



Beschluss des Stadtrats

vom 1. Dezember 2021

Nr. 1217/2021

Dienstabteilung Verkehr, Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung dritte Etappe

IDG-Status: öffentlich

Ausgangslage

Am 30. Mai 2012 erschien das «Zonenkonzept Tempo 30 kommunale Strassen» und bildete die erste Etappe der Strassenlärmsanierung in der Stadt Zürich. Am 11. Dezember 2013 (Stadtratsbeschluss [STRB] Nr. 1111/2013) hat der Stadtrat dem Konzept für Tempo- und Verkehrsregimes mit ÖV-Trassierung und somit der zweiten Etappe zugestimmt. Während sich die erste Etappe auf einzelne Strassen beschränkte, wurde in der zweiten Etappe das ganze Stadtgebiet betrachtet. Es wurden Kriterien für die anzustrebende Höchstgeschwindigkeit definiert und ein Plan zeigte, welches Temporegime auf den Strassen angestrebt wird. Besonderes Augenmerk legte der Stadtrat auf allfällige negative Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr, indem er sich zu Trassierungen (Eigentrassees, Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr usw.) äusserte und bei Strassen, auf denen auch Busse und Trams verkehren, tendenziell auf Geschwindigkeitsreduktionen verzichtete.

Diese beiden Konzepte sind weitgehend umgesetzt. Das Fazit ist ernüchternd. Mit den bisher umgesetzten Geschwindigkeitsreduktionen konnte lediglich knapp ein Fünftel der von übermässigem Lärm Betroffenen entlastet werden, die bundesrechtliche Vorgabe der Strassenlärmsanierung ist also bei Weitem nicht erfüllt. Auch aus verkehrlicher Sicht ist die heutige Situation unbefriedigend. Viele Verkehrsteilnehmende bemängeln den häufigen, schlecht nachvollziehbaren Wechsel der geltenden Höchstgeschwindigkeit («Flickenteppich») und den entsprechenden «Schilderwald».

Durch mehrere Bundesgerichtsentscheide wurde die Praxis der Stadt Zürich zur Einführung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen gestützt. Die Beurteilung der Verhältnismässigkeit und das gewählte Vorgehen wurden positiv beurteilt. Aus den Erwägungen der Gerichtsentscheide wird klar, dass das Bundesgericht den Aspekten des Lärmschutzes sehr grosses Gewicht beimisst.

Am 19. November 2020 beauftragten die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements und die Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements, des Departements der Industriellen Betriebe und des Gesundheits- und Umweltdepartements die Dienstchefinnen und Dienstchefs der Dienstabteilungen Verkehr (DAV), Tiefbauamt (TAZ), Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) und Umwelt- und Gesundheitsschutz (UGZ), ein Gesamtkonzept «Strassenlärmsanierung dritte Etappe» zu erarbeiten. Die Federführung wurde der Sicherheitsvorsteherin bzw. der Direktorin der DAV zugewiesen.



2/4

Das Gesamtkonzept hat gemäss Auftrag einen konkreten Geschwindigkeitsplan (grafisch und deskriptiv) zu enthalten, der möglichst viele Personen von Immissionsgrenzwert (IGW) überschreitendem Strassenlärm entlastet und zudem den bestehenden Flickenteppich wo möglich behebt. Dieses Konzept soll dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt werden und die bisherigen Dokumente aus den Jahren 2012 und 2013 ablösen.

Am 14. Juli 2021 konkretisierte der Stadtrat den Auftrag und kommunizierte die folgenden Eckwerte mit einer Medienmitteilung:

- weitgehende Einführung von Tempo 30;
- die grosse Mehrheit der von übermässigem Strassenlärm Betroffenen soll entlastet werden;
- etappenweise Umsetzung, die bis mindestens 2030 dauern wird;
- in einem ersten Schritt sollen Strecken umgesetzt werden, bei denen geringe negative Auswirkungen für den ÖV entstehen;
- auch auf Strecken, auf denen der ÖV fährt, kann Tempo 30 eingeführt werden; die negativen Auswirkungen auf den ÖV sollen durch flankierende Massnahmen abgefedert werden.

Das Konzept in Kürze

Wichtige Bestandteile des Gesamtkonzepts sind die rechtliche Einordnung sowie die Einfügung in weitere städtische Strategien und Rahmenbedingungen (z. B. Richtplanung). Es stellt aber auch eine Auslegeordnung über verschiedene lärmbezogene Themen dar, die bei der Strassenlärmreduktion in Betracht zu ziehen sind sowie um weitere lärmreduzierende Massnahmen, die zusätzlich zu Tempo 30 von Bedeutung sind.

Eine zentrale Erkenntnis ist, dass die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in vielen Fällen nicht ausreicht, um die Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes vollständig zu eliminieren. Tempo 30 führt zwar zu einer wahrnehmbaren Lärmreduktion, muss aber oft durch weitere lärmreduzierende Massnahmen (z. B. lärmarme Beläge) begleitet werden. Ebenso reichen auch die anderen Massnahmen, wie lärmarme Beläge, vermehrte Elektromobilität usw. alleine nicht aus, um die bundesrechtlichen Vorgaben zu erreichen. Es braucht vielerorts eine Kombination verschiedener Massnahmen.

Das Herzstück des Konzepts ist der Geschwindigkeitsplan, der für das ganze Stadtgebiet die anzustrebende Höchstgeschwindigkeit festhält. In der Umsetzungsphase ist für jede einzelne Strasse mit vorgesehener Geschwindigkeitsherabsetzung ein Gutachten zu erstellen, mit dem geprüft wird, ob die bundesrechtlichen Bedingungen für eine Temporeduktion erfüllt sind.

Der Geschwindigkeitsplan sieht auf zahlreichen Strassen die Einführung von Tempo 30 vor. Zusätzlich zu den heute bereits bestehenden 37 km, auf denen aus Gründen der Strassenlärmreduktion Tempo 30 eingeführt wurde, sind im Gesamtkonzept weitere rund 150 km mit Tempo 30 vorgesehen.

Wo die Verhältnismässigkeit einer Temporeduktion tagsüber nicht gegeben ist, soll die Signalisation von Tempo 30 nachts zum Einsatz kommen. Bisher gibt es bloss eine Strecke, auf der Tempo 30 nur nachts gilt. Neu soll dieses Regime gemäss Gesamtkonzept auf 22 km zur



3/4

Anwendung kommen. Tempo 30 nachts ist vor allem auf Strassen vorgesehen, bei denen die Netzhierarchie oder die Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr gegen Tempo 30 sprechen. Der Nachtlärm ist besonders störend und schädlich, sodass mit der Einführung des Nachtregimes eine klare Verbesserung für die Betroffenen erzielt wird. Allerdings bleibt damit die Sanierungspflicht in den meisten Fällen bestehen.

Auf voraussichtlich 45 km wird weiterhin Tempo 50 gelten. Es sind dies hauptsächlich die grossen Ein- und Ausfallsachsen sowie Strassen, die für den öffentlichen Verkehr eine besondere Bedeutung haben. Für weitere 22 km hat der Stadtrat vertiefende Abklärungen in Auftrag gegeben. Es handelt sich hauptsächlich um die Prüfung eines separaten Trassees für den öffentlichen Verkehr.

Würden alle im Gesamtkonzept angestrebten Geschwindigkeitsreduktionen umgesetzt werden, was in jedem Fall eine positive Beurteilung durch das jeweils zu erstellende Gutachten voraussetzt, könnten von den rund 140 000 Personen, die heute von übermässigem Lärm betroffen sind, 48 000 Personen am Tag und 95 000 Personen in der Nacht profitieren.

Das Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung dritte Etappe sieht – im Gegensatz zu den beiden früheren Konzepten – vermehrt Geschwindigkeitsreduktionen auf Strassen vor, die auch vom öffentlichen Verkehr genutzt werden. Um die negativen Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr möglichst gering zu halten, soll bei diversen Strassen geprüft werden, ob dem Tram über einen unabhängigen Bahnkörper eine höhere maximale Geschwindigkeit ermöglicht werden kann. Zudem werden weitere Massnahmen zur Beschleunigung und Priorisierung des öffentlichen Verkehrs geprüft.

Nächste Schritte

Der Stadtrat hat beschlossen, dass die Umsetzung etappenweise erfolgen soll und mindestens bis zum Jahr 2030 dauern wird. Während die Erarbeitung des Gesamtkonzepts unter der Federführung der DAV erfolgte, soll die Umsetzung wieder in der ordentlichen Zuständigkeit für die Strassenlärmsanierung, die dem Tiefbauamt obliegt, geplant und durchgeführt werden. Der Aufwand für die Erstellung der zahlreichen Gutachten (DAV) und akustischen Projekte (UGZ) sowie die Umsetzung der Signalisationen (DAV) werden erhebliche Ressourcen binden. Zudem ist mit zahlreichen, aufwändigen Rechtsmittelverfahren zu den Verkehrsanordnungen zu rechnen, die federführend bei der DAV und dem Departementssekretariat des Sicherheitsdepartements bearbeitet werden müssen, was mit dem heutigen Personalbestand nicht möglich ist. Zudem sind aufwändige Rechtsmittelverfahren bei Strassenbauprojekten zu erwarten, die federführend vom TAZ zu bearbeiten sind. Auch bei den VBZ sind für die Umsetzung personelle Ressourcen und längere Vorlaufzeiten vorzusehen. Es werden zusätzliche Investitionen und hohe Mehrkosten im Betrieb anfallen (Implementierung Fahrpläne, Fahrplanverfahren, Koordination mit Finanzierungsvorhaben, Personalrekrutierung, Fahrzeugbeschaffung, Anpassungen oder Ausbauten von Garagen-/Depotinfrastruktur und der allfälligen Infrastruktur an Endhaltestellen). Die Mehrkosten wurden bis dato vom ZVV und dem Verkehrsrat nicht akzeptiert, obschon sie sich aufgrund der Erfüllung der gesetzlichen Pflicht zur Strassenlärmsanierung ergeben. Der Stadtrat hat deshalb gegen den Verbundfahrplan 2022/23 und die darin beschlossenen Angebotsreduktionen Rekurs eingereicht. Ob die Stadt oder der Kan-



4/4

ton die Finanzierung des Mehraufwands übernehmen muss, ist noch in Klärung. Ohne Finanzierung der Mehrkosten würde ein Angebotsabbau resultieren. Der Stadtrat hat sich jedoch bereits in der oben erwähnten Medienmitteilung zu einem Erhalt des Angebots bekannt.

Im Rahmen der Umsetzungsplanung ist zu klären, welche Ressourcen notwendig sind. Sie werden dem Stadtrat beziehungsweise dem Gemeinderat zum gegebenen Zeitpunkt beantragt.

Auf den im Einvernehmen mit den Vorstehenden des Tiefbau- und Entsorgungs-, des Gesundheits- und Umweltdepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe gestellten Antrag der Vorsteherin des Sicherheitsdepartements beschliesst der Stadtrat:

1. Das Gesamtkonzept «Strassenlärmsanierung dritte Etappe» gemäss Beilage 1 (datiert vom 1. Dezember 2021) wird verabschiedet.
2. Das Tiefbauamt, die Dienstabteilung Verkehr, der Umwelt- und Gesundheitsschutz und die Verkehrsbetriebe werden unter der Federführung des Tiefbauamts beauftragt, die notwendigen Schritte für die Umsetzung an die Hand zu nehmen. Die Dienstabteilung Verkehr wird beauftragt, mit den notwendigen Gutachten zu prüfen, ob die bundesrechtlichen Voraussetzungen für die vorgesehenen Geschwindigkeitsreduktionen erfüllt sind. Zudem sind flankierende Massnahmen zur Reduktion der negativen Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr zu evaluieren.
3. Das Controlling über den Umsetzungsfortschritt der Geschwindigkeitsreduktionen erfolgt koordiniert mit der Berichterstattung im Rahmen von «Stadtverkehr 2025» und der Lärmschutzstrategie.
4. Über das weitere Vorgehen bezüglich der Mehrkosten der Verkehrsbetriebe sowie allfällige zusätzliche Ressourcen im Zusammenhang mit den zu erstellenden Gutachten und der Bearbeitung der Rechtsmittelverfahren wird mit separatem Beschluss bzw. im Rahmen der Budgetierung entschieden.
5. Mitteilung je unter Beilage an die Vorstehenden des Sicherheitsdepartements, des Tiefbau- und Entsorgungs-, des Gesundheits- und Umweltdepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrats, die Stadtschreiberin, den Rechtskonsulenten, die Dienstabteilung Verkehr, das Tiefbauamt, den Umwelt- und Gesundheitsschutz und die Verkehrsbetriebe.

Im Namen des Stadtrats
Die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti