



IDG Status (Auszufüllen durch Departement)

- öffentlich
 nicht öffentlich
 teilweise öffentlich
 befristet nicht öffentlich:
 untersteht nicht dem IDG, daher nicht öffentlich

Verfügung

vom 30. Juli 2024
Nummer 2555_300.150.450-1087172

Gestützt auf Art. 3 des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr (SVG) vom 19.12.1958, die eidgenössische Verordnung über die Strassensignalisation (SSV) vom 5.9.1979, § 27 der Verordnung über den Vollzug des Strassensignalisationsrechts des Bundes (Kantonale Signalisationsverordnung) vom 21.11.2001, Art. 3 lit. a der Vorschriften über den Vollzug des Strassensignalisationsrechts des Bundes (Städtische Signalisationsvorschriften) vom 20.8.2008 (AS 551.320),

verfügt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements:

Permanente Verkehrsvorschriften, Kreis 8

- 1 Im Zusammenhang mit der 3. Etappe Strassenlärmsanierung in der Stadt Zürich durch Geschwindigkeitsreduktion (STRB Nr. 1217/2021) und aus Gründen der Verkehrssicherheit ergehen für nachstehenden Verkehrsweg koordiniert mit der Auflage des Strassenlärmsanierungsprojekts des Tiefbauamts der Stadt Zürich gemäss § 16 des Strassengesetzes (StrG, LS 722.1) folgende Verkehrsvorschriften:

Zone mit Geschwindigkeitsbeschränkungen (Tempo 30)

Die bestehende Zone «Riesbach», in der die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt ist, wird um den folgenden Strassenabschnitt ergänzt:

- Höschgasse, Teilstück Seefeld- bis Zollikerstrasse

Zone mit Parkierungsverbot

Die Parkverbotszone «Riesbach», in der das Parkieren (Aufstellen zu andern Zwecken als zum Güterumschlag oder Ein- und Aussteigenlassen), ausgenommen auf den Parkfeldern gemäss örtlicher Markierung und Signalisation, verboten ist, wird um folgenden Strassenabschnitt ergänzt:

- Höschgasse, Teilstück Seefeld- bis Zollikerstrasse



2/3

- 2 Die Verkehrsvorschriften werden mit dem Aufstellen der Signale, beziehungsweise mit dem Anbringen der Markierungen, rechtsverbindlich.

- 3 *Es werden aufgehoben:*

Höschgasse

Die Verfügung des Vorstehers des Polizeidepartements vom 26. Juli 1967: Parkierungsverbot. Das Parkieren (Aufstellen zu andern Zwecken als zum Güterumschlag oder Ein- und Aussteigenlassen) ist verboten: auf dem nordwestlichen Fahrbahnrand, zwischen der Zolliker- und der Mühlebachstrasse, zwischen der Wildbach- und der Arbenzstrasse, zwischen der Arbenz- und der Riesbachstrasse.

Die Verfügung der Vorsteherin des Sicherheitsdepartements vom 7. Mai 2020: Höchstgeschwindigkeit 30 km/h. Auf dem nachstehenden Strassenteilstück wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit nachts zwischen 22.00 und 6.00 Uhr auf 30 km/h herabgesetzt: zwischen der Seefeld- und der Zollikerstrasse.

- 4 Gegen diese Verfügung kann innert 30 Tagen beim Stadtrat Zürich, Postfach, 8022 Zürich, schriftlich ein Begehren um Neuurteilung eingereicht werden. Das Begehren muss einen Antrag und dessen Begründung enthalten. Wer ein Neuurteilungsbegehren stellt, muss glaubhaft darlegen, inwieweit ihm oder ihr aufgrund der verfügten Verkehrsanordnung ein persönlicher Nachteil erwächst. Die Verfahrenskosten sind von der unterliegenden Partei zu tragen. Die Rechtsmittelfrist beginnt erst mit der koordinierten Publikation des Strassenlärmsanierungsprojekts des Tiefbauamts der Stadt Zürich gemäss §16 StrG im Kantonalen Amtsblatt vom 9. August 2024 zu laufen.
- 5 Unterlagen zum Strassenlärmsanierungsprojekts des Tiefbauamts der Stadt Zürich und den Verkehrsvorschriften sind ab Beginn der Rechtsmittelfrist während 30 Tagen unter stadt-zuerich.ch/planaufgaben sowie im 4. Stock des Tiefbauamts der Stadt Zürich öffentlich einsehbar (Werdmühleplatz 3, Amtshaus V; jeweils von Montag bis Donnerstag von 8–12 und von 13–17 Uhr sowie am Freitag von 8–12 und von 13–16 Uhr).
- 6 Der Vollzug obliegt der Dienstabteilung Verkehr.
- 7 Ziffern 1, 2, 3, 4 und 5 werden im Städtischen Amtsblatt unter der Überschrift: **«Permanente Verkehrsvorschriften, Kreis 8»** am 7. August 2024 veröffentlicht.
- 8 Mitteilung an die Stadtpolizei VKA-ZVO, stp-kommandokanzlei@zuerich.ch, die Kantonspolizei Zürich, Verkehrspolizei-Spezialabteilung, vpsa-vao@kapo.zh.ch, SK SID/V (Extranet) und die Dienstabteilung Verkehr.



3/3

Für richtigen Auszug

**Renata
Schild** Digital
unterschrieben
von Renata Schild
Datum: 2024.07.30
07:24:22 +02'00'

*Nach Antrag verfügt:
Vorsteherin des Sicherheitsdepartements:*

Golta Raphael Digital unterschrieben von
Golta Raphael
Datum: 2024.07.30 10:51:25
+02'00'



Vorsteherin des Sicherheitsdepartements
auf dem Dienstweg

Zürich, 29. Juli 2024 / davzut

ELO Geschäfts-Nr. 2555_300.150.450-1087172

Höschgasse

Regelung des fließenden Verkehrs, Erweiterung der Tempo-30-Zone «Riesbach»

Begründung und Antrag

Die Höschgasse ist eine regionale Verbindungsstrasse, welche die beiden Hauptverkehrsstrassen Bellerive- und Forchstrasse verbindet. Auf dem Abschnitt zwischen der Seefeld- und Zollikerstrasse gilt tagsüber Tempo 50, welches nachts auf 30 km/h reduziert wird.

Basierend auf dem Stadtratsbeschluss Nr. 1217/2021 vom 1. Dezember 2021 zur 3. Etappe Lärmsanierung soll auf dem erwähnten Abschnitt der Höschgasse die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h geprüft werden (Art. 108 Abs. 4 SSV i. V. m. Art. 2a Abs. 6 SSV). Das bei einem Ingenieurbüro eingeholte Gutachten kommt zum Schluss, dass sich die Herabsetzung der Geschwindigkeit ganztags als verhältnismässig erweist. Mit der Anordnung von Tempo 30 kann entlang der Höschgasse die Anzahl Personen mit einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte (IGW) am Tag um ca. 83 % reduziert werden. In der Nacht ist bereits Tempo 30 signalisiert, daher können die Anwohnenden mit IGW-Überschreitungen nicht weiter reduziert werden.

Mit der ganztägigen Anordnung von Tempo 30 erhöht sich auf dem betroffenen Strassenperimeter die Verkehrssicherheit und das Sicherheitsempfinden. Davon profitieren die Zufussgehenden und insbesondere Schulkinder auf dem Schulweg, die sich teilweise auf schmalen Gehwegen bewegen werden. Zudem steigt das Sicherheitsempfinden der im Mischverkehr geführten Velofahrenden, da durch die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit die Geschwindigkeitsdifferenz zum motorisierten Individualverkehr reduziert wird. Für die vielen privaten Parkplätze und Zufahrten mit ungenügenden Sichtverhältnissen entlang der Höschgasse verbessert sich die Situation insofern, als die herannahenden Fahrzeuge mit geringerer Geschwindigkeit unterwegs sind und somit eine kürzere Sichtdistanz notwendig ist, um reagieren zu können.

Zudem wird die Aufenthaltsqualität sowie die Koexistenz zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden gefördert und eine siedlungsverträgliche Abwicklung des



2/2

motorisierten Individualverkehrs im dicht besiedelten Quartier herbeigeführt. Dies ist in der Nähe der Seefeldstrasse besonders relevant, weil diese und die angrenzenden Strassen zur Seefeldstrasse als Quartierzentrum (QUARZ) klassiert sind. Bei der Höschgasse ist das beim Abschnitt bis zur Riesbachstrasse der Fall.

Der vorliegende Abschnitt der Höschgasse soll in die angrenzend bestehende Tempo-30-Zone «Riesbach» integriert werden. Gleichzeitig soll auch die deckungsgleiche Zone mit Parkierungsverbot «Riesbach» um den betroffenen Strassenabschnitt erweitert werden.

Die Einführung von Tempo 30 erfolgt mit reinen Signalisations- und Markierungsanpassungen. Bauliche Anpassungen sind derzeit nicht vorgesehen.

Der Rechtsdienst des Tiefbauamts ersucht darum, die Ausschreibung der Verkehrsvorschriften koordiniert mit der Publikation des Strassenlärmsanierungsprojekt des Tiefbauamts gemäss § 16 Strassengesetz, am **Mittwoch, 7. August 2024**, erscheinen zu lassen.

Esther Arnet
Direktorin

Digital unterschrieben von
Stempfel Julie Cécile
Datum: 2024.07.29
08:26:21 +02'00'

- Situationsplan
- Einzelverfügung
- Gutachten zur Herabsetzung der allg. Höchstgeschwindigkeit «Höschgasse»

Kopie an:

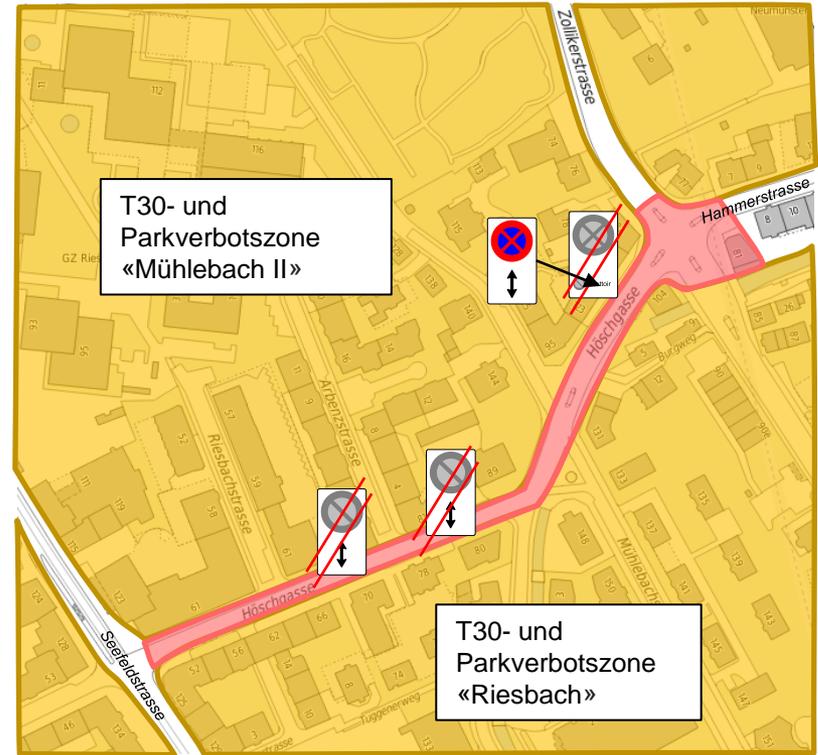
- Stadtpolizei Zürich, SIA-C-QWRIES, KrC 8

Bestand



Bestehende T30- und Parkverbotszone

Geplanter Vollzug



Bestehende T30- und Parkverbotszone

Neu T30- und Parkverbotszone «Riesbach»



Tempo-30-Gutachten Strassenlärmsanierung

Gutachten Höschgasse

Projekt-Nr.: 22'539

28. Juni 2024 / 1-02





Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	3
2	Erforderlichkeit der Temporeduktion	5
3	Zweckmässigkeit der Temporeduktion	6
4	Weitere Auswirkungen der Temporeduktion	7
5	Schlussfolgerung	8
	Anhänge	9
A	Unfallkarten	9
B	Verkehrserhebung	9
C	Akustisches Gutachten UGZ	9
D	Beurteilung ÖV-Folgen VBZ	9



1 Ausgangslage

Strassenabschnitt Höschgasse von Seefeldstrasse bis Zollikerstrasse (Kreis 8)



Anlass Verminderung einer übermässigen Umweltbelastung im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung, Art. 108 Abs. 2 lit. d. SSV.
 Verbesserung der Verkehrssicherheit: Wenn bestimmte Strassenbenützer einen besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutz bedürfen, Art. 108 Abs. 2 lit. a. SSV.

Geschwindigkeitsregime
 Bestehend: 50 km/h, 30 km/h nachts
 Geplant: 30 km/h, Einbindung in bestehende Zonen

Funktion, Lage, Ausbaustandard
 Funktion: Regionale Verbindungsstrasse
 Kommunale Veloroute (Seefeldstr. bis Mühlebachstr.)
 Regionaler Radweg geplant (Mühlebachstr. bis Zollikerstr.)
 Regionale Velolandroute (Querung entlang Mühlebachstr.)
 Lage im Netz: Verbindung der beiden Hauptverkehrsstrassen Bellerivestrasse (Rechtes Zürichseeufer) und Forchstrasse (Autobahn/Oberland).
 Zufahrt Velovorzugsroute Mühlebachstrasse
 Umgebung: Supermarkt und Läden im Bereich Seefeldstrasse
 Primarschule Seefeld, sowie Campus Riesbach (Gymnasium, Erwachsenenbildung) in direkter Nachbarschaft
 Ferner Schulhaus Neumünster (an Neumünsterstrasse)

- Ausbaustandard/Strassencharakter:
- 2-spurig mit Mittelstreifen: ca. 6.5 m Fahrbahn (Seefeld- bis Mühlebachstr.)
 - 3-spurig mit Abbiegespur vor Knoten Zollikerstrasse: ca. 10 m Fahrbahn
 - Höschgasse vortrittsberechtigt, ausser Knoten Seefeldstrasse und Knoten Zollikerstrasse LSA gesteuert
 - Offene Gestaltung mit flachen Randabschlüssen
 - Im westlichen Abschnitt viele private Querparkierung mit Manöver über Höschgasse

- Es besteht am Knoten Mühlebachstrasse eine Abbiegehilfe für Velos, ansonsten ist keine Veloinfrastruktur vorhanden
- Auf der Strecke 3 Fussgängerstreifen (alle Schulwege)
- Diverse Schulwege in Quer und Längsrichtung



Westlicher Abschnitt mit Blick Richtung Osten



Knoten Mühlebachstrasse mit Blick Richtung Osten

Öffentlicher Verkehr Buslinie 33 im 7½ min-Takt
 Ab 2025 Nachtbuslinie N33
 Bushaltestelle Höschgasse vor Knoten Seefeldstrasse
 Bushaltestelle Botanischer Garten (Ri Hegibachplatz) vor Knoten Zollikerstrasse
 Alle Haltestellen sind Fahrbahnhaltestellen.

Unfallstatistik Zeitraum: 01.01.2018 – 31.12.2022 (5 Jahre)
 Verkehrsunfälle: 14
 Verletzte: 6 Leichtverletzte
 Unfalltypen:
 Schleuder- oder Selbstunfälle: 5
 Überholunfall oder Fahrstreifenwechsel: 1
 Auffahrunfall: 1
 Abbiegeunfälle: 3



Einbiegeunfälle:	3
Fussgängerunfall:	1
Beteiligung:	18 MIV, 1 anderes Fahrzeug, 1 unbekanntes Fahrzeug, 1 Fussgänger, 4 Fahrräder

Es sind keine Auffälligkeiten im Unfallgeschehen zu erkennen.

Verkehrsmessung

Standort: Höschgasse, Höhe Hausnr. 70
Zeitraum: 17. Juni 2023 - 25. Juni 2023

DTV (Ri Zollikerstr.):	2'683 Fz/d
DTV (Ri Seefeldstr.):	2'460 Fz/d
DTV (Querschnitt):	5'144 Fz/d
MSP (7-8 Uhr):	325 Fz/h
ASP (17-18 Uhr):	379 Fz/h
Tagesverkehr (Nt):	4'822 Fz/d
Nachtverkehr (Nn):	321 Fz/d
V ₅₀ (Ri Zollikerstr.):	31 km/h
V ₅₀ (Ri Seefeldstr.):	32 km/h
V ₅₀ (Querschnitt):	32 km/h
V ₈₅ (Ri Zollikerstr.):	38 km/h
V ₈₅ (Ri Seefeldstr.):	39 km/h
V ₈₅ (Querschnitt):	39 km/h



Die Geschwindigkeitsmessungen zeigen zudem, dass die gefahrene Geschwindigkeit tagsüber und nachts gleich hoch ist. Das bedeutet, dass das heute geltende T30-nachts kein Unterschied in den Geschwindigkeiten herbeiführt.

2 Erforderlichkeit der Temporeduktion

Strassenlärm

Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV: Wenn dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren:

Im aktuellen Zustand sind an der Höschgasse auf dem Abschnitt Zollikerstrasse bis Seefeldstrasse die Immissionsgrenzwerte (IGW) am Tag bei rund 290 Anwohnenden und in der Nacht bei rund 20 Anwohnenden überschritten. Anhaltende Lärmbelastungen haben unter Umständen für Anwohnende schwerwiegende gesundheitliche Folgen wie Schlafstörungen, kardiovaskuläre und metabolische Krankheiten, Kommunikationsstörungen oder Reduktion von Lern- und Leistungsfähigkeit. Lärm verursacht hohe externe Kosten.

Verkehrssicherheit

Art. 108 Abs. 2 lit. a SSV: Wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist:
Entlang der Höschgasse befinden sich viele private Parkplätze. Die Manöver zum Ein- und Ausparken finden über die Fahrbahn der Höschgasse statt. Durch die Bebauung und Bepflanzung der Gebäudevorzonen, sowie anderer parkierter Fahrzeuge, wird zudem die Sicht eingeschränkt. Zusammen mit der bestehenden Verkehrsbelastung auf der Höschgasse ist dies wenig verträglich und führt zu kritischen Situationen und gefährlichen Manövern.



Art. 108 Abs. 2 lit. b SSV: Wenn bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen:

Über und entlang der Höschgasse führen diverse Schulwege in die benachbarten Schulhäuser, was zu einem erhöhten Fussverkehr mit einem hohen Anteil von Kindern führt. Besonders die Querungen auf Höhe der Riesbach-, Arbenz- und Mühlebachstrasse sind für den Schulweg wichtig. Die Gehwege weisen mehrheitlich Mindestmasse auf, was sich in Kombination mit dem schmalen Strassenquerschnitt negativ auf das subjektive Sicherheitsempfinden auswirkt.

Aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse ist grösstenteils keine Veloinfrastruktur möglich, obwohl mehrere Velorouten durch den Perimeter führen.

Velofahrende und MIV verkehren somit im Mischverkehr. Der Geschwindigkeitsunterschied kann zu einem schlechten subjektiven Sicherheitsempfinden führen.

Die Höschgasse hat zudem eine Lenkungsfunktion für Velofahrende zur Velovorzugsroute Mühlebachstrasse und soll somit auch für ungeübte Velofahrende einen besonderen Komfort anbieten.

3 Zweckmässigkeit der Temporeduktion

Lärmreduktion	Tempo 30 senkt den Lärmmittelungspegel (Leq) tagsüber um ca. 3.3 dB(A). Die Spitzenpegel sinken um ca. 5 dB(A). Mit der Anordnung von Tempo 30 (tags) kann entlang des betreffenden Strassenabschnitts die Anzahl Personen mit IGW-Überschreitungen am Tag um ca. 83 % reduziert werden. Dadurch können unter Umständen schwerwiegende gesundheitliche Folgen für die Anwohnenden vermieden oder zumindest vermindert werden, was wiederum auch eine Reduktion der hohen externen Kosten bedeutet.
----------------------	--

In der Nacht ist auf dem betreffenden Strassenabschnitt bereits Tempo 30 signalisiert, daher können die Anwohnenden mit IGW-Überschreitungen nicht weiter reduziert werden.

Erhöhung der Verkehrssicherheit	Die Einführung von Tempo 30 erhöht die Verkehrssicherheit, weil sich durch den kürzeren Bremsweg bei Tempo 30 sowohl die Unfallwahrscheinlichkeit als auch die Unfallschwere verringern. Die Verkehrssicherheit und das subjektive Sicherheitsempfinden erhöht sich auch für die Velofahrenden im Mischverkehr entlang des gesamten Abschnittes, indem die Geschwindigkeitsdifferenz zum motorisierten Verkehr reduziert wird. Für die zu Fuss Gehenden verbessert sich das subjektive Sicherheitsempfinden auf den teilweise schmalen Gehwegen, insbesondere da es sich auch um Schulwege und Schulwegquerungen (auf Höhe der Riesbach-, Arbenz- und Mühlebachstrasse) handelt. Zudem wird die Aufenthaltsqualität sowie die Koexistenz zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden gefördert und eine siedlungsverträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs in dem dicht besiedelten Quartier herbeigeführt. Dies ist in der Nähe der Seefeldstrasse besonders relevant, weil diese und die angrenzenden Strassen zur Seefeldstrasse als Quartierzentrum (QUARZ) klassiert sind. Bei der Höschgasse ist der Abschnitt bis zur Riesbachstrasse betroffen. Für die vielen privaten Parkplätzen und Zufahrten mit ungenügenden Sichtverhältnissen entlang der Höschgasse verbessert sich die Situation insofern, dass die herannahenden Fahrzeuge mit geringerer Geschwindigkeit unterwegs sind und somit eine kürzere Sichtdistanz notwendig ist, um sicher agieren zu können.
--	---



4 Weitere Auswirkungen der Temporeduktion

Motorisierter Individualverkehr

Die Leistungskapazität wird nicht beeinträchtigt. Für die Leistungsfähigkeit massgebend sind die beiden LSA-gesteuerten Knoten bei der Einmündung in die Seefeld- und Zollikerstrasse. Die Einführung von Tempo 30 führt bei einer Strecke von ca. 300 m zu einer theoretischen Verlängerung der Fahrzeit um ca. 20 s. Da die heute gefahrenen Geschwindigkeiten bereits heute zwischen 30 und 40 km/h liegen, verlängern sich die Fahrzeiten, wenn überhaupt, nur minimal.

Der Verkehrsfluss sowie die verarbeiteten Verkehrsmengen auf dem Abschnitt werden durch die angrenzenden LSA-Knoten (Seefeldstrasse / Höschgasse und Zollikerstrasse / Höschgasse) bestimmt und dies bleibt mit der Einführung von Tempo 30 unverändert. Am Knoten Zollikerstrasse / Höschgasse ist in einem separaten Projekt die Aufhebung der Lichtsignalanlagen und die Einrichtung eines Kreisels geplant (Ausführung ab 2025 geplant). Die Berechnungen der Leistungsfähigkeit zeigen, dass ein Kreisels eine verbesserte Leistungsfähigkeit ermöglicht. Diese wird vom Geschwindigkeitsregime nicht beeinflusst, da die Fahrgeschwindigkeiten im Kreisels aufgrund der Kreiselsgeometrie ohnehin tief sind.

Damit liegt weder ein Kapazitätsabbau (Art. 104 Abs. 2 bis Verfassung des Kantons Zürich) noch eine Beeinflussung des Verkehrs auf Durchgangsstrassen des Stadtgebiets (§28 KSigV) vor

Die Netzhierarchie der Strasse wird durch das Tempo-30-Regime nicht gestört. Mit der Einführung von Tempo 30 auf der Höschgasse ist auf kommunal klassierten Strassen kein Ausweichverkehr zu erwarten, da die regionale Verbindungsstrasse vortrittsberechtigt bleibt und somit keine Zeitverzögerungen infolge Rechtsvortritts auftreten können. Auch mit der Einführung von Tempo 30 bleibt der betroffene Abschnitt der Höschgasse die schnellste Verbindung zwischen der Seefeldstrasse und der Zollikerstrasse.

Öffentlicher Verkehr

Betroffene Buslinien: 33, N33
Fahrgäste: 3'200 Personen/Tag

Linie 33

Zeitverlust: 503 s pro Umlauf, davon 2 s durch Abschnitt Höschgasse
Kostenfolgen: CHF 300'0000 pro Jahr*

Auf der Linie 33 wird neu während der Hauptverkehrszeit am Abend, Randverkehrszeit und am Wochenende ein zusätzliches Fahrzeug benötigt. Das dafür nötige Fahrzeug ist bereits zu anderen Betriebszeiten im Einsatz und somit vorhanden. Vorausgesetzt, dass T30 in der Triemlistrasse und Letzigraben bis dahin umgesetzt und das dafür notwendige Zusatzfahrzeug im Einsatz ist. Ansonsten kommt zur Hauptverkehrszeit am Morgen und Nebenverkehrszeit auch ein zusätzliches Fahrzeug zum Einsatz, welches beschafft werden muss (+530'000.-).

Linie N33

Zeitverlust: 503 s pro Umlauf, davon 2 s durch Abschnitt Höschgasse
Kostenfolgen: CHF 60'000 pro Jahr*

Die Linie N33 wird per Dezember 2025 neu eingeführt. Deshalb sind noch keine Daten zu den benötigten Wendezeiten vorhanden. Aufgrund der Unterschreitung



der Mindestwendezeit für das Personal, muss hier ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden. Das dafür nötige Fahrzeug ist bereits zu anderen Betriebszeiten im Einsatz und somit vorhanden.

Die Temporeduktion ist demnach nur möglich, wenn vorgängig der Zeitverlust durch die Temporeduktion an geeigneter Stelle kompensiert oder die Finanzierung der Mehrkosten mittels Fahrplanverfahren sichergestellt werden kann. Eine Temporeduktion ist aufgrund des laufenden Fahrplanverfahrens frühestmöglich ab Dezember 2028 möglich.

*Mehrkosten werden auch für die Abschnitte Hammerstrasse, Neumünsterstrasse, Bergstrasse, Toblerstrasse und Gladbachstrasse ausgewiesen, fallen aber effektiv nur einmal an.

Massnahmen an der Strassenoberfläche Zur Wahrung des Charakters als regionale Verbindungsstrasse und zur Vermeidung von Behinderungen des öffentlichen Verkehrs aufgrund von veränderten Vortrittsverhältnissen, werden keine Massnahmen an der Strassenoberfläche getroffen. Die Einführung der Tempo-30-Zone auf der Höschgasse ist ohne bauliche Massnahmen geplant. Bereits heute ist die Geschwindigkeit der Fahrzeuge tief. Die Strassenraumgestaltung entspricht dem vorgesehenen Verkehrsregime. Die vorhandenen Lichtsignalanlagen, Vortrittsverhältnisse und Markierungen (Fussgängerstreifen, Mittellinien) bleiben bestehen.

5 Schlussfolgerung

Mit der Einführung einer Tempo-30 Zone erhöht sich die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Aufgrund des kurzen Abschnittes und den beiden lichtsignalgesteuerten Knoten sind die minimalen Fahrzeiterhöhungen zu vernachlässigen. Ausweichverkehr wird mangels Alternativen nicht erwartet.

Es überwiegen die positiven Auswirkungen der Temporeduktion für den Gesundheitsschutz. Da keine unzumutbaren negativen Auswirkungen bestehen, wird Tempo 30 (ganztags) als verhältnismässig beurteilt.



Anhänge

- A Unfallkarten
- B Verkehrserhebung
- C Akustisches Gutachten UGZ
- D Beurteilung ÖV-Folgen VBZ



A Unfallkarten



Unfallschwere
Unfall mit:

- ▣ Getöteten U(G)
- Schwerverletzten U(SV)
- △ Leichtverletzten U(LV)
- ausschl. Sachschaden U(SS)

Unfalltyp

- ▣ 0 Schleuder- oder Selbstunfall
- ▣ 1 Überholunf., Fahrstreifenw.
- ▣ 2 Auffahrunfall
- ▣ 3 Abbiegeunfall
- ▣ 4 Einbiegeunfall
- ▣ 5 Überqueren der Fahrbahn
- ▣ 6 Frontalkollision
- ▣ 7 Parkierunfall
- ▣ 8 Fussgängerunfall
- ▣ 9 Tierunfall
- ▣ 00 Andere

DTV

- <1'000
- 1'000-2'500
- 2'500-5'000
- 5'000-10'000
- 10'000-25'000
- 25'000-50'000
- >50'000

Überwachungszonen

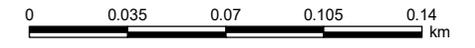
- aktiv
- inaktiv
- geplant

Kilometerpunkte (km 97+):

- 620 Nationalstrassen
- 620 Kantonsstrassen
- Gemeindestrassen

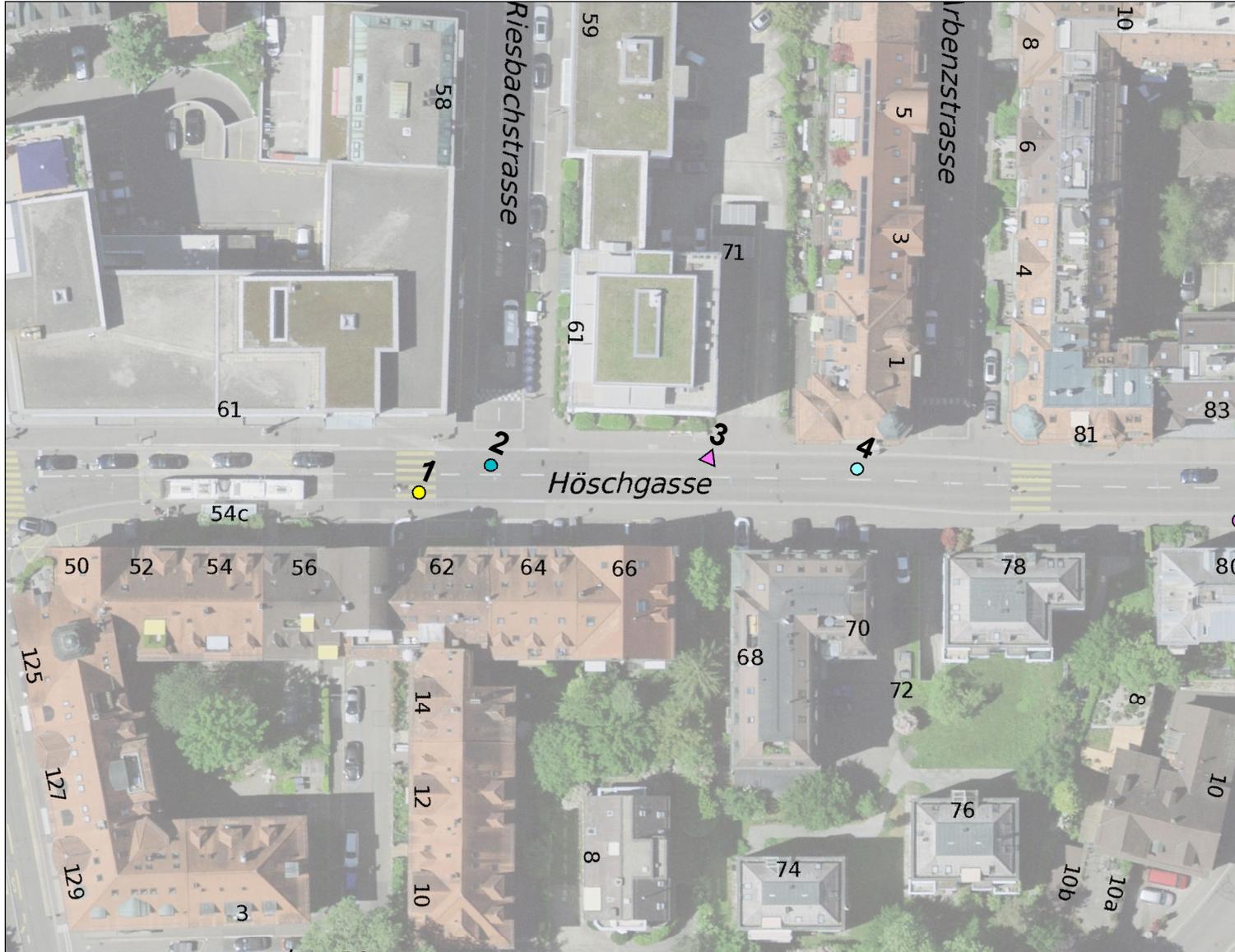
Points of Interest

- Kantons Grenzen
- Gemeindegrenzen



ca. 1:2'693





Unfallsschwere

Unfall mit:

- ▣ Getöteten U(G)
- Schwerverletzten U(SV)
- △ Leichtverletzten U(LV)
- ausschl. Sachschaden U(SS)

Unfalltyp

- ▣ 0 Schleuder- oder Selbstunfall
- ▣ 1 Überholunf., Fahrstreifenw.
- ▣ 2 Auffahrunfall
- ▣ 3 Abbiegeunfall
- ▣ 4 Einbiegeunfall
- ▣ 5 Überqueren der Fahrbahn
- ▣ 6 Frontalkollision
- ▣ 7 Parkierunfall
- ▣ 8 Fussgängerunfall
- ▣ 9 Tierunfall
- ▣ 00 Andere

DTV

- <1000
- 1000-2500
- 2500-5000
- 5000-10000
- 10000-25000
- 25000-50000
- >50000

Überwachungszonen

- aktiv
- inaktiv
- geplant

Kilometerpunkte km 97+/-

- 620
- 620

Bezugspunkte

- 620

Nationalstrassen

Kantonsstrassen

Gemeindestrassen

Points of Interest

Kantonsgrenzen

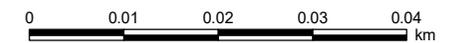
Gemeiddegrenzen



Unfallsschwere	
Unfall mit:	
▣	Getöteten U(G)
□	Schwerverletzten U(SV)
△	Leichtverletzten U(LV)
○	ausschl. Sachschaden U(SS)

Unfalltyp	
▣	0 Schleuder- oder Selbstunfall
▣	1 Überholunf., Fahrstreifenw.
▣	2 Auffahrunfall
▣	3 Abbiegeunfall
▣	4 Einbiegeunfall
▣	5 Überqueren der Fahrbahn
▣	6 Frontalkollision
▣	7 Parkierunfall
▣	8 Fussgängerunfall
▣	9 Tierunfall
▣	00 Andere

DTV						
<1000	1000-2500	2500-5000	5000-10000	10000-25000	25000-50000	>50000
aktiv	inaktiv	geplant	Überwachungszonen			
Kilometerpunkte km 97+/-	Bezugspunkte 620	620	Nationalstrassen			
620			Kantonsstrassen			
620			Gemeindestrassen			
Points of Interest			Kantonsgrenzen			
Gemeindegrenzen						



ca. 1:800





Unfallsschwere

Unfall mit:

- ▣ Getöteten U(G)
- Schwerverletzten U(SV)
- △ Leichtverletzten U(LV)
- ausschl. Sachschaden U(SS)

Unfalltyp

- ▣ 0 Schleuder- oder Selbstunfall
- ▣ 1 Überholunf., Fahrstreifenw.
- ▣ 2 Auffahrunfall
- ▣ 3 Abbiegeunfall
- ▣ 4 Einbiegeunfall
- ▣ 5 Überqueren der Fahrbahn
- ▣ 6 Frontalkollision
- ▣ 7 Parkierunfall
- ▣ 8 Fussgängerunfall
- ▣ 9 Tierunfall
- ▣ 00 Andere

DTV

- <1'000
- 1'000-2'500
- 2'500-5'000
- 5'000-10'000
- 10'000-25'000
- 25'000-50'000
- >50'000

Überwachungszonen

- aktiv
- inaktiv
- geplant

Kilometerpunkte km 97+/-

- 620

Bezugspunkte

- 620

Nationalstrassen

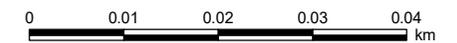
Kantonsstrassen

Gemeindestrassen

Points of Interest

Kantons Grenzen

Gemeindegrenzen



ca. 1:800

© ASTRA / Kantone
16.05.2023 / 2034207





B Verkehrserhebung

Verkehrserhebung

Ort: Höschgasse, Höhe Hausnr. 70
 Datum: 17.06.23 - 25.06.23

Auftragsnr.: 104.0282
 Bearbeiter: schb

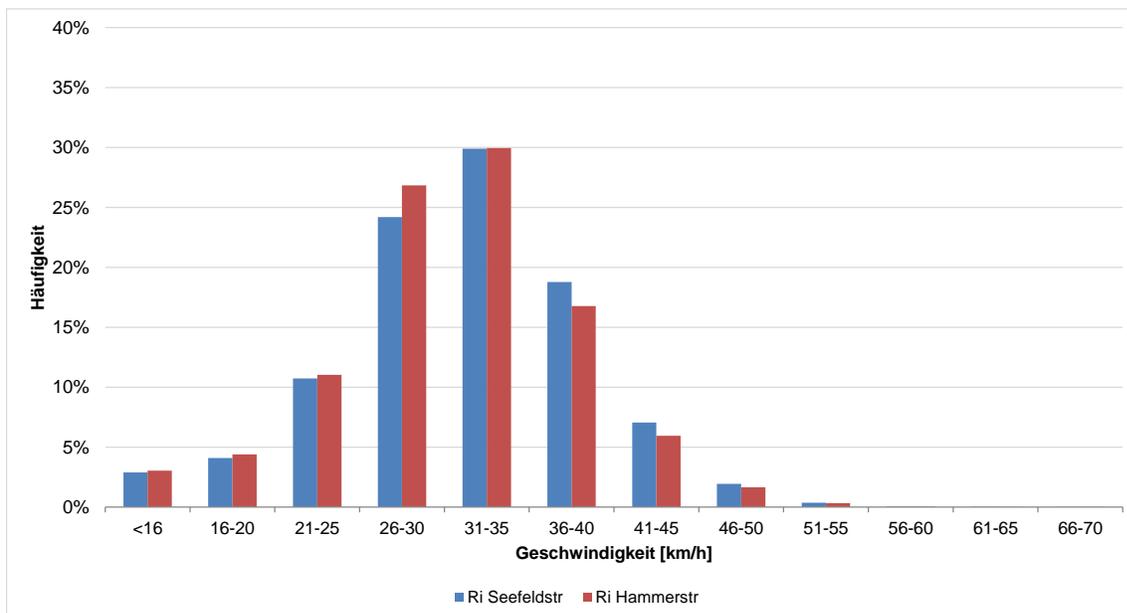


: \A\fn\i ['Y'XYg" ZYbh]WYb 'J Yf_Y\fgjgbX]b'XYb '5i gk Yfi b['Yb 'b]WYhYb\hUHb"

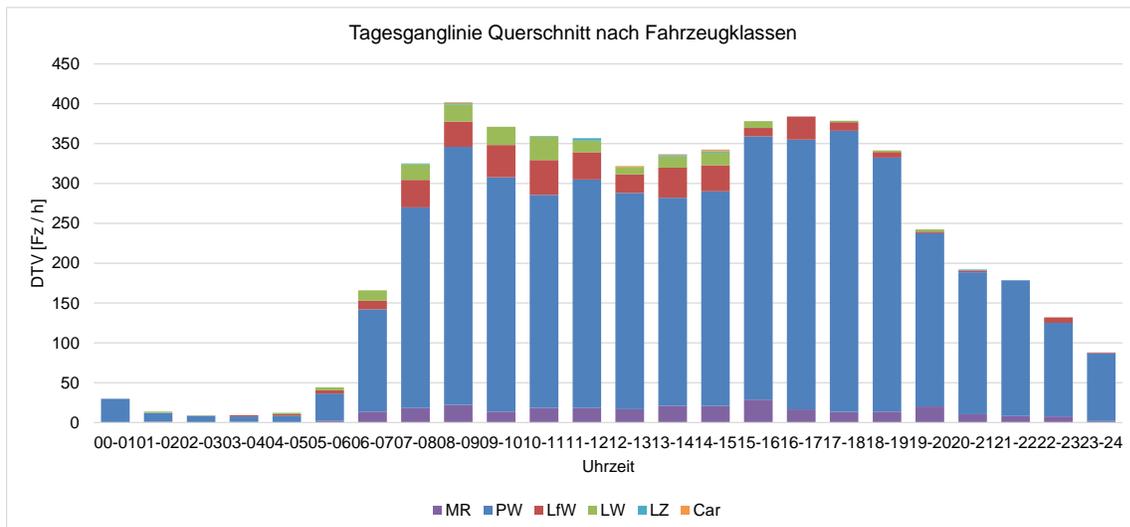
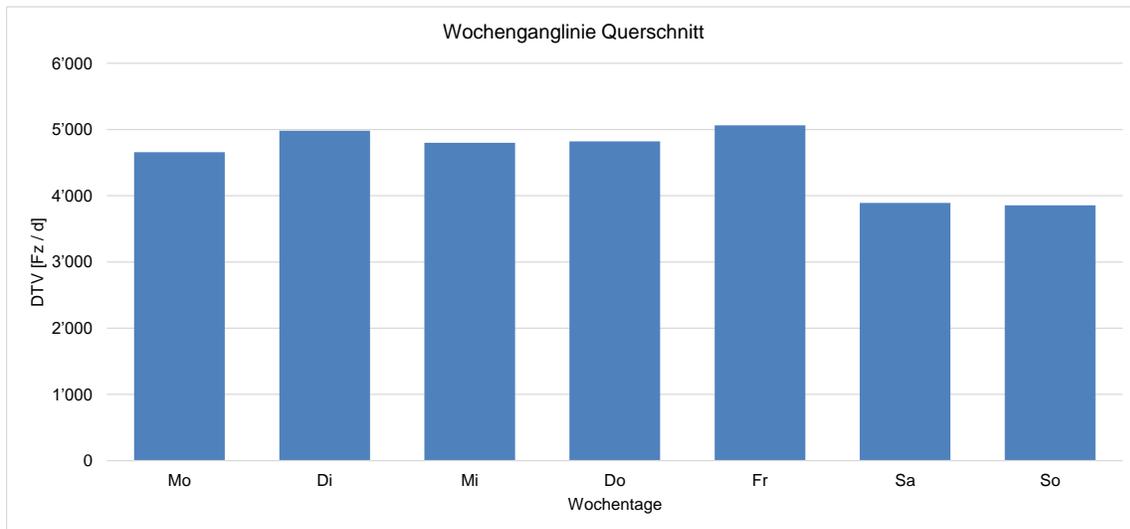
	Ri Seefeldstr	Ri Hammerstr	Total	
DTV	2'460	2'683	5'144 Fz/d	
DWV	2'592	2'824	5'416 Fz/d	
SaSo	2'063	2'290	4'354 Fz/d	
MSP (7-8)	167	159	325 Fz/h	
ASP (17-18)	186	192	379 Fz/h	
Nt	2'448	2'630	5'077 Fz/d	
Nn	144	194	338 Fz/d	
Nt2	208	259	468 Fz/d	9.21%
Nn2	9	12	22 Fz/d	6.44%
Nt	153	164	317 Fz/h	
Nn	18	24	42 Fz/h	
Nt1	140	148	288 Fz/h	
Nn1	17	23	40 Fz/h	
Nt2	13	16	29 Fz/h	9.21%
Nn2	1	2	3 Fz/h	6.44%
V_50	32	31	32 km/h	
Vt_50	32	31	32 km/h	
Vn_50	33	31	32 km/h	
V_85	39	38	39 km/h	
Vt_85	38	38	38 km/h	
Vn_85	39	38	39 km/h	
Vt_max	74	81	81 km/h	
Vn_max	63	66	66 km/h	

Sämtliche Verkehrszahlen sind korrigierte Jahresmittelwerte basierend auf der Zählstelle Z055.

Korrekturfaktor: 0.95



Ort: Höschgasse, Höhe Hausnr. 70
 Datum: 17.06.23 - 25.06.23



Kennwerte nach Fahrzeugkategorie

Ri Seefeldstr	Motorrad	Pers.wagen	Lieferwagen	Lastwagen	Lastzüge	Car
DTV	126	2'089	165	73	6	2 Fz/d
DWV	133	2'200	174	77	6	2 Fz/d
MSP (7-8)	14	127	18	8	0	0 Fz/h
ASP (17-18)	5	177	4	0	0	0 Fz/h
Nt	128	2'072	168	72	6	2 Fz/d
Nn	5	129	6	5	0	0 Fz/d

Ri Hammerstr	Motorrad	Pers.wagen	Lieferwagen	Lastwagen	Lastzüge	Car
DTV	148	2'243	182	101	5	3 Fz/d
DWV	156	2'361	191	107	5	3 Fz/d
MSP (7-8)	5	125	17	11	1	0 Fz/h
ASP (17-18)	8	175	7	2	0	0 Fz/h
Nt	147	2'188	182	104	5	3 Fz/d
Nn	9	173	9	3	0	0 Fz/d



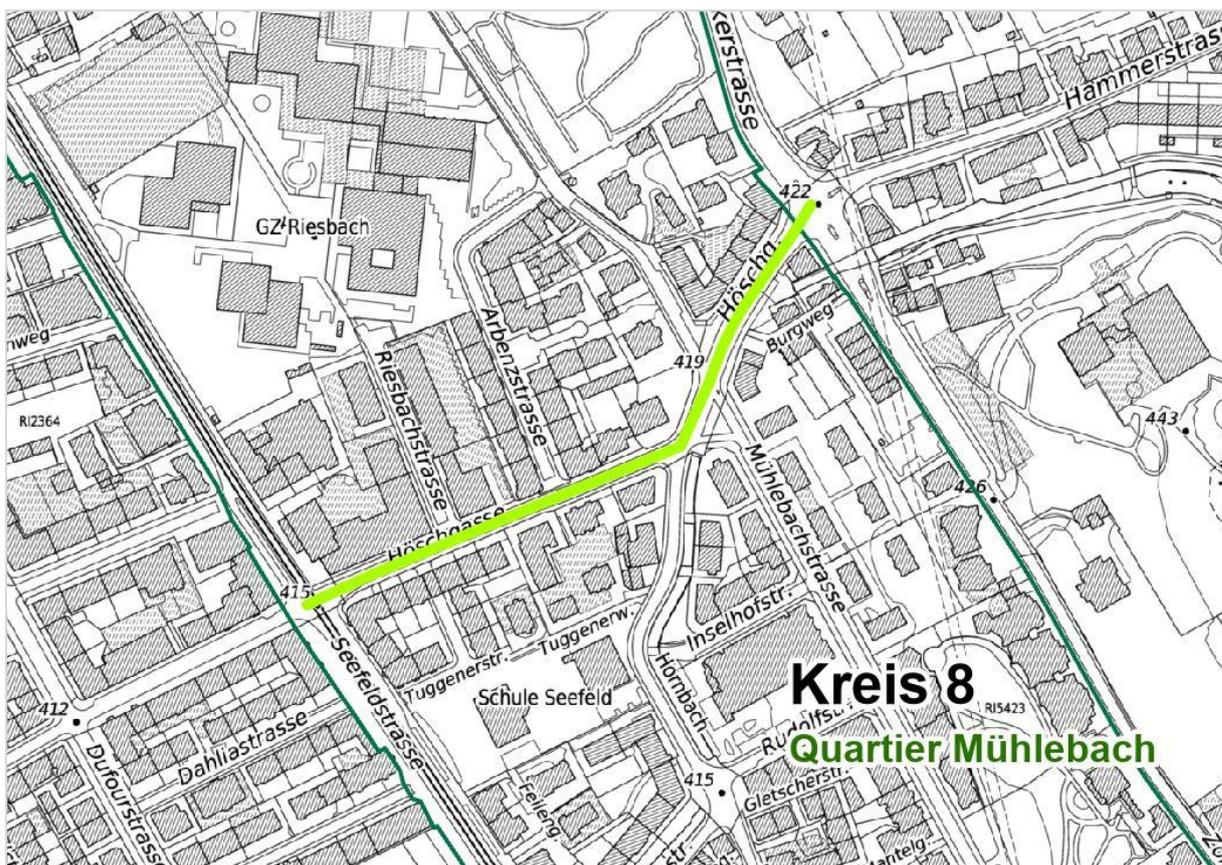
C Akustisches Gutachten UGZ

Strassenlärmsanierung Stadt Zürich

Akustisches Projekt Höschgasse

Abschnitt: Zollikerstrasse bis Seefeldstrasse

- Temporeduktion aus Lärmschutzgründen
- Erleichterungsantrag



Zürich, Juni 2024

Direktor
René Estermann

Estermann
René

Digital unterschrieben
von Estermann René
Datum: 2024.07.24
20:40:11 +02'00'



Stadt Zürich
Umwelt- und Gesundheitsschutz
Stadt Zürich / Gesundheits- und Umweltschutzdepartement

Auftrag zur Lärmsanierung

Die lärmschutzrechtliche Sanierungsfrist für Kantons- und Gemeindestrassen ist am 31. März 2018 abgelaufen. In der Stadt Zürich haben von 2014 bis 2018 für alle 12 Stadtkreise Strassenlärmsanierungsprojekte öffentlich aufgelegt. Diese Projekte umfassten sämtliche Strassenabschnitte des jeweiligen Stadtkreises, die wesentlich zur Überschreitung der Lärmgrenzwerte beitrugen. Sie beinhalteten die als verhältnismässig beurteilten lärmreduzierenden Massnahmen. Der Stadtrat hat mit der Projektfestsetzung Sanierungserleichterungen für die verbleibenden Grenzwertüberschreitungen pro Strassenabschnitt gewährt. Dies gilt auch für die Höschgasse, welche im akustischen Projekt für den Stadtkreis 8 enthalten war.

Die Sanierungspflicht ist mit dieser erfolgten Erstsanierung jedoch nicht erloschen, denn Lärmschutz ist eine Daueraufgabe. Die Vollzugsbehörden sind angehalten, Strassen, die Überschreitungen der Lärmgrenzwerte verursachen, periodisch daraufhin zu überprüfen, ob sich die tatsächlichen Verhältnisse geändert haben oder ob neue relevante Entwicklungen zu berücksichtigen sind, aufgrund welcher die seinerzeit gewährten Sanierungserleichterungen neu beurteilt werden müssen¹. Dabei sind mögliche Massnahmen bei der Quelle zwingend zu favorisieren (Art. 13 Abs. 3 LSV). Tatsächlich haben sich in den letzten Jahren folgende neuen relevanten Entwicklungen ergeben:

- Eine Vielzahl von Bundesgerichtsentscheiden, die mit Nachdruck statuieren, wie wichtig die Lärmsanierung von Strassen ist und die stets auch Tempobeschränkungen auf Hauptstrassen als taugliche und zwingend zu prüfende Lärminderungs-massnahme beurteilen. Erleichterungen sind nur in Ausnahmefällen – als "ultima ratio" – zulässig².
- Neue Erkenntnisse aus der Lärmforschung über die gesundheitsschädliche Wirkung von Lärm³, welche die zentrale Bedeutung von Lärmschutz noch klarer zum Ausdruck bringen.
- Neues Emissionsberechnungsmodell sonROAD18, welches im Gegensatz zum alten Modell StL-86+ für den niedrigen Geschwindigkeitsbereich anwendbar ist⁴.

Die Stadt Zürich ist auf Stadtgebiet für den Bau, Betrieb und Unterhalt aller kommunalen und überkommunalen Strassen zuständig (§43 Strassengesetz StrG sowie §27 kantonale Signalisationsverordnung KSigV). Ihr obliegt damit auch die Lärmsanierung der Höschgasse. Der Stadtrat hat sich mit Stadtratsbeschluss Nr. 1217/2021 (Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung dritte Etappe) für weitgehend Tempo 30 auf dem Stadtgebiet ausgesprochen und unter anderem auch für die Höschgasse eine konkrete Neubeurteilung durchgeführt. Das vorliegende akustische Projekt setzt die rechtlichen Bestimmungen aus Umweltschutzgesetz (USG) und Lärmschutzverordnung (LSV) zum Schutz der Bevölkerung vor übermässigem Strassenverkehrslärm um. Der Lärm wird so weit begrenzt, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar und verhältnismässig ist. Bleiben die Lärmgrenzwerte dennoch überschritten, ist hierfür eine Sanierungserleichterung (Ausnahmebewilligung) einzuholen.

Sanierungserleichterungen sind dazu im Verfahren nach Strassengesetz aufzulegen (§16 f. StrG) und Temporeduktionen werden von der Vorsteherin des SID verfügt (Art. 3 der Städtischen Signalisationsvorschriften, AS 551.530). Gegen die Temporeduktion sowie gegen das

¹ BGer, Urteil 1C_574/2020 vom 9. März 2023 = URP 2023 400 ff. mit redaktioneller Anmerkung von Alain Griffel (Anspruch auf Wiedererwägung einer Lärmsanierungsverfügung)

² BGer, Urteil 1C_589/2014 vom 3. Februar 2016 = URP 2016 319 ff. mit redaktioneller Anmerkung von Anne-Christine Favre (Tempo 30 als Lärminderungs-massnahme auch auf Hauptstrassen)

³ Rössli / Wunderli / Brink / Cajochen / Probst-Hensch, Verkehrslärm, kardiovaskuläre Sterblichkeit, Diabetes, Schlafstörung und Belästigung: die SiRENE-Studie, Swiss Medical Forum 19/2019

⁴ BAFU (Hrsg.) 2023: Vollzugshilfe sonROAD18 – Modellempfehlungen, Bern. Umwelt-Vollzug Nr. 2314

vorliegende Projekt kann Einsprache beim Stadtrat erhoben werden. Mit der Festsetzung des Projekts erwachsen Sanierungserleichterungen und Temporeduktionen in Rechtskraft.

Rechtliche Grundlagen

Grundlage für die Strassenlärm-Sanierung bilden die folgenden Artikel der Lärmschutzverordnung (LSV):

- Art. 13 LSV (Sanierungen) legt fest, dass bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte eine Sanierung der betroffenen Anlage zu erfolgen hat. U.a. wird auch festgehalten, dass Massnahmen an der Quelle – wie z.B. die Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit – prioritär zu prüfen sind.
- Art. 36 LSV gibt in Verbindung mit Art. 38 und 39 sowie Art. 40 vor, wie die Vollzugsbehörde die Lärmimmissionen einer Strassenanlage zu ermitteln und zu beurteilen hat.

Für die Ausarbeitung dieses akustischen Projektes wurden zudem die Vorgaben der BAFU-Anwendungshilfe "2021 Umwelt-Wissen: Strassenlärm-Berechnungsmodell sonROAD18" sowie die Vollzugshilfe "Leitfaden Strassenlärm BAFU/ASTRA 2006" berücksichtigt. Die Lärm-berechnungen wurden nach sonROAD18/ISO 9613-2 durchgeführt.

Für die Anordnung einer Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit ist eine Verhältnismässigkeitsprüfung erforderlich. Eine behördliche Massnahme gilt als verhältnismässig, wenn die Kriterien Eignung, Erforderlichkeit und Zumutbarkeit kumulativ erfüllt sind⁵.

Lärmbelastung und Massnahmenwirkung / Nachweis der Notwendigkeit und Eignung von Tempo 30 als Lärmsanierungsmassnahme

Feststellung der Sanierungspflicht: Den Lärmberechnungen wurde der Verkehrszustand gemäss Lärmbelastungskataster 2022 zugrunde gelegt. Im aktuellen Zustand sind an der Höschgasse auf dem Abschnitt Zollikerstrasse bis Seefeldstrasse die Immissionsgrenzwerte (IGW) am Tag bei rund 290 Anwohnenden und in der Nacht bei rund 20 Anwohnenden überschritten. Die maximalen Pegel sind aus der folgenden Tabelle 1 ersichtlich.

Da auf dem betreffenden Strassenabschnitt der Höschgasse bereits Tempo 30 nachts signalisiert ist, bezieht sich das vorliegende Akustische Projekt nur auf die Wirkung der Geschwindigkeitsreduktion von 50km/h auf 30km/h tagsüber.

Kreis	Strasse	Abschnitt	aktueller Zustand: max. Lr [dB(A)]		höchste Überschreitung des Immissionsgrenzwertes (IGW) bei Wohnnutzung	Adresse	ES
			Tag	Nacht			
8	Höschgasse	Zollikerstrasse bis Seefeldstrasse	64.8	50.7	4.8 dB(A)	Mühlebachstrasse 119	II
8	Höschgasse	Zollikerstrasse bis Seefeldstrasse	67.9	52.3	2.9 dB(A)	Höschgasse 81	III

Tab. 1: Maximale IGW-Überschreitungen an der Höschgasse von Zollikerstrasse bis Seefeldstrasse

Gemäss der Vollzugshilfe "Leitfaden Strassenlärm BAFU/ASTRA 2006" sind Sanierungsmassnahmen auf der Basis eines Sanierungshorizonts (heute + 20 Jahre) zu planen. Die Verkehrsprognose für den Zeithorizont 2042 geht auf diesem Strassenabschnitt von keinen massgeblichen Verkehrsveränderungen gegenüber heute aus. Der Lärmsituation im Zustand 2042

⁵ Eidg. Kommission für Lärmbekämpfung EKLK, Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme: Grundlagenpapier zu Recht – Akustik – Wirkung, Bern, 2015

Strassenlärmsanierung Höschgasse

ohne Massnahmen wie auch im Zustand 2042 mit Massnahmen wird daher der heutige Verkehrszustand zugrunde gelegt.

Die Wirkung der Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h an der Höschgasse ist in der Tabelle 2 zusammengestellt.

Tempo-Reduktion	Zeitraum	Sanierungshorizont 2042 ohne Massnahmen: v_{\max} [km/h]	Sanierungshorizont 2042 mit Massnahmen: v_{\max} [km/h]	Emissionsreduktion [dB(A)] *
Tempo 50 auf Tempo 30	Tag (6 – 22 Uhr)	50	30	-3.3
	Nacht (22 – 6 Uhr)	30	30	0

Tab. 2: Akustische Wirkung der festgelegten Geschwindigkeitsreduktion an der Höschgasse

*Die berechnete Wirkung liegt gemäss sonROAD18 bei -4.3 dB am Tag. In der Nacht gibt es keine Emissionsreduktion, da in der Nacht bereits Tempo 30 signalisiert ist.

Die durchschnittliche Geschwindigkeit ist ortsabhängig. Sie liegt entlang des Strassenabschnitts teilweise etwas unter 50 km/h, daher wird ein Unsicherheitszuschlag von +1 dB vorgenommen.

Die Immissionsberechnungen zeigen, dass unter Berücksichtigung der geplanten Reduktion der signalisierten Maximalgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h tagsüber an der Höschgasse (Zollikerstrasse bis Seefeldstrasse) noch rund 50 Anwohnende am Tag sowie rund 20 Anwohnende in der Nacht von Immissionsgrenzwert-Überschreitungen betroffen sind (vgl. Tabelle 3).

Nutzungs-Zeitraum		IST-Zustand Tempo 50 km/h		Sanierungszustand 2042 ohne Massnahme Tempo 50 km/h		Sanierungszustand 2042 mit Massnahme Tempo 30 km/h	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Wohnnutzung	Anzahl Anwohnende mit Immissionsbelastung über dem Immissionsgrenzwert (IGW)	290	20	290	20	50	20
	Davon Anzahl Anwohnende mit Immissionsbelastung über dem Alarmwert (AW)	0	0	0	0	0	0
Gewerbenutzung	Anzahl Arbeitsplätze mit Immissionsbelastung über dem Immissionsgrenzwert (IGW)	0	-	0	-	0	-

Tab. 3: Verringerung der Lärmbelastung der Bevölkerung durch die geplante Geschwindigkeitsreduktion

Fazit: Mit der Einführung von Tempo 30 tags an der Höschgasse am Abschnitt Zollikerstrasse bis Seefeldstrasse profitiert die gesamte Wohn- und Arbeitsbevölkerung tagsüber von einer wahrnehmbaren Verringerung der Lärmbelastung.

Die Anzahl Anwohnende mit IGW-Überschreitungen kann am Tag um ca. 83 % reduziert werden. In der Nacht können keine weitere Anwohnende mit IGW-Überschreitungen geschützt werden, da nachts bereits Tempo 30 signalisiert ist.

Die Massnahme ist notwendig (die Immissionsgrenzwerte sind überschritten) und geeignet (die Massnahmenwirkung beträgt mehr als ≥ 1 dB im Leq).

Interessenabwägung / Nachweis der Zumutbarkeit und Verhältnismässigkeit von Tempo 30 als Lärmsanierungsmassnahme

An der Höschgasse beträgt die signalisierte Höchstgeschwindigkeit im Abschnitt Zollikerstrasse bis Seefeldstrasse tagsüber 50 km/h, sowie nachts 30 km/h. Im Rahmen des vorliegenden Projektes wurde geprüft, ob die Senkung der Höchstgeschwindigkeit verhältnismässig ist. Dabei wurden die Vor- und Nachteile von einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit tagsüber auf Tempo 30 an der Höschgasse zusammengestellt.

Die folgende Tabelle 4 ermöglicht eine Übersicht:

THEMA	WIRKUNG VON TEMPO 30
Lärmbelastung (Leq/Lmax) und Massnahmenwirkung	Im aktuellen Zustand sind an der Höschgasse (Zollikerstrasse – Seefeldstrasse) die Immissionsgrenzwerte (IGW) am Tag bei rund 290 Anwohnenden und in der Nacht bei rund 20 Anwohnenden überschritten. Anhaltende Lärmbelastungen haben unter Umständen für Anwohnende schwerwiegende gesundheitliche Folgen wie Schlafstörungen, kardiovaskuläre und metabolische Krankheiten, Kommunikationsstörungen oder Reduktion von Lern- und Leistungsfähigkeit. Lärm verursacht hohe externe Kosten. Tempo 30 senkt den Lärmmittelungspegel (Leq) tagsüber um ca. 3.3 dB(A). Die Spitzenpegel sinken um ca. 5 dB(A). Mit der Anordnung von Tempo 30 (tags) kann entlang des betreffenden Strassenabschnitts die Anzahl Personen mit IGW-Überschreitungen am Tag um ca. 83 % reduziert werden. In der Nacht ist auf dem betreffenden Strassenabschnitt bereits Tempo 30 signalisiert, daher können die Anwohnenden mit IGW-Überschreitungen nicht weiter reduziert werden.
Verkehrssicherheit	Die Einführung von Tempo 30 erhöht die Verkehrssicherheit, weil sich durch den kürzeren Bremsweg bei Tempo 30 sowohl die Unfallwahrscheinlichkeit als auch die Unfallschwere verringern. Die Verkehrssicherheit und das subjektive Sicherheitsempfinden erhöht sich auch für die Velofahrenden im Mischverkehr entlang des gesamten Abschnittes, indem die Geschwindigkeitsdifferenz zum motorisierten Verkehr reduziert wird. Für die zu Fuss Gehenden verbessert sich das subjektive Sicherheitsempfinden auf den teilweise schmalen Gehwegen, insbesondere da es sich auch um Schulwege und Schulwegquerungen (auf Höhe der Riesbach-, Arbenz- und Mühlebachstrasse) handelt. Zudem wird die Aufenthaltsqualität sowie die Koexistenz zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden gefördert und eine siedlungsverträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs in dem dicht besiedelten Quartier herbeigeführt. Dies ist in der Nähe der Seefeldstrasse besonders relevant, weil diese und die angrenzenden Strassen zur Seefeldstrasse als Quartierzentrum (QUARZ) klassiert sind. Bei der Höschgasse ist der Abschnitt bis zur Riesbachstrasse betroffen. Für die vielen privaten Parkplätzen und Zufahrten mit ungenügenden Sichtverhältnissen entlang der Höschgasse verbessert sich die Situation insofern, dass die herannahenden Fahrzeuge mit geringerer Geschwindigkeit unterwegs sind und somit eine kürzere Sichtdistanz notwendig ist, um sicher agieren zu können.

Strassenlärmsanierung Höschgasse

THEMA	WIRKUNG VON TEMPO 30
Aufenthaltsqualität	Tempo 30 wirkt sich generell positiv auf die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum aus. Da sich im entsprechenden Perimeter aber wenig der Strasse zugewandte, publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen wie Restaurants mit Aussenbestuhlung oder Läden mit Schaufenstern befinden, ist der Aspekt der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum über diese allgemeine Feststellung hinaus nicht relevant.
Verkehrsfluss und Leistungsfähigkeit	Die Leistungskapazität wird nicht beeinträchtigt. Für die Leistungsfähigkeit massgebend sind die beiden LSA-gesteuerten Knoten bei der Einmündung in die Seefeld- und Zollikerstrasse. Der Verkehrsfluss sowie die verarbeiteten Verkehrsmengen auf dem Abschnitt werden durch die angrenzenden LSA-Knoten (Seefeldstrasse / Höschgasse und Zollikerstrasse / Höschgasse) bestimmt und dies bleibt mit der Einführung von Tempo 30 unverändert. Am Knoten Zollikerstrasse / Höschgasse ist in einem separaten Projekt die Aufhebung der Lichtsignalanlagen und die Einrichtung eines Kreisels geplant (Ausführung ab 2025). Die Berechnungen der Leistungsfähigkeit zeigen, dass ein Kreisel eine verbesserte Leistungsfähigkeit ermöglicht. Diese wird vom Geschwindigkeitsregime nicht beeinflusst, da die Fahrgeschwindigkeiten im Kreisel aufgrund der Kreiselgeometrie ohnehin tief sind. Damit liegt weder ein Kapazitätsabbau (Art. 104 Abs. 2 bis Verfassung des Kantons Zürich) noch eine Beeinflussung des Verkehrs auf Durchgangsstrassen des Stadtgebiets (§28 KSigV) vor.
Luftschadstoffe und Treibhausgase	Der Einfluss von Tempo 30 auf den Ausstoss von Luftschadstoffen und Treibhausgasen reicht generell von neutral bis positiv, abhängig davon, ob eine Verstetigung des Verkehrs erreicht wird. Der Effekt durch Tempo 30 am Strassenabschnitt Höschgasse wird als neutral beurteilt, da keine Veränderung des Verkehrsflusses erwartet wird.
Ausweichverkehr / Strassenhierarchie	Die Netzhierarchie der Strasse wird durch das Tempo-30-Regime nicht gestört. Mit der Einführung von Tempo 30 an der Höschgasse ist auf kommunal klassierten Strassen kein Ausweichverkehr zu erwarten, da die regionale Verbindungsstrasse vortrittsberechtigt bleibt und somit keine Zeitverzögerungen infolge Rechtsvortritts auftreten können. Auch mit der Einführung von Tempo 30 bleibt der betroffene Abschnitt der Höschgasse die schnellste Verbindung zwischen der Seefeldstrasse und der Zollikerstrasse.
Nachteile MIV	Die Einführung von Tempo 30 führt bei einer Strecke von ca. 300 m zu einer theoretischen Verlängerung der Fahrzeit um ca. 20 s. Da die heute gefahrenen Geschwindigkeiten bereits heute zwischen 30 und 40 km/h liegen, verlängern sich die Fahrzeiten, wenn überhaupt, nur minimal.
Nachteile ÖV Verlustzeiten ÖV infolge Tempo 30 (pro Umlauf) ⁶ , für die gesamte Linie ⁷ und für den Abschnitt des Erleichterungsantrags zu den verschiedenen Betriebszeiten (HVZ1, HVZ2, NVZ, RVZ) ⁸	<p>Betroffene Buslinien: 33, N33</p> <p>Fahrgäste: 3'200 Personen/Tag</p> <p>Linie 33 Zeitverlust: 503s pro Umlauf, davon 2s durch Abschnitt Höschgasse</p> <p>Auf der Linie 33 wird neu während der Hauptverkehrszeit am Abend, Randverkehrszeit und am Wochenende ein zusätzliches Fahrzeug benötigt. Das dafür nötige Fahrzeug ist bereits zu anderen Betriebszeiten im Einsatz und somit vorhanden. Vorausgesetzt, dass</p>

⁶ "pro Umlauf" bedeutet von einer Endhaltestelle zur anderen Endhaltestelle und wieder zurück. Die angegebenen Verlustzeiten basieren auf den Mediangeschwindigkeiten 27 km/h (Bus) und 29 km/h (Tram)

⁷ Es werden alle beschlossenen T30-Strecken entlang der gesamten Linie berücksichtigt, welche noch nicht im Fahrplan aufgenommen sind. Besteht eine Verknüpfung mit einer weiteren Linie (d.h. es bestehen fixe Umsteigebeziehungen zwischen den zwei Linien), so sind auch die beschlossenen T30-Strecken auf der verknüpften Linie berücksichtigt.

⁸ Hauptverkehrszeiten (HVZ1) 7 Uhr – 10 Uhr und (HVZ2) 16 Uhr – 20 Uhr, Nebenverkehrszeiten (NVZ) 10 Uhr – 16 Uhr, Randverkehrszeiten (RVZ) vor 7 Uhr morgens und nach 20 Uhr abends sowie am Sonntag

Strassenlärmsanierung Höschgasse

THEMA	WIRKUNG VON TEMPO 30
	<p>T30 in der Triemlistrasse und Letzigraben bis dahin umgesetzt und das dafür notwendige Zusatzfahrzeug im Einsatz ist. Ansonsten kommt zur Hauptverkehrszeit am Morgen und Nebenverkehrszeit auch ein zusätzliches Fahrzeug zum Einsatz, welches beschafft werden muss (+530'000.-).</p> <p>Linie N33 Zeitverlust: 503s pro Umlauf, davon 2s durch Abschnitt Höschgasse Die Linie N33 wird per Dezember 2025 neu eingeführt. Deshalb sind noch keine Daten zu den benötigten Wendezeiten vorhanden. Aufgrund der Unterschreitung der Mindestwendezeit für das Personal, muss hier ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden. Das dafür nötige Fahrzeug ist bereits zu anderen Betriebszeiten im Einsatz und somit vorhanden.</p> <p>Die Temporeduktion ist demnach nur möglich, wenn vorgängig der Zeitverlust durch die Temporeduktion an geeigneter Stelle kompensiert oder die Finanzierung der Mehrkosten mittels Fahrplanverfahren sichergestellt werden kann. Eine Temporeduktion ist aufgrund des laufenden Fahrplanverfahrens frühestmöglich ab Dezember 2028 möglich.</p>
Kosten für Zusatzkurse	<p>Linie 33 CHF 300'000 pro Jahr*</p> <p>Linie N33 CHF 60'000 pro Jahr*</p> <p>*Mehrkosten werden auch für die Abschnitte Hammerstrasse, Neumünsterstrasse, Bergstrasse, Toblerstrasse und Gladbachstrasse ausgewiesen, fallen aber effektiv nur einmal an.</p>

Tab. 4: Vor- und Nachteile von Tempo 30

Fazit: Tempo 30 (ganztags) hat keine unzumutbaren negativen Auswirkungen. Die verlängerten Fahrzeiten für ÖV und MIV vermögen die positiven Auswirkungen der Temporeduktion für den Gesundheitsschutz nicht zu überwiegen.

In Abwägung all dieser Vor- und Nachteile wird Tempo 30 (ganztags) in der Höschgasse als verhältnismässig beurteilt.

Lärmarme Strassenbeläge (LAB):

Bei einem lärmarmen Belag ist von einer verkürzten Lebensdauer um den Faktor zwei bis drei auszugehen. Der häufiger notwendig werdende Belagsersatz kostet und führt zu Behinderungen durch Baustellen. Tempo 30 stellt auch unter Einbezug der Kosten die mildere Massnahme dar und ist der Massnahme LAB vorzuziehen.

Vorliegend genügt die Temporeduktionsmassnahme zur Einhaltung der IGW entlang der Höschgasse (Abschnitt Zollikerstrasse bis Seefeldstrasse) nicht. Gemäss Stadtratsbeschluss Nr. 334/2022 (Tiefbauamt, Strassenlärmsanierung, Einsatz, Einbau, Betrieb und Unterhalt lärmarmer Beläge) wird zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen eines notwendig werdenden Strassenbauprojekts an der Höschgasse (Oberbau- oder vollständige Belagserneuerung) der Einbau eines LAB geprüft und – sofern keine spezifischen Gründe dagegensprechen – umgesetzt.

Lärmschutzwände (LSW):

Massnahmen, welche die Lärmentstehung verhindern oder verringern sind gegenüber Massnahmen, die lediglich die Lärmausbreitung verhindern oder verringern, vorzuziehen.

Im Rahmen des Lärmsanierungsprojekts für den Stadtkreis 8 wurde die technische Machbarkeit und/oder die Stadtbild-Verträglichkeit einer LSW entlang der Höschgasse (Zollikerstrasse – Seefeldstrasse) verneint. An dieser Beurteilung hat sich seither nichts geändert.

Zukünftige Lärmbelastung (Art. 37a Abs. 1 LSV) und Antrag auf Änderung der bestehenden Sanierungserleichterungen vom 31.01.2018 (Kreis 8):

Das vorliegende Projekt zeigt nachfolgend in Abbildung 1 sowie Tabelle 5 auf, inwiefern Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte trotz der geplanten Temporeduktion auch in Zukunft nicht vermieden werden können. An der Höschgasse, Abschnitt Zollikerstrasse bis Seefeldstrasse, bleiben die Immissionsgrenzwerte weiterhin bei 6 Gebäuden überschritten. Die Höschgasse benötigt deshalb Änderungen der bestehenden Sanierungserleichterungen vom 31.01.2018 gemäss Art. 17 USG, Art 14 LSV. Erleichtert werden sollen die Lärmbelastungen gemäss nachfolgender Tabelle 5. In diesem Umfang wird die Aufhebung der bestehenden Sanierungserleichterungen vom 31.01.2018 und Ersatz mit den vorliegenden Sanierungserleichterungen beantragt.

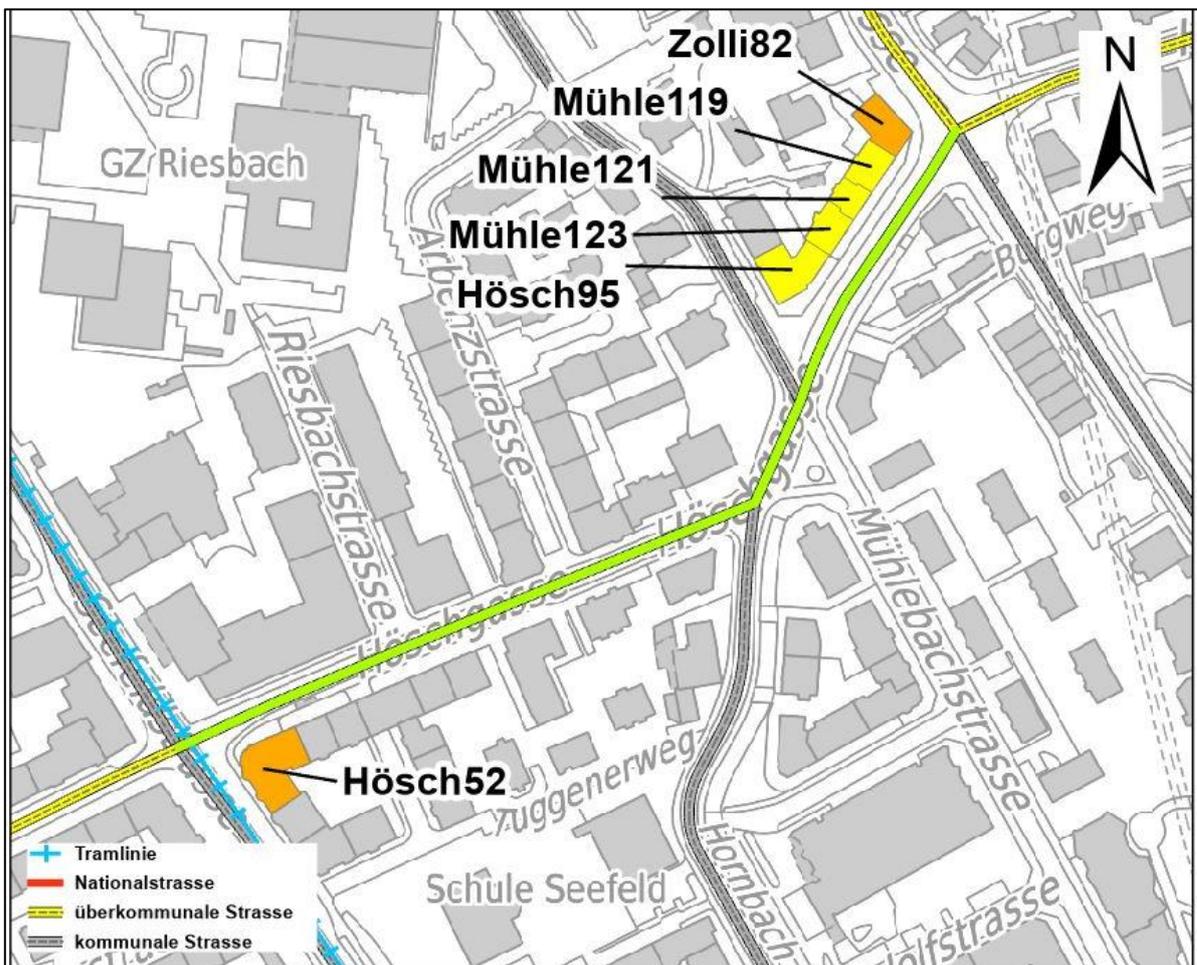


Abb. 1: Gebäude mit Überschreitungen der Belastungsgrenzwerte der LSV auf dem Strassenabschnitt Höschgasse (Bereich zwischen Zollikerstrasse bis Seefeldstrasse)

LEGENDE:

-  Temporeduktion auf 30 km/h
-  Immissionsgrenzwert < Beurteilungspegel (Lr) ≤ Alarmwert – 5 dB(A)
-  Alarmwert – 5 dB(A) < Beurteilungspegel (Lr) < Alarmwert
-  Beurteilungspegel (Lr) ≥ Alarmwert

Strassenlärmsanierung Höschgasse

Höschgasse:							
Zollikerstrasse – Seefeldstrasse							
EGID	Adresse	ID	GVZ Nr.	ES	Nutzung	Lr 2042 [dB(A)]	
						Tg	Na
159466	Höschgasse 52	Hösch52	RI01750	III	W/B	66	57
159426	Höschgasse 95	Hösch95	RI00047	II	W/B	60.7	48.6
159429	Mühlebachstrasse 119	Mühle119	RI00472	II	W/B	62.6	50.7
159430	Mühlebachstrasse 121	Mühle121	RI00472	II	W	61.8	49.9
159431	Mühlebachstrasse 123	Mühle123	RI00472	II	W	61.7	49.7
159438	Zollikerstrasse 82	Zolli82	RI00239	III	W/B	65.5	54.6

Tab. 5: Gebäude, an denen im Sanierungshorizont 2042 mit Massnahmen gegen die Lärmentstehung noch Überschreitungen der Belastungsgrenzwerte der LSV auftreten

LEGENDE:

ES = Empfindlichkeitsstufe

Lr = Beurteilungspegel (Immission) im Sanierungshorizont 2042 / **fett** → **IGW ist überschritten**

W=Wohnen, W/B=Mischnutzung, B=betriebliche Nutzung

Tg/Na (Tag = 06 – 22 Uhr / Nacht = 22 – 06 Uhr)

Strassenlärmsanierung Höschgasse

Bei 21 Gebäuden können die Immissionsgrenzwerte zukünftig mit der vorgesehenen Geschwindigkeitsreduktion eingehalten werden. Für die Sanierungserleichterungen vom 31.01.2018 wird im vorliegenden Projekt daher deren ersatzlose Aufhebung beantragt. Dies betrifft die Gebäude gemäss folgender Tabelle 6:

EGID	Adresse
159448	Arbenzstrasse 1
159450	Arbenzstrasse 4
159528	Burgweg 5
159529	Burgweg 10
159539	Burgweg 12
159468	Höschgasse 54
159469	Höschgasse 56
159470	Höschgasse 62
159471	Höschgasse 64
159472	Höschgasse 66
159473	Höschgasse 68/70
159477	Höschgasse 78
159478	Höschgasse 80
159454	Höschgasse 81
159455	Höschgasse 83
159456	Höschgasse 89
159527	Höschgasse 104
159530	Mühlebachstrasse 131
159531	Mühlebachstrasse 133
159465	Mühlebachstrasse 144
159522	Mühlebachstrasse 148

Tab. 6: Gebäude, für welche die Aufhebung der Erleichterung beantragt wird

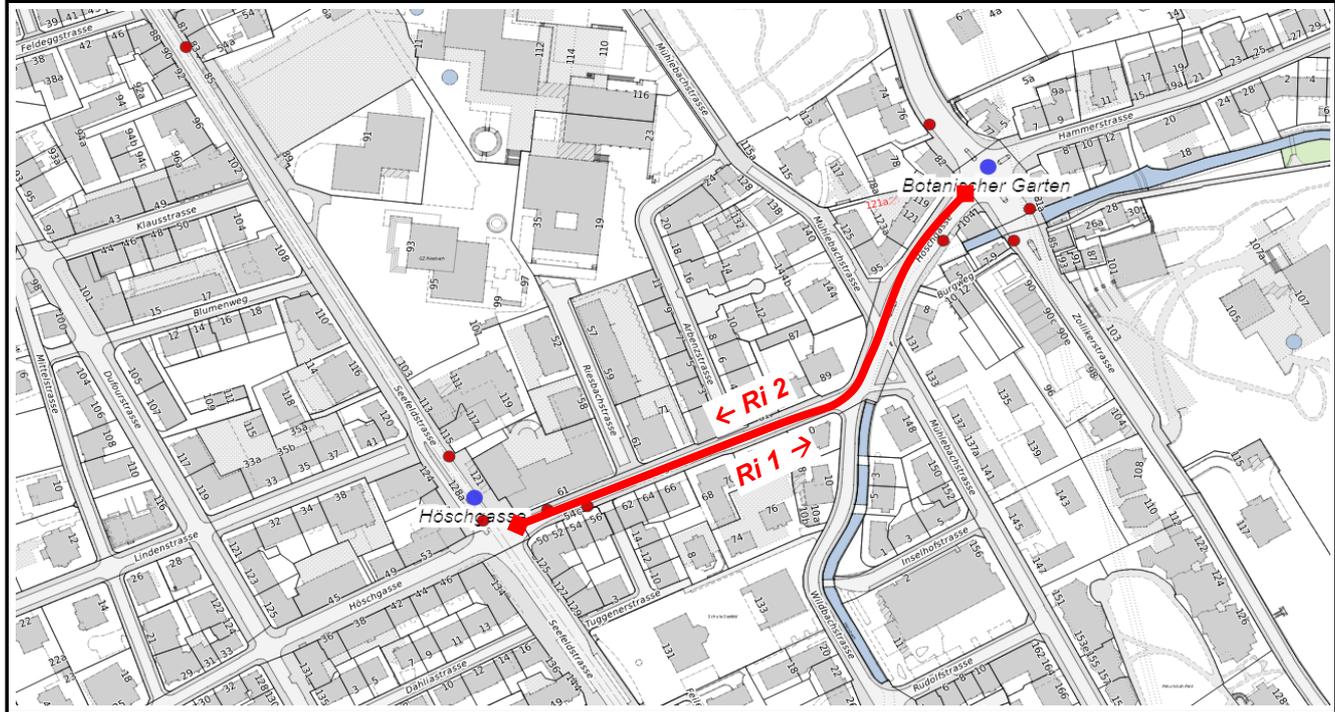


D Beurteilung ÖV-Folgen VBZ

Beurteilung ÖV-Folgen durch Temporeduktion

Abschnitt	Höschgasse (Seefeldstrasse - Zollikerstrasse)
Betroffene Linien	33, N33
Antragsteller	3. Etappe Strassenlärmsanierung
Datum	20.12.2023

Karte	
Abschnittslänge [m]	320



Betroffene Fahrgäste		
Anzahl Personen	3'200	DWV, Daten 2022
ÖV-Hauptnetz	Ja	VBZ-Hauptnetz 2019

Folgen	
Zusatzfahrzeuge	-
Jährliche Folgekosten [CHF/a]	360'000
Benötigte Infrastruktur	-
Frühstmögliche Umsetzung	Dezember 2028

Beurteilung VBZ

Auf der Linie 33 wird neu während der Hauptverkehrszeit am Abend, Randverkehrszeit und am Wochenende ein zusätzliches Fahrzeug benötigt. Das dafür nötige Fahrzeug ist bereits zu anderen Betriebszeiten im Einsatz und somit vorhanden. Vorausgesetzt, dass T30 in der Triemlistr. und Letziggraben bis dahin umgesetzt und das dafür notwendige Zusatzfahrzeug im Einsatz ist. Ansonsten kommt zur Hauptverkehrszeit am Morgen und Nebenverkehrszeit auch ein zusätzliches Fahrzeug zum Einsatz, welches beschafft werden muss (+530'000.-)

Die Linie N33 wird per Dezember 2025 neu eingeführt. Deshalb sind noch keine Daten zu den benötigten Wendezeiten vorhanden. Aufgrund der Unterschreitung der Mindestwendezeit für das Personal, muss hier ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden. Das dafür nötige Fahrzeug ist bereits zu anderen Betriebszeiten im Einsatz und somit vorhanden.

Die Temporeduktion ist demnach nur möglich, wenn vorgängig der Zeitverlust durch die Temporeduktion an geeigneter Stelle kompensiert oder die Finanzierung der Mehrkosten mittels Fahrplanverfahren sichergestellt werden kann.

Beurteilung ÖV-Folgen durch Temporeduktion

Linie 33	
Fahrplanabhängigkeiten	Linienüberlagerung; Hardbrücke (Li 72, 83)
Bestehen Fahrplanabhängigkeiten, wird die Linie nur auf dem Abschnitt vor diesen Zwangspunkten beurteilt.	

Information
 Die Fahrplanlagen der Linien 33, 72, 83 und 89 sind stark voneinander abhängig, so dass sie sich auf den gemeinsam befahrenen Abschnitten zu einem regelmässigen Takt ergänzen. Durch die geplanten Temporeduktionen, müssen die Fahrpläne dieser Linien komplett überarbeitet und an die neue Situation angepasst werden. Aus diesem Grund ist für die Beurteilung der ÖV-Folgen ein Vergleich mit dem Zustand ohne Temporeduktion (Fahrpläne und Wendezeiten) nicht sinnvoll. Stattdessen werden für jedes Fahrzeitprofil der Mehrbedarf an eingesetzten Kursfahrzeugen gegenüber dem Zustand ohne Temporeduktion ausgewiesen und daraus die resultierenden Mehrkosten abgeleitet. Für den Ausgangszustand werden die Fahrpläne für das Jahr 2026 genommen, weil auf diesen Zeitpunkt hin Änderungen im Busnetz geplant sind, welche die oben genannten Linien betreffen. Bei den neuen Fahrplänen wird das Wendezeitenmodell und die Mindestwendezeit für die erforderlichen Pausen des Fahrpersonals eingehalten.

Übersicht Fahrzeitverluste	RVZ	HVZ1	NVZ	HVZ2	WE
Fahrplanprofil	A	B	C	E	K
Verlustzeit T30 Höschgasse Ri 1	-1	-1	-1	-1	-1
Verlustzeit T30 Höschgasse Ri 2	-1	-1	-1	-1	-1
Verlustzeit T30 Andere Abschnitte 3. Et.	-445	-293	-308	-293	-308
Verlustzeit T30 Triemlistrasse	-17	-14	-17	-14	-17
Verlustzeit T30 Letzigraben	-34	-36	-34	-36	-34
Verlustzeit T30 Rosengartenstrasse	-5	-6	-5	-6	-5
Verlustzeit TOTAL	-503	-351	-366	-351	-366

Kursfahrzeugbedarf	RVZ	HVZ1	NVZ	HVZ2	WE
Fahrplanprofil	A	B	C	E	K
Kursfahrzeugbedarf ohne T30 (2026)*	6	14	13	13	9
Kursfahrzeugbedarf mit T30 (2029)	7	14	13	14	10
Veränderung Kursfahrzeugbedarf	1	0	0	1	1

*Vorausgesetzt, dass T30 in der Triemlistr. und Letzigraben bis dahin umgesetzt und das dafür notwendige Zusatzfahrzeug im Einsatz ist. Ansonsten kommt zur HVZ1 und NVZ auch ein zusätzliches Fahrzeug zum Einsatz, welches beschafft werden muss (+530'000.-)

Kosten und Folgen	
Zusatzfahrzeug	-
Jährliche Folgekosten [CHF/a]	300'000
Benötigte Infrastruktur	-

Behinderungen durch MIV/ÖV/LV	Gründe	Verkehrszeit	Verlangsam.	Störhalt
[Problembereich-ID, Ort]			[s]	[P84, s]
B027, Vogelsangstrasse	Überstauung	HVZa	100	20
B030, Höschgasse	Knotensteuerung Eigenbehinderung	HVZm, HVZa	20	10
B032, Klusplatz	Überstauung Eigenbehinderung	HVZm, HVZa	60	20
B105, Hardbrücke/Geroldrampe	Überstauung	HVZa	40	0
B106, Bahnhof Wipkingen	Fussgängerstreifen	HVZa	20	10
gemäss Störungsanalyse VBZ/ewp 2018				

Beurteilung ÖV-Folgen durch Temporeduktion

Linie N33	
Fahrplanabhängigkeiten	Div. Anschlüsse (Klusplatz, Seilbahn Rigiblick, Bucheggplatz)
Bestehen Fahrplanabhängigkeiten, wird die Linie nur auf dem Abschnitt vor diesen Zwangspunkten beurteilt.	

Gewährleistung Pausen Personal [s]	RVZ	HVZ1	NVZ	HVZ2	WE
Fahrplanprofil	A	B	C	E	K
Wendezeit total	660				
Benötigte Wendezeit	-360				
Verlustzeit T30 total	-503				
Wendezeit total für Personal	-203				

Gewährleistung Pünktliche Abfahrten [s]	RVZ	HVZ1	NVZ	HVZ2	WE
Fahrplanprofil	A	B	C	E	K
Wendezeit	660				
Benötigte Wendezeit	*				
Fahrgastwechselzeit	-36				
Wendezeit ohne T30	624				
Verlustzeit T30 Höschgasse Ri 1	-1				
Verlustzeit T30 Höschgasse Ri 2	-1				
Verlustzeit T30 Andere Abschnitte 3. Et.	-445				
Verlustzeit T30 Triemlistrasse	-17				
Verlustzeit T30 Letzigraben	-34				
Verlustzeit T30 Rosengartenstrasse	-5				
Wendezeit mit T30	121				
Entwurfshahrplan 2026, Geschwindigkeits- und Pünktlichkeitsdaten 2022, Mediangeschwindigkeit Bus 27 km/h/Tram 29 km/h					

* Keine Daten vorhanden, da die Linie in dieser Form erst per Dezember 2025 verkehren wird

Kosten und Folgen	
Zusatzfahrzeug	-
Jährliche Folgekosten [CHF/a]	60'000
Benötigte Infrastruktur	

Behinderungen durch MIV/ÖV/LV	Gründe	Verkehrszeit	Verlangsam.	Störhalt
[Problembereich-ID, Ort]			[s]	[P84, s]