einer Verkehrsstudie die Auswirkungen einer Totalsperrung der Langstrasse prüfen. 2006 wurden mit interessierten Anwohnen-



2/4

den und Gewerbetreibenden Workshops durchgeführt. Aus den dabei gewonnenen Erkenntnissen entwickelten die Dienstabteilung Verkehr und das Tiefbauamt ein Verkehrsführungskonzept für die Langstrasse und Umgebung. Ziel war es, die Langstrasse vom Durchgangsverkehr zu befreien unter Berücksichtigung des Bevölkerungsanliegens, die Sicherheit zu gewährleisten. Zudem stellte sich heraus, dass das neue Verkehrsführungskonzept die unterschiedlichen Verhältnisse während des Tages und der Nacht zu berücksichtigen hat. Somit entstanden die Varianten «Langstrasse ohne Durchgangsverkehr während des Tages» und «Langstrasse mit beschränktem Durchgangsverkehr während der Nacht». Aufgrund von Rückmeldungen aus der Bevölkerung stellte sich als beste neue Geltungsdauer des Fahrverbots die Zeitspanne zwischen 00.30 Uhr und 05.30 Uhr heraus. Somit entstand eine Variante ohne und eine mit beschränktem Durchgangsverkehr. Die entwickelte Lösung ergab Verbesserungen insbesondere für den ÖV und die Velofahrenden. Die verkehrlichen Anordnungen wurden im Jahr 2008 verfügt und rechtskräftig.

Die rechtskräftig verfügten Verkehrsanordnungen von 2008 sollten möglichst rasch umgesetzt werden. Dabei wurde überprüft, welche baulichen Massnahmen notwendig und welche verkehrlichen Auswirkungen zu erwarten sind. Basierend auf einer im Jahr 2015 durchgeführten Verkehrsstudie wurde das Verkehrskonzept für die «Verkehrsarme Langstrasse» optimiert. 2018 genehmigte das kantonale Amt für Verkehr (heute Amt für Mobilität) das Konzept und die Lärmschutzmassnahmen.

Nach Durchführung des Mitwirkungsverfahrens gemäss § 13 Strassengesetz (StrG, LS 722.1) wurde das Projekt «Langstrasse, Abschnitt Stauffacher- bis Dienerstrasse mit Strassenlärm- sanierung und Umweltverträglichkeitsbericht» 2018 öffentlich aufgelegt. Gleichzeitig wurden die neuen Verkehrsvorschriften ausgeschrieben. Gegen das Projekt gingen fünf Einsprachen ein. Eine Überprüfung des Projekts zeigte, dass den Anträgen zum Teil entsprochen werden konnte. Das überarbeitete Projekt wurde im Januar 2020 öffentlich aufgelegt. Gleichzeitig wurden die neuen Verkehrsvorschriften ausgeschrieben. Gegen das Strassenbauprojekt und die Verkehrsvorschriften gingen drei Einsprachen ein. Im November 2020 setzte der Stadtrat das Projekt fest und entschied über die Einsprachen.

Die Umsetzung des Projekts konnte im November 2023 abgeschlossen werden.

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

Frage 1

Hat sich der Stadtrat Massnahmen überlegt, wie er die Verkehrsteilnehmenden in Zukunft besser über das Fahrverbot informieren kann? Falls ja, welche?

Jede Verkehrsumstellung ist mit einer nötigen Eingewöhnungszeit verbunden, bis sich die Verkehrsteilnehmenden in der neuen verkehrlichen Situation richtig verhalten. Bei zeitabhängigen Regimen ist die Eingewöhnung umso anspruchsvoller, da sich die Verkehrsregeln je nach Tageszeit ändern. Zudem ist ein Tagfahrverbot intuitiv weniger einleuchtend als ein Nachtfahrverbot.

Bei der Umsetzung des Fahrverbots wurden in einem ersten Schritt je einseitig die Fahrverbotssignale bei der Brauer- bzw. Dienerstrasse gestellt. Nach ungefähr vier Wochen wurden mehrere temporäre Vorsignale auf Höhe der Stauffacher-, Hohl- und Schöneeggstrasse posi-



3/4

tioniert, um auf das angepasste Verkehrsregime aufmerksam zu machen (vgl. untenstehende Grafik).

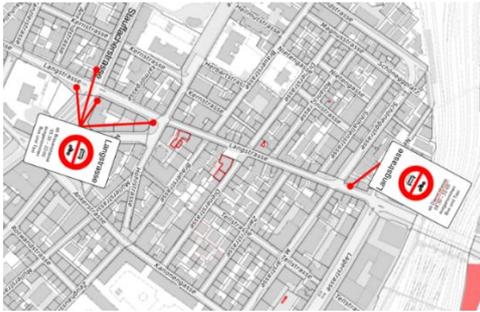


Abbildung 1: Temporäre Vorsignalisation

Mitte Januar 2024 wurden ergänzende Fahrverbotssignale bei der Brauer- bzw. Dienerstrasse angebracht, um das Regime mit einer beidseitigen Signalisation zu verdeutlichen.



Abbildung 2: Beidseitige Fahrverbotssignalisation

Gleichzeitig wurden permanente Vorsignale eingangs Langstrasse ab Stauffacherstrasse und weiter eine entfernte Wegweisung mit dem Hinweis auf das Tagfahrverbot angebracht.



Abbildung 3: Permanente Vorsignale



4/4

Auch durch Kommunikationsmassnahmen wurde die Einführung des Fahrverbots begleitet:

- Medienmitteilungen: 7. November 2022: [Die Stadt befreit die Langstrasse vom Durchgangsverkehr - Stadt Zürich \(stadt-zuerich.ch\)](https://www.stadt-zuerich.ch/medienmitteilungen/2022/11/07/die-stadt-befreit-die-langstrasse-vom-durchgangsverkehr)
- 27. September 2023: [Das Projekt «Autoarme Langstrasse» ist umgesetzt - Stadt Zürich \(stadt-zuerich.ch\)](https://www.stadt-zuerich.ch/medienmitteilungen/2023/09/27/das-projekt-autoarme-langstrasse-ist-umgesetzt)
- Verkehrsmeldung: Versand am 19. September 2023 mit Hinweis auf neue Verkehrsführung
- Medieneinladung: Versand am 22. September 2023 mit Hinweis auf neue Verkehrsführung
- Medienanlass: 27. September 2023 mit Stadträtin Simone Brander und Stadtrat Daniel Leupi
- Website: [stadt-zuerich.ch/langstrasse](https://www.stadt-zuerich.ch/langstrasse)
- Social Media Posts

Es wurde in Bezug auf die Information von Verkehrsteilnehmenden sehr viel unternommen. In einer solchen speziellen Situation wie an der Langstrasse mit einem Tagfahrverbot, wo man intuitiv ein Nachtfahrverbot erwarten würde, hat sich nun gezeigt, dass dies offensichtlich nicht genügt. Der Stadtrat geht davon aus, dass ein Wechselsignal die Information der Verkehrsteilnehmenden verbessern würde.

Frage 2

Dank den über Bussen generierten Einnahmen ist die Stadtkasse nun über 2.7 Millionen Franken voller. Könnte nun eine Signalisation mit einem digitalen Wechselsignal, oder generell eine bessere Signalisation, finanziert werden?

Das Tagfahrverbot ist zwar deutlich und korrekt signalisiert, wird aber offensichtlich zu wenig wahrgenommen. Deshalb möchte der Stadtrat ein Wechselsignal einrichten. Ein solches bedingt bauliche Massnahmen. Die Kosten dafür werden im Budget 2025 eingestellt.

Frage 3

Ist es üblich, dass bei Einführungen von Fahrverboten auf bisher bekannte Durchfahrtsstrassen nur eine provisorisch, kaum wahrzunehmende Signalisation aufgestellt wird?

Die Abmessungen von Signalisationen sind in der eidgenössischen Signalisationsverordnung (SSV, SR 741.21) festgelegt. Bei kommunalen, nicht klassierten Strassen wie der Langstrasse werden üblicherweise Signalisationen im Normalformat (60 cm Durchmesser) geplant und montiert.

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter