



IDG Status (Auszufüllen durch Departement)

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

Verfügung

vom 12. August 2024
Nummer 2555_300.150.450-1087670

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 3 und 9

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

Zonen mit Geschwindigkeitsbeschränkung (Tempo 30), Kreise 3 und 9

Die bestehende Zone «Letzigraben», in der die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt ist, wird um folgende Strasse ergänzt:

- Albisriederstrasse, Teilstück Albisriederplatz bis Rautistrasse

- 2 Die Verkehrsvorschrift wird mit dem Aufstellen der Signale, beziehungsweise mit dem Anbringen der Markierungen, rechtsverbindlich.
- 3 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 verfügbaren Verkehrsanordnung ein persönlicher Nachteil erwächst. Die Verfahrenskosten sind von der



2/2

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 23. August 2024 zu laufen.

- 4 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).
- 5 Der Vollzug obliegt der Dienstabteilung Verkehr.
- 6 Ziffern 1, 2, 3 und 4 werden im Städtischen Amtsblatt unter der Überschrift: **«Permanente Verkehrsvorschriften, Kreise 3 und 9»** am 21. August 2024 veröffentlicht.
- 7 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.

Für richtigen Auszug

*Nach Antrag verfügt:
Vorsteherin des Sicherheitsdepartements:*



Vorsteherin des Sicherheitsdepartements
auf dem Dienstweg

Zürich, 6. August 2024 / davflc

ELO Geschäfts-Nr. 2555_300.150.450-1087670

Albisriederstrasse

Regelung des fliessenden Verkehrs, Erweiterung der Tempo-30-Zone «Letzigraben»

Begründung und Antrag

Die Albisriederstrasse ist eine regionale Verbindungsstrasse mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Basierend auf dem Stadtratsbeschluss Nr. 1217/2021 vom 1. Dezember 2021 zur 3. Etappe Lärmsanierung soll auf der Albisriederstrasse auf dem Abschnitt zwischen Albisriederplatz bis Rautistrasse die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h geprüft und in die bestehende Tempo-30-Zone «Letzigraben» integriert werden. Das Gutachten, welches die SNZ-Ingenieure und Planer AG im Auftrag der Dienstabteilung Verkehr in Zusammenarbeit mit dem Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich, dem Tiefbauamt und den Verkehrsbetrieben Zürich erstellt hat, kommt zum Schluss, dass die Herabsetzung der Geschwindigkeit ganztags als verhältnismässig beurteilt wird [siehe Gutachten zur Herabsetzung der allg. Höchstgeschwindigkeit (inkl. Beilagen)].

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

Der Rechtsdienst des Tiefbauamts ersucht darum, die Ausschreibung der Verkehrsvorschriften koordiniert mit der Publikation des Strassenlärmsanierungsprojekts des Tiefbauamts gemäss § 16 Strassengesetz, am **Mittwoch, 21.08.2024**, erscheinen zu lassen.

Esther Arnet
Direktorin



2/2

- Situationsplan
- Einzelverfügung
- Gutachten zur Herabsetzung der allg. Höchstgeschwindigkeit

Kopie an:

- Stadtpolizei Zürich, SIA-W-RWWIED, KrC 3
- Stadtpolizei Zürich, SIA-W-QWALTS, KrC 9

Bestand



Geplanter Vollzug



Legende:

-  Bestehende Tempo-30-Zone
-  Geplante Tempo-30-Zonenerweiterung



Stadt Zürich, DAV Gutachten zur Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit

Los 3 – Albisriederstrasse (Albisriederplatz bis Rautistrasse)

3. Juli 2024



Auftraggeber

Stadt Zürich
Dienstabteilung Verkehr
Verkehrsprojekte
Mühlegasse 18/22
8021 Zürich

Projektverfasser

SNZ Ingenieure und Planer AG
Siewerdstrasse 7
CH-8050 Zürich
Telefon +41 44 318 78 78
info@snz.ch
www.snz.ch

Projektdaten

Auftragsnummer: SNZ#5603
Ablagepfad: R32\T30-Gutachten Albisriederstrasse_Los
3_V3.docx

Version	Datum	Firma/Verfasser	Änderungen/Bemerkungen
1	21.12.2023	SNZ/rb	Entwurf
2	19.04.2024	SNZ/rb	Ergänzter Entwurf
3	03.07.2024	SNZ/rb	Ergänzung Auswirkungen Lärm

Inhalt

1	Ausgangslage	4
2	Situationsanalyse	5
3	Verkehrsmessungen	8
4	Notwendigkeit einer abw. Höchstgeschwindigkeit	9
5	Beurteilung der Auswirkungen einer abw. Höchstgeschwindigkeit	10
6	Schlussfolgerung	14
7	Massnahmen	15
	Anhang 1 – Unfallgeschehen	16
	Anhang 2 – Verkehrserhebungen	17
	Anhang 3 – Beurteilung öV-Folgen (VBZ)	18

1 Ausgangslage

Auftrag	Gutachten zur Herabsetzung der allg. Höchstgeschwindigkeit gemäss Art. 108 Abs. 4 SSV bzw. der Weisungen zur Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten des EJPD vom 13.3.1990.
Anlass	Strassenlärmsanierung

Kreis	3
Strassen	Albisriederstrasse (Abschnitt Albisriederplatz bis Rautistrasse)
Geschwindigkeitsregime	Bestehend: 50 km/h Geplant: 30 km/h (Tag und Nacht), Integration in bestehende Tempo-30-Zonen

Perimeter	Länge ca. 1'200 m
------------------	-------------------

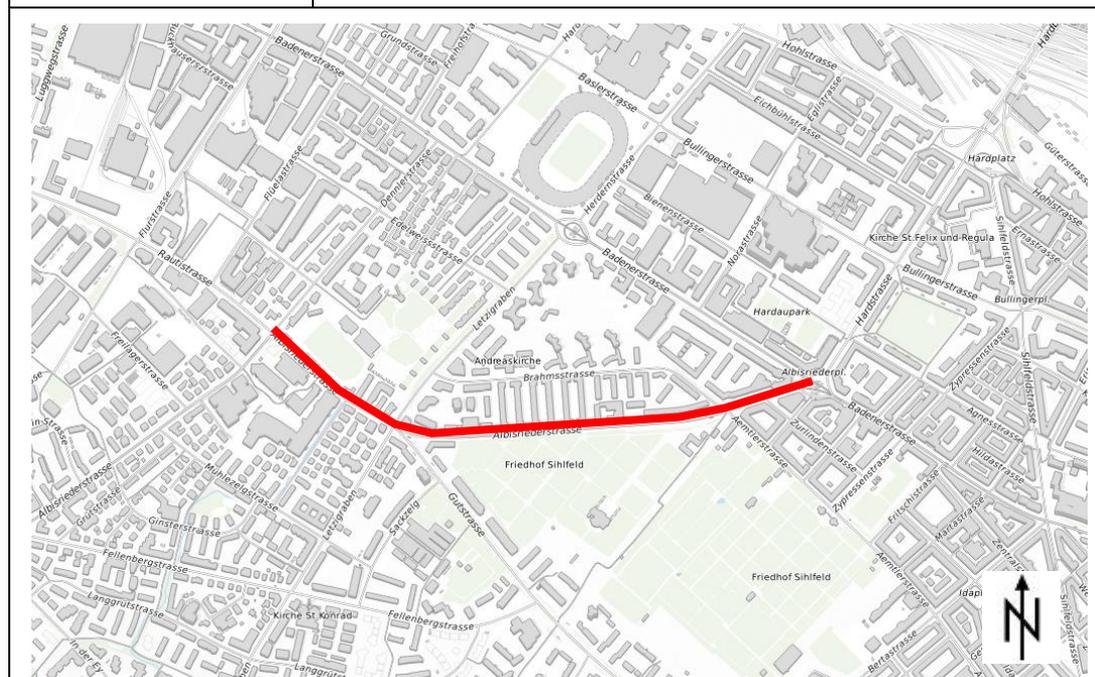
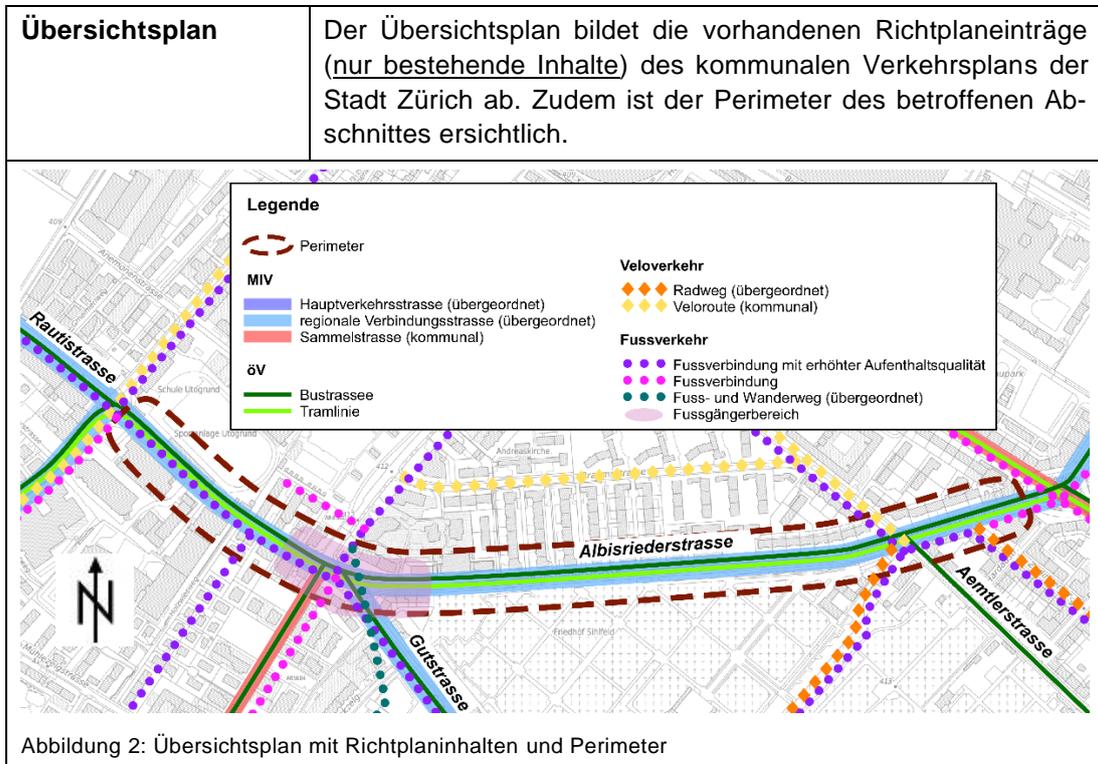


Abbildung 1: Übersicht Perimeter

Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kommunaler Verkehrsplan der Stadt Zürich (13.06.2022) <ul style="list-style-type: none"> - Strassennetz MIV - Öffentlicher Verkehr - Veloverkehr - Fussverkehr ■ Lärmberechnungen (UGZ) ■ Beurteilung ÖV-Folgen durch Temporeduktion (VBZ) ■ GIS Stadt Zürich / GIS Kanton Zürich
-------------------	---

2 Situationsanalyse

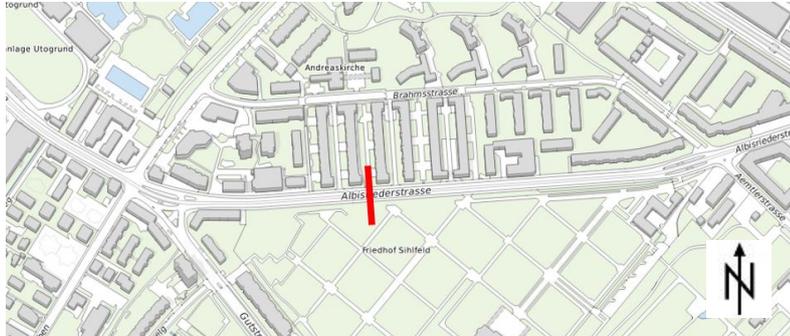


Funktion gemäss Verkehrsrichtplan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Überkommunale Strasse: regionale Verbindungsstrasse ▪ Entlang des westlichen Abschnittes verläuft eine Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität. Im östlichen Abschnitt verlaufen weitere Fussverbindungen entlang der Albisriederstrasse. ▪ An mehreren Orten queren Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität die Albisriederstrasse.
Öffentlicher Verkehr	Im zu untersuchenden Abschnitt verkehren folgende Buslinien bzw. besteht folgende Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bestehende VBZ-Buslinien Nr. 33 im 7.5-Minuten-Takt sowie Nr. 83 im 7.5-Minuten-Takt während den Hauptverkehrszeiten resp. 15-Minuten-Takt in den Nebenverkehrszeiten. ▪ Bestehende Tramlinie Nr. 3 (7.5-Minuten-Takt) ▪ Der Bus verkehrt in der Mitte der Fahrbahn auf dem Tramtrasse (MIV nicht erlaubt).
Weitere Funktionen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausnahmetransportroute <i>Typ II bestehend, im Abschnitt Rautistrasse bis Aemtlersstrasse</i> <ul style="list-style-type: none"> - Lichte Höhe min. 4.80 m - Lichte Breite min. 6.50 m ▪ Rettungsachse: Ja (im Abschnitt Gutstrasse bis Aemtlersstrasse)

Lage	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Innerorts ▪ Weitgehend in Wohnzonen W4 und W5 (vier- bzw. fünfgeschossige Wohnzonen) ▪ Der südlich gelegene Friedhof Sihlfeld liegt in der Freihaltezone ▪ Im westlichen Teil besteht die Schule (Kindergarten und Unterstufen) und Sportanlage Utogrund in der Zone für öffentliche Bauten. Gegenüber liegt zudem eine Industrie- und Gewerbezone.
Situationsbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Fahrbahnbreite beträgt rund 11 m. Dabei besteht je ein Fahrstreifen pro Fahrtrichtung sowie das Tramtrasse in der Mittellage, welches auch vom Bus befahren wird. ▪ Beidseitige Trottoirbereiche in Kombination mit Baumallee, nördlich ca. 3.50 m und südlich ca. 3.0 m breit. ▪ Gefälle unerheblich <div data-bbox="568 943 1326 1413" style="text-align: center;"> </div> <p data-bbox="568 1424 1310 1451">Abbildung 3: Albisriederstrasse, Abschnitt West, Blick in Richtung Westen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Im östlichen Bereich, bei der Tram- und Bushaltestelle «Altes Krematorium» bestehen zwei ungesteuerte Fussgängerstreifen (mit Fussgängerschutzinsel). ▪ Im mittleren Bereich besteht ein ungesteuerter Fussgängerstreifen ohne Fussgängerschutzinsel (Höhe Albisriederstrasse 86, Verbindung zum Friedhof Sihlfeld) ▪ Bei der Tram- und Bushaltestelle «Hubertus» bestehen mehrere Fussgängerstreifen. Diese sind in die Lichtsignalsteuerung bei den Knoten Albisrieder- / Gutstrasse und Albisriederstrasse / Letzigraben integriert. ▪ Entlang und über die Albisriederstrasse verlaufen Schulwege. Gemäss dem Schulwegplan werden die Querungen aufgrund des Trameigentrassee als anspruchsvoll (Hubertus), mit erhöhter Anforderung (Hst. Altes Krematorium) bis nicht empfohlen (Querung auf Höhe der Liegenschaft Albisriederstrasse Nr. 86) eingestuft.

<p>Unfallstatistik (siehe auch Abbildung im Anhang 1 – Unfallgeschehen)</p>	<p>Zeitraum: 01.01.2018 bis 31.12.2022 (5 Jahre)</p> <p>Verkehrsunfälle: 103</p> <p>Verletzte: 1 Getötete, 8 Schwerverletzte und 44 Leichtverletzte</p> <p>Unfalltypen: 23x Schleuder- oder Selbstunfall 18x Überholunfall o. Fahrstreifenwechsel 31x Auffahrunfall 16x Abbiegeunfall 5x Einbiegeunfall 6x Überqueren der Fahrbahn 1x Parkierunfall 2x Fussgängerunfall 1x Andere</p> <p>Beteiligung: 145x MIV 17x öV 23x Velo 3x Zufussgehende</p> <p>Bemerkungen: Entlang der Albisriederstrasse bestehen verschiedene Unfalltypen, welche sich über den gesamten Strassenabschnitt verteilen. Eine Häufung von Unfällen befindet sich bei den Lichtsignalanlage Letzigraben und Gutstrasse inkl. Vorsortierbereiche (ca. 34 Unfälle). Einerseits ereigneten sich viele Auffahrunfälle, andererseits ist eine Häufung von Abbiegeunfälle in Richtung Gutstrasse erkennbar (7 Abbiegeunfälle). Bei allen Abbiegeunfälle waren Velofahrende involviert. Bei der Einmündung Aemtlerstrasse ereigneten sich 14 Unfälle. Es handelt sich um verschiedene Unfalltypen (Abbiege- und Einbiegeunfälle, Auffahrunfälle sowie Überholunfälle / Fahrstreifenwechsel und Schleuder- oder Selbstunfälle). Die 2 Fussgängerunfälle geschahen beim Fussgängerstreifen am Albisriederplatz.</p>
--	--

3 Verkehrsmessungen

Allgemeines	Zeitraum: Mo 22.05.2023 bis So 28.05.2023 (1 Woche) Standort: Höhe Albisriederstrasse Nr. 134 - 144 
Resultate	Abbildung 4: Lage Messstandort <ul style="list-style-type: none"> ▪ V85 (Richtung Osten): 50 km/h ▪ V85 (Richtung Westen): 49 km/h ▪ V85 (Querschnitt): 49 km/h ▪ V50 (Richtung Osten): 45 km/h ▪ V50 (Richtung Westen): 44 km/h ▪ V50 (Querschnitt): 45 km/h ▪ DTV (Richtung Osten): 5'448 Fz/d ▪ DTV (Richtung Westen): 4'657 Fz/d ▪ DTV (Querschnitt): 10'105 Fz/d
Bemerkungen	Die gefahrene Geschwindigkeit (V85) liegt heute im Bereich der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

4 Notwendigkeit einer abw. Höchstgeschwindigkeit

Gemäss **Art. 32 im Strassenverkehrsgesetz (SGV)** kann für bestimmte Strassenstrecken durch die zuständige Behörde von der allgemein festgesetzten Höchstgeschwindigkeit abgewichen werden. Im zu erfolgenden Gutachten muss abgeklärt werden, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind.

Gemäss **Art. 108 (SSV)** können die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten herabgesetzt werden, wenn:

- a) eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;
- b) bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;
- c) auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;
- d) dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.

Mindestens einer dieser Erforderlichkeitsgründe muss auf verkehrorientierten Strassen erfüllt sein. Aufgrund der Analyse der Anlage, der Schutzbedürfnisse und des Verkehrsablaufs ergibt sich folgende Beurteilung betreffend die Notwendigkeit einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit entlang der Albisriederstrasse:

b) Schutzbedürfnisse	Die Bedürfnisse der Zufussgehenden werden grundsätzlich mit den vorhandenen Gehbereichen (beidseitige Trottoire) abgedeckt. Der Radverkehr wird auf der Albisriederstrasse im Mischverkehr geführt. Gemäss Verkehrsrichtplan sind zwei Abschnitte (Aemtlerstrasse bis Albisriederplatz sowie Letzigraben bis Rautistrasse) als geplante Radwege (übergeordnet) eingetragen. Eine Radinfrastruktur wäre daher wünschenswert. Zudem verlaufen Schulwege entlang und über die Albisriederstrasse. Gemäss dem Schulwegplan sind die Querungen aufgrund des Trameigentrassee als anspruchsvoll (Hubertus), mit erhöhter Anforderung (Hst. Altes Krematorium) bis nicht empfohlen (Querung auf Höhe der Liegenschaft Albisriederstrasse Nr. 86). Die subjektive und objektive Schulwegsicherheit entlang der Albisriederstrasse sind zu gewährleisten resp. zu erhöhen.
d) Übermässige Umweltbelastung (Lärm)	Im aktuellen Zustand sind an der Albisriederstrasse (Albisriederplatz bis Rautistrasse) die Immissionsgrenzwerte (IGW) am Tag bei rund 720 Anwohnenden und in der Nacht bei rund 1110 Anwohnenden überschritten. Die Alarmwerte (AW) werden am Tag bei rund 60 und in der Nacht bei rund 50 Anwohnenden überschritten. Zudem werden bei rund 90 Arbeitsplätzen die IGW überschritten.

Fazit Notwendigkeit

Die Lärm-Immissionsgrenzwerte werden beim betrachtenden Strassenabschnitte bei mehreren Gebäuden überschritten. **Gemäss Art. 108, Abs. 2 lit. d) liegt somit eine übermässige Umweltbelastung vor.** Im Folgenden sind somit die Auswirkungen einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit zu prüfen. Dabei steht eine signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im Vordergrund.

Eine Geschwindigkeitsreduktion hat grundsätzlich auch positive Effekte auf den Fuss- und Veloverkehr. Für eine Begründung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit gemäss Art. 108, Abs. 2 lit. b) (Schutzbedürfnisse) reicht dies im vorliegenden Fall jedoch nicht aus.

5 Beurteilung der Auswirkungen einer abw. Höchstgeschwindigkeit

<p>Auswirkungen auf die Lärmbelastung</p> <p>(Quelle: Akustisches Projekt Albisriederstrasse, UGZ Juni 2024)</p>	<p>Tempo 30 senkt den Lärmmittelungspegel (Leq) tagsüber um ca. 3.4 dB(A) und nachts um 3.5 dB(A). Die Spitzenpegel sinken um ca. 5 dB(A). Mit der Anordnung von Tempo 30 kann entlang des betreffenden Strassenabschnitts die Anzahl Personen mit IGW-Überschreitungen am Tag um ca. 47 % und in der Nacht um ca. 16 % reduziert werden. Die Anzahl Personen mit AW-Überschreitungen kann am Tag und in der Nacht um 100 % reduziert werden. Die Arbeitsplätze können ebenfalls zu 100% geschützt werden.</p>
<p>Auswirkungen auf die Luftschadstoffe</p> <p>(Quelle: Akustisches Projekt Albisriederstrasse, UGZ Juni 2024)</p>	<p>Der Einfluss von Tempo 30 auf den Ausstoss von Luftschadstoffen und Treibhausgasen reicht von neutral bis positiv, abhängig davon, ob eine Verstetigung des Verkehrs erreicht wird. Der Effekt auf den Schadstoffausstoss durch Tempo 30 an der Albisriederstrasse wird als neutral beurteilt.</p>
<p>Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit</p>	<p>Mit der Reduktion der Geschwindigkeiten (vor allem der Geschwindigkeitsspitzen) kann die Verkehrssicherheit erhöht werden. Insbesondere durch den verkürzten Anhaltweg, die besseren Sichtverhältnisse sowie durch die allgemein verbesserte Erfassung des Strassenraums sinken die Gefahrensituationen sowie die Unfallhäufigkeit und Unfallschwere.</p> <p>Insbesondere bei den Schulwegübergänge über die Albisriederstrasse (Querungen bei den Haltestellen Hubertus und Altes Krematorium, sowie auf Höhe der Albisriederstrasse Nr. 86) ist die Einführung von Tempo 30 aus Sicherheitsgründen wichtig: Mit dem langsameren Verkehrsfluss erhöht sich die objektive und subjektive Sicherheit.</p> <p>Hohe Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Velofahrenden und dem MIV führen zu einem schlechten subjektiven Sicherheitsempfinden, da Velofahrende und MIV im betroffenen Abschnitt der Albisriederstrasse im Mischverkehr verkehren. Mit der Einführung von Tempo 30 reduziert sich der Geschwindigkeitsunterschied. Dadurch wird auch das Sicherheitsempfinden erhöht.</p>

Auswirkungen auf den Verkehrsablauf	<p>Es sind keine negativen Auswirkungen auf den Verkehrsablauf des MIV durch die Signalisation der abweichenden Höchstgeschwindigkeit 30 km/h (ohne bauliche Massnahmen, keine Veränderung der Vortrittsverhältnisse) zu erwarten.</p>
Auswirkungen auf die Strassenhierarchie	<p>Das Strassennetz ist hierarchisch aufgebaut, so dass die Strassen verschiedene Funktionen übernehmen sollen. Diese Hierarchie gilt es nebst den weiteren betrachteten Aspekten bei der Umsetzung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit zu berücksichtigen.</p> <p>Durch eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit verlängern sich die Durchfahrtszeiten auf der Aemtlersstrasse. Da diese Strasse jedoch die direktesten Verbindungen (West – Ost) darstellt, ist von keiner Verlagerung auf das untergeordnete Strassennetz auszugehen. Zudem bestehen bei den angrenzenden, untergeordneten Strassen bereits Tempo-30-Zonen.</p>
Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität	<p>Durch die Umsetzung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h kann die Aufenthaltsqualität verbessert werden, da die negativen Auswirkungen des MIV reduziert werden. Der Verkehr wird als weniger dominant wahrgenommen und erzeugt weniger Lärm. Entsprechend reduziert sich die starke Trennwirkung. Durch die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Stärkung des Fuss- und Radverkehrs vermindert sich das Konfliktpotenzial zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmer. Die Interaktion von Strassenverkehr und anderen Raumnutzern wird gestärkt.</p>
Auswirkungen auf die Reisezeiten MIV	<p>Der theoretische Zeitverlust von Tempo 30 gegenüber Tempo 50 beträgt 4.8 Sekunden pro 100 Meter. Dieser theoretische Wert tritt in der Praxis allerdings kaum auf, da innerstädtisch selten konstant mit 50 km/h gefahren werden kann (Störeinflüsse durch Zufussgehende, Einmündungen etc.). Im Falle des untersuchten Abschnittes der Albisriederstrasse liegt eine Geschwindigkeitsmessung im mittleren Abschnitt vor ($v_{50} = 45$ km/h). Im östlichen Abschnitt (Aemtlersstrasse bis Albsriederplatz) sowie im Bereich der Haltestelle Hubertus dürfte dieser Wert aufgrund von mehreren Störeinflüssen wie Lichtsignalanlagen und mehreren Fussgängerstreifen deutlich tiefer sein. Für die Abschätzung der Reisezeit wird somit von einer Geschwindigkeit (v_{50}) von 40 km/h ausgegangen.</p> <p>Anhand dieses Wertes, der Länge der Strecke (ca. 1'200 m) sowie der Zielgeschwindigkeit von 30 km/h kann der effektive Zeitverlust präziser ermittelt werden. Gemäss dieser Berechnung wird von einem Zeitverlust von etwa 35 Sekunden ausgegangen.</p> <p>Dies ist etwas mehr als der Richtwert von 2s/100m (Quelle: SVI 2015/004, Oktober 2019) für innerstädtische Strecken. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (langer mittlerer</p>

	<p>Bereich mit wenigen Störeinflüssen) erscheint diese Abschätzung jedoch plausibel.</p> <p>Im Verhältnis zur Gesamtreisezeit ist der Verlust von ca. 35 Sekunden jedoch bei den meisten Fahrten gering.</p>
<p>Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit</p>	<p>Die Einführung von Tempo 30 hat keine Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit. Entlang der Albisriederstrasse wird die Leistungsfähigkeit massgeblich von lichtsignalgeregelten Verzweigungen (Albisrank, Hubertus, Busschleuse auf Höhe der Zurlindenstrasse, dem Kreisel Albisriederplatz und den vortrittsberechtigten Fussgängerquerungen (Querungen auf Höhe der Albisriederstrasse Nr. 86 und bei der Haltestelle Altes Krematorium) bestimmt. Für die Strecken gilt das Fundamentaldiagramm, das je nach Fahrbahnquerschnitt, bei $v = 30$ bis 35 km/h eine maximale Verkehrsmenge zeigt (Quelle: SVI 2005/01, Widerstandsfunktionen für Innerorts-Strassenabschnitte ausserhalb Knoten). Mit der Einführung von Tempo 30 werden die gleichen Verkehrsmengen abgewickelt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist nicht relevant für die Kapazität einer Ortsdurchfahrt (Quelle: SVI Optimale Geschwindigkeiten in Siedlungsgebieten, 2015).</p> <p>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.</p>
<p>Auswirkungen auf den ÖV</p> <p><i>Hinweis: Die gesamte Beurteilung der ÖV-Folgen durch die Temporeduktion ist im Anhang 3 ersichtlich (Quelle: VBZ).</i></p>	<p>Gemäss Beurteilung der VBZ (siehe auch Anhang 3) führt die Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h entlang der Albisriederstrasse zu einer Verlustzeit von bis zu 38 Sekunden (je nach Buslinie verschieden).</p> <p>Diese Verlustzeiten sowie zusätzliche Verlustzeiten auf weiteren geplanten T30-Abschnitten (Gesamtbetrachtung Buslinie) führen insgesamt dazu, dass eine Geschwindigkeitsreduktion nur möglich ist, wenn vorgängig der Zeitverlust durch die Geschwindigkeitsreduktion an geeigneter Stelle kompensiert oder die Finanzierung der Mehrkosten mittels Fahrplanverfahren sichergestellt werden kann.</p> <p><u>Folgen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 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.-). ▪ Auf der Linie 72 wird neu, während der Nebenverkehrszeit und der Hauptverkehrszeit am Abend ein zusätzliches Fahrzeug benötigt (wird je hälftig auf die Linien 72 und 83

	<p>verteilt). Auf der Linie 83 wird neu während der Hauptverkehrszeit am Morgen und Abend, sowie in der Nebenverkehrszeit ein zusätzliches Fahrzeug benötigt (wird je hälftig auf die Linien 72 und 83 verteilt). Das dafür nötige Fahrzeug muss vorgängig beschafft werden. Auf der Linie 89 wird neu während der Hauptverkehrszeit am Abend, in der Nebenverkehrszeit und am Wochenende ein zusätzliches Fahrzeug benötigt. Das dafür nötige Fahrzeug muss vorgängig beschafft werden.</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Die Linien N9 und N33 werden per Dezember 2025 neu eingeführt, respektiv erhalten eine neue Linienführung. Deshalb sind noch keine Daten zu den benötigten Wendezeiten vorhanden. Aufgrund der Unterschreitung der Mindestwendezeit für das Personal, muss hier ein je zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden. Die dafür nötigen Fahrzeuge sind bereits zu anderen Betriebszeiten im Einsatz und somit vorhanden. Auf den Linien N3, N15 und N18 wird die minimale Wendezeit neu unterschritten. Deshalb muss hier je ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden. Die dafür nötigen Fahrzeuge sind bereits zu anderen Betriebszeiten im Einsatz und somit vorhanden.
--	---

Fazit mögliche Auswirkungen

Durch die vorgeschlagene Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h verlängern sich die Reisezeiten für den MIV und öV. Insbesondere die Verlustzeiten von bis zu 38 Sekunden für den öV sind nicht zu vernachlässigen.

Diese Verlustzeiten sowie zusätzliche Verlustzeiten auf weiteren geplanten T30-Abschnitten (Gesamtbetrachtung Buslinie) führen insgesamt dazu, dass eine Geschwindigkeitsreduktion nur möglich ist, wenn vorgängig der Zeitverlust durch die Geschwindigkeitsreduktion an geeigneter Stelle kompensiert oder die Finanzierung der Mehrkosten mittels Fahrplanverfahren sichergestellt werden kann.

Hinsichtlich der Lärmbelastung, der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität hat eine signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h grundsätzlich nur positive Auswirkungen.

6 Schlussfolgerung

Notwendigkeit	Entlang der Albisriederstrasse (Abschnitt Albisriederplatz bis Rautistrasse) liegt eine übermässige Umweltbelastung (Überschreitung der Lärm-Immissionsgrenzwerte) am Tag und in der Nacht vor, welche eine abweichende Höchstgeschwindigkeit rechtfertigt.
Beurteilung Zweck- und Verhältnismässigkeit	<p>Mit der Einführung von Tempo 30 an der Albisriederstrasse am Abschnitt Albisriederplatz bis Rautistrasse profitiert die gesamte Wohn- und Arbeitsbevölkerung von einer wahrnehmbaren Verringerung der Lärmbelastung.</p> <p>Die Anzahl Anwohnender mit AW-Überschreitungen kann am Tag und in der Nacht um 100 %, derer mit IGW-Überschreitungen am Tag um ca. 47 % und in der Nacht um ca. 16 % reduziert werden. Die Arbeitsplätze können zu 100 % geschützt werden.</p> <p>Die Massnahme ist notwendig (die Immissionsgrenzwerte sind überschritten) und geeignet (die Massnahmenwirkung beträgt mehr als ≥ 1 dB im Leq).</p> <p>Tempo 30 auf der Albisriederstrasse hat auf dem gesamten Abschnitt keine unzumutbaren negativen Auswirkungen. Die verlängerten Fahrzeiten für ÖV und MIV sowie die Zusatzkosten ÖV vermögen die positiven Auswirkungen (Lärmreduktion, Erhöhung Verkehrssicherheit) der Geschwindigkeitsreduktion nicht zu überwiegen.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit von Tempo 30 auf der Albisriederstrasse (Abschnitt Albisriederplatz bis Rautistrasse) ist somit gegeben.</p>

7 Massnahmen

Die Einführung von Tempo 30 erfolgt mit dem Anbringen der Tempo 30 Signalisation und Bodenmarkierung. Bauliche Massnahmen sind nicht vorgesehen. Die heutigen Vortrittsverhältnisse, Markierungen (Fussgängerstreifen, Mittellinien, Busspuren) und Lichtsignalanlagen bleiben mit der Einführung von Tempo 30 unverändert.

Die nachstehende Abbildung zeigt, welche Signaltafeln aufgehoben bzw. neu angebracht werden müssen.

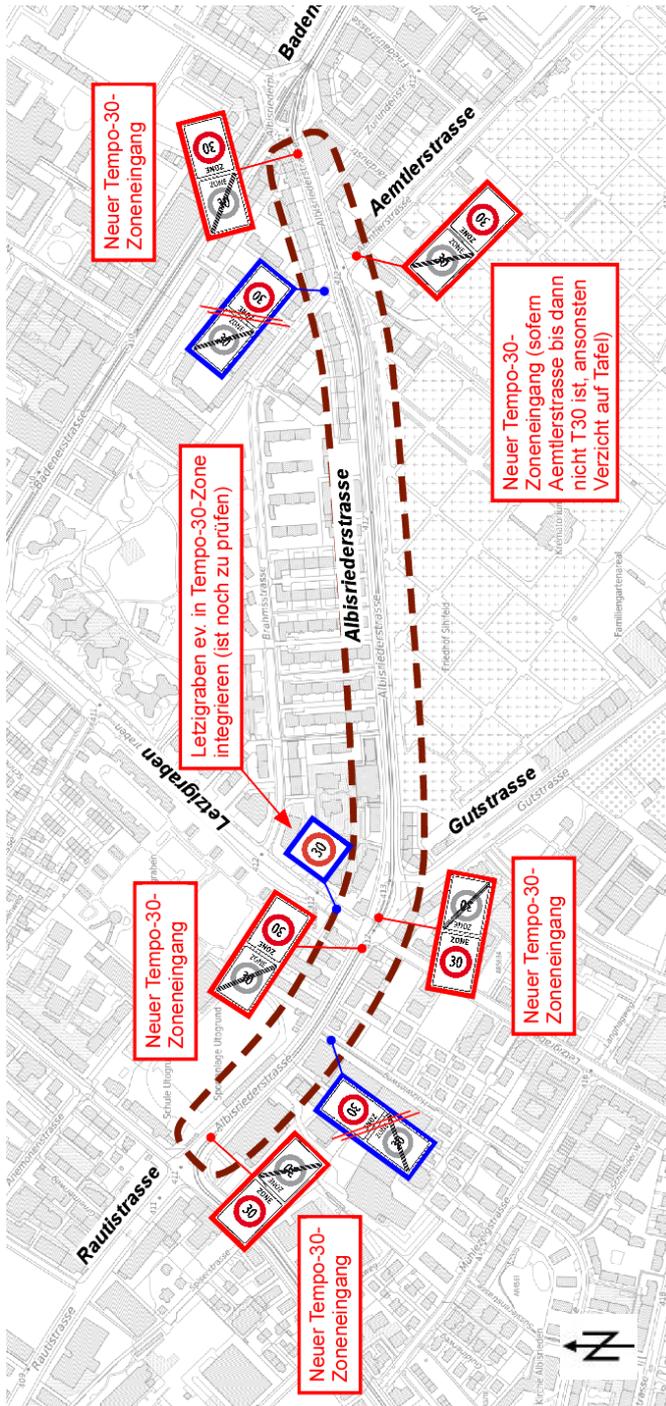


Abbildung 5: Übersicht notwendige Signalisationsmassnahmen (Markierungen/Demarkierungen nicht dargestellt)

Anhang 1 – Unfallgeschehen

Übersicht Unfallgeschehen 01.01.18 – 31.12.22 (Quelle VUGIS)



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

Anhang 2 – Verkehrserhebungen

Verkehrserhebung Albisriederstrasse vom Mo 22.05.23 - So 28.05.23

	Richtung Osten						Total Fz
	Krad	Pkw	Lieferwagen	Lkw ohne Anhänger	Lkw mit Anhänger	Busse	
DTV	366	4340	383	109	23	227	5448
DWV	377	4404	493	138	31	242	5684
MSP (7-8)	45	349	49	13	3	8	467
ASP (17-18)	27	237	18	3	1	8	295
Nt (6-22)	339	3797	363	105	23	207	4834
Nn (22-6)	27	543	19	4	1	20	614

	Richtung Westen						Total Fz
	Krad	Pkw	Lieferwagen	Lkw ohne Anhänger	Lkw mit Anhänger	Busse	
DTV	350	3579	398	90	13	227	4657
DWV	347	3609	504	115	17	241	4834
MSP (7-8)	18	175	50	9	2	8	263
ASP (17-18)	34	255	32	2	0	8	332
Nt (6-22)	304	3028	378	85	12	209	4016
Nn (22-6)	46	552	20	5	0	18	641

	Querschnitt						Total Fz
	Krad	Pkw	Lieferwagen	Lkw ohne Anhänger	Lkw mit Anhänger	Busse	
DTV	716	7919	781	199	36	454	10105
DWV	724	8013	997	253	49	483	10518
MSP (7-8)	63	524	99	22	5	16	729
ASP (17-18)	61	492	51	5	1	16	627
Nt (6-22)	643	6825	742	190	35	416	8850
Nn (22-6)	73	1094	40	9	1	38	1255



Bus manuell ergänzt (da in Mittellage)

Buslinie 83

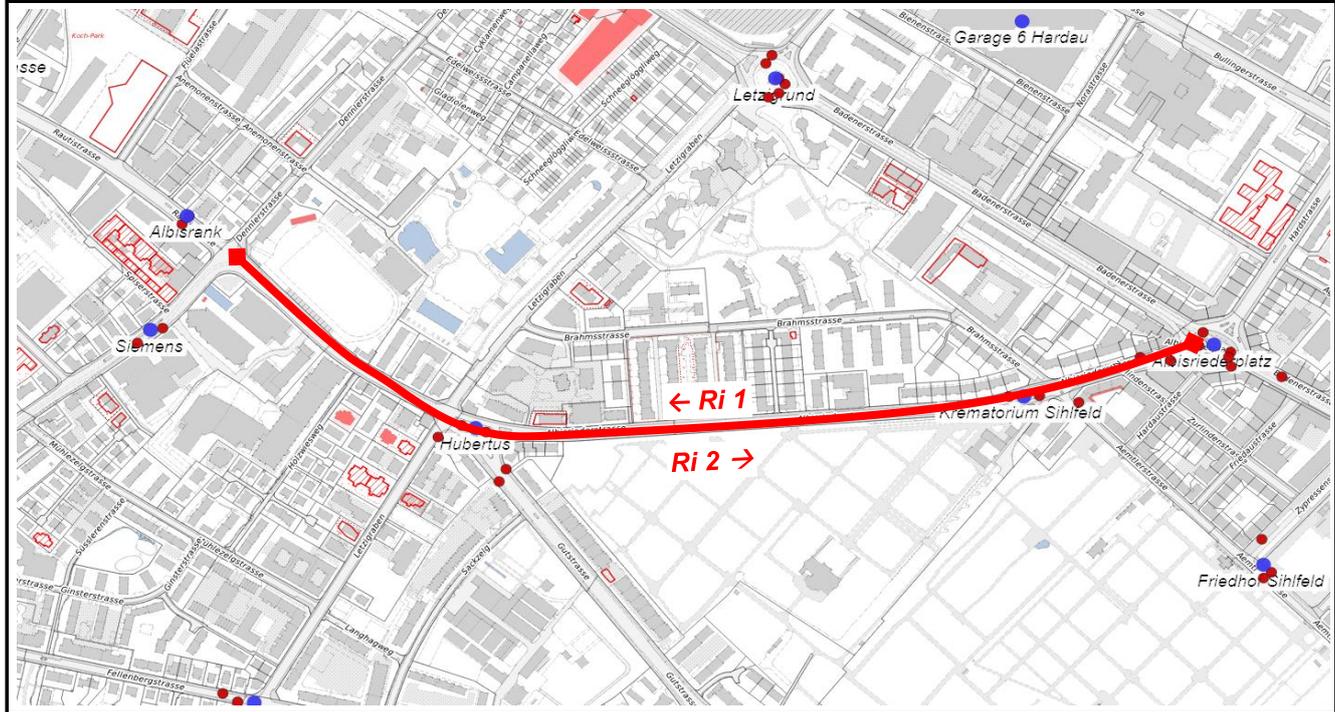
Buslinie 33

Anhang 3 – Beurteilung öV-Folgen (VBZ)

Beurteilung ÖV-Folgen durch Temporeduktion

Abschnitt	Albisriederstrasse (Albisriederplatz - Rautstrasse)
Betroffene Linien	3, 33, 72, 83, 89, N3, N9, N12, N15, N18, N33
Antragsteller	3. Etappe Strassenlärmsanierung
Datum	17.01.2024

Karte	
Abschnittslänge [m]	1'200



Betroffene Fahrgäste		
Anzahl Personen	28'000	DWV, Daten 2022
ÖV-Hauptnetz	Ja	VBZ-Hauptnetz 2019

Folgen	
Zusatzfahrzeuge	1 Batterie-Gelenkrolleybus, 1 Batterie-Gelenkbus
Jährliche Folgekosten [CHF/a]	1'890'000
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 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.-)

Auf der Linie 72 wird neu während der Nebenverkehrszeit und der Hauptverkehrszeit am Abend ein zusätzliches Fahrzeug benötigt (wird je hälftig auf die Linien 72 und 83 verteilt). Auf der Linie 83 wird neu während der Hauptverkehrszeit am Morgen und Abend, sowie in der Nebenverkehrszeit ein zusätzliches Fahrzeug benötigt (wird je hälftig auf die Linien 72 und 83 verteilt). Das dafür nötige Fahrzeug muss vorgängig beschafft werden. Auf der Linie 89 wird neu während der Hauptverkehrszeit am Abend, in der Nebenverkehrszeit und am Wochenende ein zusätzliches Fahrzeug benötigt. Das dafür nötige Fahrzeug muss vorgängig beschafft werden.

Die Linien N9 und N33 werden per Dezember 2025 neu eingeführt, respektiv erhalten eine neue Linienführung. Deshalb sind noch keine Daten zu den benötigten Wendezeiten vorhanden. Aufgrund der Unterschreitung der Mindestwendezeit für das Personal, muss hier ein je zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden. Die dafür nötigen Fahrzeuge sind bereits zu anderen Betriebszeiten im Einsatz und somit vorhanden. Auf den Linien N3, N15 und N18 wird die minimale Wendezeit neu unterschritten. Deshalb muss hier je ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden. Die dafür nötigen Fahrzeuge sind 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 3	
Fahrplanabhängigkeiten	Linienüberlagerung; Badenerstr. (Li 2), Raum HB (Li 4, 6, 7, 10, 14)
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	732	822	816	672	642
Benötigte Wendezeit	-360	-360	-360	-360	-360
Verlustzeit T30 total	-50	-45	-50	-45	-50
Wendezeit total für Personal	322	417	406	267	232

Gewährleistung Pünktliche Abfahrten [s]	RVZ	HVZ1	NVZ	HVZ2	WE
Fahrplanprofil	A	B	C	E	K
Wendezeit Albisrieden	492	414	342	348	456
Benötigte Wendezeit	-154	-118	-163	-180	-186
Fahrgastwechselzeit	-12	-18	-12	-18	-12
Wendezeit ohne T30	326	278	167	150	258
Verlustzeit T30 Albisriederstrasse Ri 1	-27	-22	-27	-22	-27
Verlustzeit T30 Albisriederstrasse Ri 2	-23	-23	-23	-23	-23
Wendezeit mit T30	276	233	117	105	208

Entwurfshahrplan 2026, Geschwindigkeits- und Pünktlichkeitsdaten 2022, Mediangeschwindigkeit Bus 27 km/h/Tram 29 km/h

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

Behinderungen durch MIV/ÖV/LV	Gründe	Verkehrszeit	Verlangsam.	Störhalt
[Problembereich-ID, Ort]			[s]	[P84, s]
T01, Lochergut	Knotensteuerung	HVZm, HVZa	0	10
T07, Stauffacher	Eigenbehinderung	HVZm, HVZa	10	10
T08, Kalkbreite	Eigenbehinderung	HVZm, HVZa	0	40
T09, Sihlpost/HB	Knotensteuerung	HVZm	0	10

gemäss Störungsanalyse VBZ/ewp 2018

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 Albisriederstrasse Ri 1	-25	-25	-25	-25	-25
Verlustzeit T30 Albisriederstrasse Ri 2	-28	-29	-28	-29	-28
Verlustzeit T30 Andere Abschnitte 3. Et.	-394	-241	-257	-241	-257
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]
B021, Hubertus	Knotensteuerung Eigenbehinderung	HVZ1	40	20
B022, Albisriederplatz	Überstauung Vortrittsbelastung Eigenbehinderung Fussgängerstreifen	HVZ1, HVZ2	80	20
B023, Hardplatz	Überstauung Fussgängerstreifen	HVZ1, HVZ2	150	20
B105, Hardbrücke/Geroldrampe	Überstauung	HVZ2	40	0

gemäss Störungsanalyse VBZ/ewp 2018

Beurteilung ÖV-Folgen durch Temporeduktion

Linie 72	
Fahrplanabhängigkeiten	Linienüberlagerung; Hardbrücke (Li 33, 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 Albisriederstrasse Ri 2	0	0	0	0	0
Verlustzeit T30 Andere Abschnitte 3. Et.	-194	-76	-94	-76	-94
Verlustzeit T30 Rosengarten-/Bucheggst.	-80	-67	-80	-67	-80
Verlustzeit TOTAL	-274	-143	-174	-143	-174

Kursfahrzeugbedarf	RVZ	HVZ1	NVZ	HVZ2	WE
Fahrplanprofil	A	B	C	E	K
Kursfahrzeugbedarf ohne T30 (2026)	7	11	10	11	8
Kursfahrzeugbedarf mit T30 (2029)	7	11	10.5	11.5	8
Veränderung Kursfahrzeugbedarf	0	0	0.5	0.5	0

Kosten und Folgen	
Zusatzfahrzeug	1 Batterie-Gelenktrolleybus (Je hälftig auf Linien 72 und 83 verteilt)
Jährliche Folgekosten [CHF/a]	250'000
Benötigte Infrastruktur	-

Behinderungen durch MIV/ÖV/LV	Gründe	Verkehrszeit	Verlangsam.	Störmhalt
[Problembereich-ID, Ort]			[s]	[P84, s]
B022, Albisriederplatz	Überstauung Vortrittsbelastung Eigenbehinderung Fussgängerstreifen	HVZm, HVZa	80	20
B023, Hardplatz	Überstauung Fussgängerstreifen	HVZm, HVZa	150	20
B051, Waffenplatzstrasse	Überstauung Eigenbehinderung	HVZm, HVZa	120	40
B057, Bertastrasse	Knotensteuerung	HVZm, HVZa	20	0
B062, Schmiede Wiedikon	Überstauung Knotensteuerung Eigenbehinderung	HVZm, HVZa	20	10
B114, Manessestrasse/Zurlindenstrasse	Knotensteuerung	HVZa	20	10

gemäss Störungsanalyse VBZ/ewp 2018

Beurteilung ÖV-Folgen durch Temporeduktion

Linie 83	Linienüberlagerung; Hardbrücke (Li 33, 72), Flurstrasse (Li 89)
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 Albisriederstrasse Ri 1	-36	-36	-36	-36	-36
Verlustzeit T30 Albisriederstrasse Ri 2	-38	-36	-38	-36	-38
Verlustzeit T30 Andere Abschnitte 3. Et.	-152	-27	-36	-27	-36
Verlustzeit T30 Rosengarten-/Bucheggst.	-80	-67	-80	-67	-80
Verlustzeit T30 Flurstrasse	-16	-17	-16	-17	-16
Verlustzeit TOTAL	-322	-183	-206	-183	-206

Kursfahrzeugbedarf	RVZ	HVZ1	NVZ	HVZ2	WE
Fahrplanprofil	A	B	C	E	K
Kursfahrzeugbedarf ohne T30 (2026)	-	8	4	9	4
Kursfahrzeugbedarf mit T30 (2029)	-	9	4.5	9.5	4
Veränderung Kursfahrzeugbedarf	-	1	0.5	0.5	0

Kosten und Folgen	
Zusatzfahrzeug	1 Batterie-Gelenktrolleybus (Je hälftig auf Linien 72 und 83 verteilt)
Jährliche Folgekosten [CHF/a]	380'000
Benötigte Infrastruktur	-

Behinderungen durch MIV/ÖV/LV	Gründe	Verkehrszeit	Verlangsam.	Störhalt
[Problembereich-ID, Ort]			[s]	[P84, s]
B001, Bhf. Altstetten	Überstauung Vortrittsbelastung Eigenbehinderung Fussgängerstreifen	HVZm, HVZa	80	20
B021, Hubertus	Knotensteuerung Eigenbehinderung	HVZm	40	20
B022, Albisriederplatz	Überstauung	HVZm, HVZa	80	20
B023, Hardplatz	Überstauung Fussgängerstreifen	HVZm, HVZa	150	20
B058, Kappeli	Überstauung Knotensteuerung Eigenbehinderung	HVZa	20	0
B073, Albisrank	Überstauung Eigenbehinderung	HVZm, HVZa	40	10
B074, Baslerstrasse	Überstauung	HVZm, HVZa	90	40
B091, Flurstrasse	Überstauung	HVZm, HVZa	30	10
B119, Fussgängerstreifen Flurstrasse	Fussgängerstreifen	HVZa	20	20
B120, Letzipark West	Knotensteuerung	HVZm, HVZa	20	10

gemäss Störungsanalyse VBZ/ewp 2018

Beurteilung ÖV-Folgen durch Temporeduktion

Linie 89	
Fahrplanabhängigkeiten	Anschluss; Bhf. Altstetten, Linienüberlagerung; Flurstrasse (Li 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 Wendezzeiten) 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 Wendezzeitenmodell und die Mindestwendezzeit für die erforderlichen Pausen des Fahrpersonals eingehalten.

Übersicht Fahrzeitverluste	RVZ	HVZ1	NVZ	HVZ2	WE
Fahrplanprofil	A	B	C	E	K
Verlustzeit T30 Albisriederstrasse Ri 1	-11	-11	-11	-11	-11
Verlustzeit T30 Albisriederstrasse Ri 2	-9	-7	-9	-7	-9
Verlustzeit T30 Andere Abschnitte 3. Et.	-81	-37	-45	-37	-45
Verlustzeit T30 Schweighofstrasse	-92	-83	-92	-83	-92
Verlustzeit T30 Flurstrasse	-16	-17	-16	-17	-16
Verlustzeit T30 Oberengstringen	-12	-13	-12	-13	-12
Verlustzeit TOTAL	-221	-168	-185	-168	-185

Kursfahrzeugbedarf	RVZ	HVZ1	NVZ	HVZ2	WE
Fahrplanprofil	A	B	C	E	K
Kursfahrzeugbedarf ohne T30 (2026)	6	13	12	13	6
Kursfahrzeugbedarf mit T30 (2029)	6	13	13	14	7
Veränderung Kursfahrzeugbedarf	0	0	1	1	1

Kosten und Folgen	
Zusatzfahrzeug	1 Batterie-Gelenkbus
Jährliche Folgekosten [CHF/a]	660'000
Benötigte Infrastruktur	-

Behinderungen durch MIV/ÖV/LV	Gründe	Verkehrszeit	Verlangsam.	Störhalt
[Problembereich-ID, Ort]			[s]	[P84, s]
B001, Bahnhof Altstetten	Überstauung Vortrittsbelastung Eigenbehinderung Fussgängerstreifen	HVZm, HVZa	80	20
B019, Friesenbergstrasse	Überstauung Knotensteuerung	HVZm, HVZa	40	20
B021, Hubertus	Knotensteuerung Eigenbehinderung	HVZm	40	20
B058, Kappeli	Überstauung Knotensteuerung Eigenbehinderung	HVZa	20	0
B073, Albisrank	Überstauung Eigenbehinderung	HVZm, HVZa	40	10
B076, Schaufelbergerstrasse	Überstauung Knotensteuerung Eigenbehinderung	HVZm, HVZa	110	30
B091, Flurstrasse	Überstauung	HVZm, HVZa	30	10
B118, Schweighof	Bahnübergang	HVZa	20	30

gemäss Störungsanalyse VBZ/ewp 2018

Beurteilung ÖV-Folgen durch Temporeduktion

Linie N3					
Fahrplanabhängigkeiten		Div. Anschlüsse (HB, Kalkbreite, Albisriederplatz)			
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	1'290				
Benötigte Wendezeit	-360				
Verlustzeit T30 total	-74				
Wendezeit total für Personal	856				
Gewährleistung Pünktliche Abfahrten [s]	RVZ	HVZ1	NVZ	HVZ2	WE
Fahrplanprofil	A	B	C	E	K
Wendezeit Albisrieden	654				
Benötigte Wendezeit	-615				
Fahrgastwechselzeit	-12				
Wendezeit ohne T30	27				
Verlustzeit T30 Albisriederstrasse Ri 1	-36				
Verlustzeit T30 Albisriederstrasse Ri 2	-38				
Wendezeit mit T30	-47				
Jahresfahrplan 2023, Geschwindigkeits- und Pünktlichkeitsdaten 2022, Mediangeschwindigkeit Bus 27 km/h/Tram 29 km/h					
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]	

Beurteilung ÖV-Folgen durch Temporeduktion

Linie N9					
Fahrplanabhängigkeiten	Div. Anschlüsse (Milchbuck, Bhf. Hardbrücke, Sternen Oerlikon)				
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	546				
Benötigte Wendezeit	-360				
Verlustzeit T30 total	-233				
Wendezeit total für Personal	-47				
Gewährleistung Pünktliche Abfahrten [s]	RVZ	HVZ1	NVZ	HVZ2	WE
Fahrplanprofil	A	B	C	E	K
Wendezeit Bellevue	246				
Benötigte Wendezeit	*				
Fahrgastwechselzeit	-18				
Wendezeit ohne T30	228				
Verlustzeit T30 Albisriederstrasse Ri 2	0				
Verlustzeit T30 Andere Abschnitte 3. Et.	-153				
Verlustzeit T30 Rosengarten-/Bucheggst.	-80				
Wendezeit mit T30	75				
Entwurfsfahrplan 2026, Geschwindigkeits- und Pünktlichkeitsdaten 2022, Mediangeschwindigkeit Bus 27 km/h/Tram 29 km/h					
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]	

Beurteilung ÖV-Folgen durch Temporeduktion

Linie N12					
Fahrplanabhängigkeiten		Linienüberlagerung; Langstrasse (Li N2), Div. Anschlüsse			
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	762				
Benötigte Wendezeit	-360				
Verlustzeit T30 total	-107				
Wendezeit total für Personal	295				
Gewährleistung Pünktliche Abfahrten [s]	RVZ	HVZ1	NVZ	HVZ2	WE
Fahrplanprofil	A	B	C	E	K
Wendezeit Bhf. Altstetten	534				
Benötigte Wendezeit	-144				
Fahrgastwechselzeit	-18				
Wendezeit ohne T30	372				
Verlustzeit T30 Albisriederstrasse Ri 1	-11				
Verlustzeit T30 Albisriederstrasse Ri 2	-9				
Verlustzeit T30 Andere Abschnitte 3. Et.	-71				
Verlustzeit T30 Flurstrasse	-16				
Wendezeit mit T30	265				
Jahresfahrplan 2023, Geschwindigkeits- und Pünktlichkeitsdaten 2022, Mediangeschwindigkeit Bus 27 km/h/Tram 29 km/h					
Kosten und Folgen					
Zusatzfahrzeug	-				
Jährliche Folgekosten [CHF/a]	-				
Benötigte Infrastruktur	-				
Behinderungen durch MIV/ÖV/LV	Gründe	Verkehrszeit	Verlangsam.	Störhalt	
[Problembereich-ID, Ort]			[s]	[P84, s]	

Beurteilung ÖV-Folgen durch Temporeduktion

Linie N15					
Fahrplanabhängigkeiten		Div. Anschlüsse (Milchbuck, Bhf. Hardbrücke, Schmiede Wiedikon)			
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	780				
Benötigte Wendezeit	-360				
Verlustzeit T30 total	-274				
Wendezeit total für Personal	146				
Gewährleistung Pünktliche Abfahrten [s]	RVZ	HVZ1	NVZ	HVZ2	WE
Fahrplanprofil	A	B	C	E	K
Wendezeit Adliswil, Schulhaus Kopfh.	270				
Benötigte Wendezeit	-75				
Fahrgastwechselzeit	-12				
Wendezeit ohne T30	183				
Verlustzeit T30 Albisriederstrasse Ri 2	0				
Verlustzeit T30 Andere Abschnitte 3. Et.	-194				
Verlustzeit T30 Albisstrasse	-3				
Verlustzeit T30 Rosengarten-/Bucheggst.	-80				
Wendezeit mit T30	-14				
Jahresfahrplan 2023, Geschwindigkeits- und Pünktlichkeitsdaten 2022, Mediangeschwindigkeit Bus 27 km/h/Tram 29 km/h					
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]	

Beurteilung ÖV-Folgen durch Temporeduktion

Linie N18					
Fahrplanabhängigkeiten		Div. Anschlüsse (Milchbuck, Bhf. Hardbrücke, Schmiede Wiedikon)			
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	726				
Benötigte Wendezeit	-360				
Verlustzeit T30 total	-274				
Wendezeit total für Personal	92				
Gewährleistung Pünktliche Abfahrten [s]	RVZ	HVZ1	NVZ	HVZ2	WE
Fahrplanprofil	A	B	C	E	K
Wendezeit Adliswil, Büchel	210				
Benötigte Wendezeit	-113				
Fahrgastwechselzeit	-12				
Wendezeit ohne T30	85				
Verlustzeit T30 Albisriederstrasse Ri 2	0				
Verlustzeit T30 Andere Abschnitte 3. Et.	-194				
Verlustzeit T30 Albisstrasse	-79				
Verlustzeit T30 Rosengarten-/Bucheggst	-80				
Wendezeit mit T30	-188				
Jahresfahrplan 2023, Geschwindigkeits- und Pünktlichkeitsdaten 2022, Mediangeschwindigkeit Bus 27 km/h/Tram 29 km/h					
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]	

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 Albisriederstrasse Ri 1	-25				
Verlustzeit T30 Albisriederstrasse Ri 2	-28				
Verlustzeit T30 Andere Abschnitte 3. Et.	-394				
Verlustzeit T30 Triemlistrasse	-17				
Verlustzeit T30 Letzigraben	-34				
Verlustzeit T30 Rosengartenstrasse	-5				
Wendezeit mit T30	121				

Entwurfsfahrplan 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	-

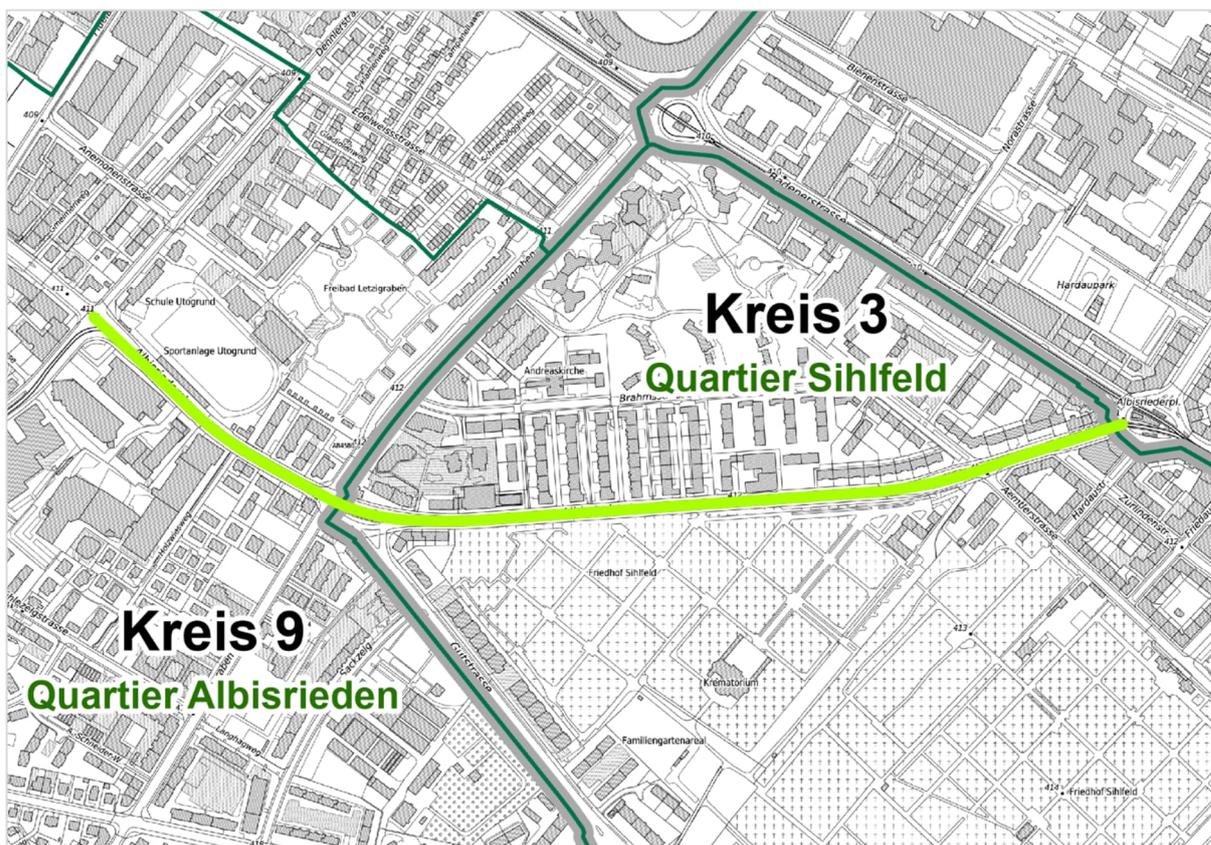
Behinderungen durch MIV/ÖV/LV	Gründe	Verkehrszeit	Verlangsam.	Störhalt
[Problembereich-ID, Ort]			[s]	[P84, s]

Strassenlärmsanierung Stadt Zürich

Akustisches Projekt Albisriederstrasse

Abschnitt: Albisriederplatz bis Rautistrasse

- Temporeduktion aus Lärmschutzgründen
- Erleichterungsantrag



Stadt Zürich
Umwelt- und Gesundheitsschutz

Zürich, Juni 2024

Direktor
René Estermann

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 Albisriederstrasse, welche in den akustischen Projekten für die Stadtkreise 3 und 9 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 Lärmreduzierungs-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 Albisriederstrasse. 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 Albisriederstrasse 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.

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 Lärmreduzierungs-massnahme auch auf Hauptstrassen)

³ Rööslü / 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

Strassenlärm-Sanierung Albisriederstrasse

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 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 Albisriederstrasse auf dem Abschnitt Albisriederplatz bis Rautistrasse die Immissionsgrenzwerte (IGW) am Tag bei rund 720 Anwohnenden und in der Nacht bei rund 1110 Anwohnenden überschritten. Die Alarmwerte (AW) werden am Tag bei rund 60 und in der Nacht bei rund 50 Anwohnenden überschritten. Zudem werden bei rund 90 Arbeitsplätzen die IGW überschritten. Die maximalen Pegel sind aus der folgenden Tabelle 1 ersichtlich.

Kreis	Strasse	Abschnitt	aktueller Zustand: max. Lr [dB(A)]		höchste Überschreitung des Immissionsgrenzwertes (IGW) bei Wohnnutzung	Adresse	ES
			Tag	Nacht			
3	Albisriederstrasse	Albisriederplatz bis Letziggraben	71.0	65.4	10.4 dB(A)	Albisriederstr. 6	III
9	Albisriederstrasse	Letziggraben bis Rautistasse	68.9	62.6	12.6 dB(A)	Albisriederstr. 193	II

Tab. 1: Maximale IGW-Überschreitungen an der Albisriederstrasse von Albisriederplatz bis Rautistrasse

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 EKLB, Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme: Grundlagenpapier zu Recht – Akustik – Wirkung, Bern, 2015

Strassenlärmsanierung Albisriederstrasse

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 Albisriederstrasse ist in der Tabelle 2 zusammengestellt. Zusätzlich verringert Tempo 30 auch die Spitzenpegel, die insbesondere für die Nachtruhe problematisch sind, um rund 5 Dezibel.

Tempo-Reduktion	Zeitraum	Sanierungshorizont 2040 ohne Massnahmen: v_{\max} [km/h]	Sanierungshorizont 2040 mit Massnahmen: v_{\max} [km/h]	Emissionsreduktion [dB(A)] *
Tempo 50 auf Tempo 30	Tag (6 – 22 Uhr)	50	30	-3.4
	Nacht (22 – 6 Uhr)	50	30	-3.5

Tab. 2: Akustische Wirkung der festgelegten Geschwindigkeitsreduktionen an der Albisriederstrasse

* Die berechnete Wirkung liegt gemäss sonROAD18 bei -4.4 dB am Tag und bei -4.5 dB nachts. 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 an der Albisriederstrasse (Albisriederplatz bis Rautistrasse) noch rund 380 Anwohnende am Tag sowie rund 930 Anwohnende in der Nacht von Immissionsgrenzwert-Überschreitungen betroffen sind. Die Anzahl Anwohnender mit Überschreitungen über dem Alarmwert kann auf 0 reduziert werden, ebenso die Anzahl Arbeitsplätze mit Immissionsgrenzwert-Überschreitungen (vgl. Tabelle 3).

Nutzungs-Zeitraum		IST-Zustand Tempo 50 km/h		Sanierungszustand 2040 ohne Massnahme Tempo 50 km/h		Sanierungszustand 2040 mit Massnahme Tempo 30 km/h	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Wohnnutzung	Anzahl Anwohnende mit Immissionsbelastung über dem Immissionsgrenzwert (IGW)	720	1110	720	1110	380	930
	Davon Anzahl Anwohnende mit Immissionsbelastung über dem Alarmwert (AW)	60	50	60	50	0	0
Gewerbenutzung	Anzahl Arbeitsplätze mit Immissionsbelastung über dem Immissionsgrenzwert (IGW)	90	-	90	-	0	-

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

Fazit: Mit der Einführung von Tempo 30 an der Albisriederstrasse am Abschnitt Albisriederplatz bis Rautistrasse profitiert die gesamte Wohn- und Arbeitsbevölkerung von einer wahrnehmbaren Verringerung der Lärmbelastung.

Die Anzahl Anwohnender mit AW-Überschreitungen kann am Tag und in der Nacht um 100 %, derer mit IGW-Überschreitungen am Tag um ca. 47 % und in der Nacht um ca. 16 % reduziert werden. Die Arbeitsplätze können zu 100 % geschützt werden.

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

Auf der Albisriederstrasse beträgt die signalisierte Höchstgeschwindigkeit im Abschnitt Albisriederplatz bis Rautistrasse 50 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 auf Tempo 30 an der Albisriederstrasse zusammengestellt.

Die folgende Tabelle 4 ermöglicht eine Übersicht:

THEMA	WIRKUNG VON TEMPO 30
Lärmbelastung (Leq/Lmax)	Im aktuellen Zustand sind an der Albisriederstrasse (Albisriederplatz bis Rautistrasse) die Immissionsgrenzwerte (IGW) am Tag bei rund 720 Anwohnenden und in der Nacht bei rund 1110 Anwohnenden überschritten. Die Alarmwerte (AW) werden am Tag bei rund 60 und in der Nacht bei rund 50 Anwohnenden überschritten. Zudem werden bei rund 90 Arbeitsplätzen die IGW 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. 3.4 dB(A) und nachts um 3.5 dB(A). Die Spitzenpegel sinken um ca. 5 dB(A). Mit der Anordnung von Tempo 30 kann entlang des betreffenden Strassenabschnitts die Anzahl Personen mit IGW-Überschreitungen am Tag um ca. 47 % und in der Nacht um ca. 16 % reduziert werden. Die Anzahl Personen mit AW-Überschreitungen kann am Tag und in der Nacht um 100 % reduziert werden. Die Arbeitsplätze können ebenfalls zu 100% geschützt werden.
Verkehrssicherheit	Mit der Reduktion der Geschwindigkeiten (vor allem der Geschwindigkeitsspitzen) kann die Verkehrssicherheit erhöht werden. Insbesondere durch den verkürzten Anhaltweg, die besseren Sichtverhältnisse sowie durch die allgemein verbesserte Erfassung des Strassenraums sinken die Gefahrensituationen sowie die Unfallhäufigkeit und Unfallschwere. Insbesondere bei den Schulwegübergängen über die Albisriederstrasse (Querungen bei den Haltestellen Hubertus und Altes Krematorium, sowie auf Höhe der Albisriederstrasse Nr. 86) ist die Einführung von Tempo 30 aus Sicherheitsgründen wichtig: Mit dem langsameren Verkehrsfluss erhöht sich die objektive und subjektive Sicherheit. Hohe Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Velofahrenden und dem MIV führen zu einem schlechten subjektiven Sicherheitsempfinden, da Velofahrende und MIV im betroffenen Abschnitt der Albisriederstrasse im Mischverkehr verkehren. Mit der Einführung von Tempo 30 reduziert sich der Geschwindigkeitsunterschied. Dadurch wird auch das Sicherheitsempfinden erhöht.
Aufenthaltsqualität	Durch die Umsetzung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h kann die Aufenthaltsqualität verbessert werden, da die negativen Auswirkungen des MIV reduziert werden. Der Verkehr wird als weniger dominant wahrgenommen und erzeugt weniger Lärm. Entsprechend reduziert sich die starke Trennwirkung. Durch die Erhöhung der Ver-

Strassenlärmsanierung Albisriederstrasse

THEMA	WIRKUNG VON TEMPO 30
	kehrssicherheit und die Stärkung des Fuss- und Radverkehrs vermindert sich das Konfliktpotenzial zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmer. Die Interaktion von Strassenverkehr und anderen Raumnutzern wird gestärkt.
Verkehrsfluss und Leistungsfähigkeit	<p>Es sind keine negativen Auswirkungen auf den Verkehrsablauf des MIV durch die Signalisation der abweichenden Höchstgeschwindigkeit 30 km/h (ohne bauliche Massnahmen, keine Veränderung der Vortrittsverhältnisse) zu erwarten.</p> <p>Die Einführung von Tempo 30 hat keine Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit. Entlang der Albisriederstrasse wird die Leistungsfähigkeit massgeblich von lichtsignalgeregelten Verzweigungen (Albisrank, Hubertus, Busschleuse auf Höhe der Zurlindenstrasse), dem Kreisel Albisriederplatz und den vortrittsberechtigten Fussgängerquerungen (Querungen auf Höhe der Albisriederstrasse Nr. 86 und bei der Haltestelle Altes Krematorium) bestimmt. Für die Strecken gilt das Fundamentaldiagramm, das je nach Fahrbahnquerschnitt, bei $v = 30$ bis 35 km/h eine maximale Verkehrsmenge ausserhalb Knoten). Mit der Einführung von Tempo 30 werden die gleichen Verkehrsmengen abgewickelt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist nicht relevant für die Kapazität einer Ortsdurchfahrt (Quelle: SVI Optimale Geschwindigkeiten in Siedlungsgebieten, 2015).</p> <p>Damit liegt weder ein Kapazitätsabbau (Art. 104 Abs. 2 bis Verfassung des Kantons Zürich) noch eine Beeinflussung des Verkehrs auf Durchgangsstrassen des Stadtgebiets (§28 KStgV) vor.</p>
Luftschadstoffe und Treibhausgase	Der Einfluss von Tempo 30 auf den Ausstoss von Luftschadstoffen und Treibhausgasen reicht von neutral bis positiv, abhängig davon, ob eine Verstetigung des Verkehrs erreicht wird. Der Effekt auf den Schadstoffausstoss durch Tempo 30 an der Albisriederstrasse wird als neutral beurteilt.
Ausweichverkehr / Strassenhierarchie	<p>Das Strassennetz ist hierarchisch aufgebaut, so dass die Strassen verschiedene Funktionen übernehmen sollen. Diese Hierarchie gilt es nebst den weiteren betrachteten Aspekten bei der Umsetzung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit zu berücksichtigen.</p> <p>Durch eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit verlängern sich die Durchfahrtszeiten auf der Albisriederstrasse. Da diese Strasse jedoch die direktesten Verbindungen (West – Ost) darstellt, ist von keiner Verlagerung auf das untergeordnete Strassennetz auszugehen. Zudem bestehen bei den angrenzenden, untergeordneten Strassen bereits Tempo-30-Zonen.</p>
Nachteile MIV	<p>Der theoretische Zeitverlust von Tempo 30 gegenüber Tempo 50 beträgt 4.8 Sekunden pro 100 Meter. Dieser theoretische Wert tritt in der Praxis allerdings kaum auf, da innerstädtisch selten konstant mit 50 km/h gefahren werden kann (Störeinflüsse durch Zufussgehende, Einmündungen etc.). Im Falle des untersuchten Abschnittes der Albisriederstrasse liegt eine Geschwindigkeitsmessung im mittleren Abschnitt vor ($v_{50} = 45$ km/h). Im östlichen Abschnitt (Aemterstrasse bis Albisriederplatz) sowie im Bereich der Haltestelle Hubertus dürfte dieser Wert aufgrund von mehreren Störeinflüssen wie Lichtsignalanlagen und mehreren Fussgängerstreifen deutlich tiefer sein. Für die Abschätzung der Reisezeit wird somit von einer Geschwindigkeit (v_{50}) von 40 km/h ausgegangen.</p> <p>Anhand dieses Wertes, der Länge der Strecke (ca. 1'200 m) sowie der Zielgeschwindigkeit von 30 km/h kann der effektive Zeitverlust präziser ermittelt werden. Gemäss dieser Berechnung wird von einem Zeitverlust von etwa 35 Sekunden ausgegangen.</p> <p>Dies ist etwas mehr als der Richtwert von 2s/100m (Quelle: SVI 2015/004, Oktober 2019) für innerstädtische Strecken. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (langer mittlerer Bereich mit wenigen Störeinflüssen) erscheint diese Abschätzung jedoch plausibel. Im Verhältnis zur Gesamtreisezeit ist der Verlust von ca. 35 Sekunden jedoch bei den meisten Fahrten gering.</p>

Strassenlärmсанierung Albisriederstrasse

Nachteile ÖV	
<p>Verlustzeiten ÖV infolge Tempo 30 (pro Umlauf)^[1], für die gesamte Linie^[2] und für den Abschnitt des Erleichterungsantrags zu den verschiedenen Betriebszeiten (HVZ1, HVZ2, NVZ, RVZ, WE)</p>	<p>Linie 3: (gesamte Linie / Albisriederstr.: Albrisriederplatz bis Rautistr.) HVZ 1, HVZ 2: 45 Sekunden / 45 Sekunden NVZ, RVZ, WE: 50 Sekunden / 50 Sekunden Linie 33: (gesamte Linie / Albisriederstr.: Albrisriederplatz bis Letziggraben) HVZ 1, HVZ 2: 351 Sekunden / 54 Sekunden NVZ, RVZ, WE: 366 Sekunden / 53 Sekunden Linie 72: (gesamte Linie / Albisriederstr.: Albrisriederplatz bis Aemtlerrstr.) HVZ 1, HVZ 2: 143 Sekunden / 0 Sekunden NVZ, RVZ, WE: 174 Sekunden / 0 Sekunden Linie 83: (gesamte Linie / Albisriederstr.: Albrisriederplatz bis Rautistr.) HVZ 1, HVZ 2: 183 Sekunden / 72 Sekunden NVZ, RVZ, WE: 206 Sekunden / 74 Sekunden Linie 89: (gesamte Linie / Albisriederstr.: Gutstr. bis Rautistr.) HVZ 1, HVZ 2: 168 Sekunden / 18 Sekunden NVZ, RVZ, WE: 185 Sekunden / 20 Sekunden Linie N3: (gesamte Linie / Albisriederstr.: Albrisriederplatz bis Rautistr.) RVZ: 74 Sekunden / 74 Sekunden Linie N9: (gesamte Linie / Albisriederstr.: Albrisriederplatz bis Aemtlerrstr.) RVZ: 233 Sekunden / 0 Sekunden Linie N12: (gesamte Linie / Albisriederstr.: Gutstr. bis Rautistr.) RVZ: 107 Sekunden / 20 Sekunden Linie N15: (gesamte Linie / Albisriederstr.: Albrisriederplatz bis Aemtlerrstr.) RVZ: 277 Sekunden / 0 Sekunden Linie N18: (gesamte Linie / Albisriederstr.: Albrisriederplatz bis Aemtlerrstr.) RVZ: 353 Sekunden / 0 Sekunden Linie N33: (gesamte Linie / Albisriederstr.: Albrisriederplatz bis Letziggraben) RVZ: 503 Sekunden / 53 Sekunden</p>
<p>Veränderung Kursfahrzeugbedarf zu verschiedenen Betriebszeiten</p>	<p>Linie 3: HVZ 1: Keine Änderung HVZ 2: Keine Änderung NVZ: Keine Änderung RVZ: Keine Änderung WE: Keine Änderung Linie 33: HVZ 1: Keine Änderung HVZ 2: +1 Fahrzeug NVZ: Keine Änderung RVZ: +1 Fahrzeug WE: +1 Fahrzeug Linie 72: HVZ 1: Keine Änderung</p>

^[1] "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)

^[2] 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.

Strassenlärmсанierung Albisriederstrasse

	<p>HVZ 2: +0.5 Fahrzeuge (je hälftig für Linien 72 und 83) NVZ: +0.5 Fahrzeuge (je hälftig für Linien 72 und 83) RVZ: Keine Änderung WE: Keine Änderung Linie 83: HVZ 1: +1 Fahrzeug HVZ 2: +0.5 Fahrzeuge (je hälftig für Linien 72 und 83) NVZ: +0.5 Fahrzeuge (je hälftig für Linien 72 und 83) RVZ: Kein Betrieb WE: Keine Änderung Linie 89: HVZ 1: Keine Änderung HVZ 2: +1 Fahrzeug NVZ: +1 Fahrzeug RVZ: Keine Änderung WE: +1 Fahrzeug Linie N3: RVZ: +1 Fahrzeug Linie N9: RVZ: +1 Fahrzeug Linie N12: RVZ: Keine Änderung Linie N15: RVZ: +1 Fahrzeug Linie N18: RVZ: +1 Fahrzeug Linie RVZ: +1 Fahrzeug</p>	N33:
Kosten für Zusatzkurse	<p>Linie 33: CHF 300'000 pro Jahr Linie 72: CHF 250'000 pro Jahr (inkl. Zusatzfahrzeug) Linie 83: CHF 380'000 pro Jahr (inkl. Zusatzfahrzeug) Linie 89: CHF 660'000 pro Jahr (inkl. Zusatzfahrzeug) Linie N3: CHF 60'000 pro Jahr Linie N9: CHF 60'000 pro Jahr Linie N15: CHF 60'000 pro Jahr Linie N18: CHF 60'000 pro Jahr Linie CHF 60'000 pro Jahr</p>	N33:
Sonstige Konsequenzen / Bemerkungen	<p>Allgemein: Aufgrund diverser parallelaufenden T30-Anordnungen, können die daraus resultierenden Auswirkungen nicht einem einzelnen Abschnitt zugeordnet werden, sondern stellen das Resultat der Summe aller T30-Anordnungen dar. Die Zusatzkosten werden bei jeder T30-Anordnung aufgeführt, fallen tatsächlich aber nur einmal pro Linie an.</p> <p>Linie 33: Es wird vorausgesetzt, dass Tempo 30 in der Triemlistrasse und im 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.-)</p>	

Tab. 4: Vor- und Nachteile von Tempo 30

Fazit: Tempo 30 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 in der Albisriederstrasse 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 Albisriederstrasse (Abschnitt Albisriederplatz bis Rautistrasse) 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 auf der Albisriederstrasse (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 der Lärmsanierungsprojekte für die Stadtkreise 3 und 9 wurde die technische Machbarkeit und/oder die Stadtbild-Verträglichkeit einer LSW entlang der Albisriederstrasse (Albisriederplatz – Rautistrasse) verneint. An dieser Beurteilung hat sich seither nichts geändert.

Strassenlärmсанierung Albisriederstrasse

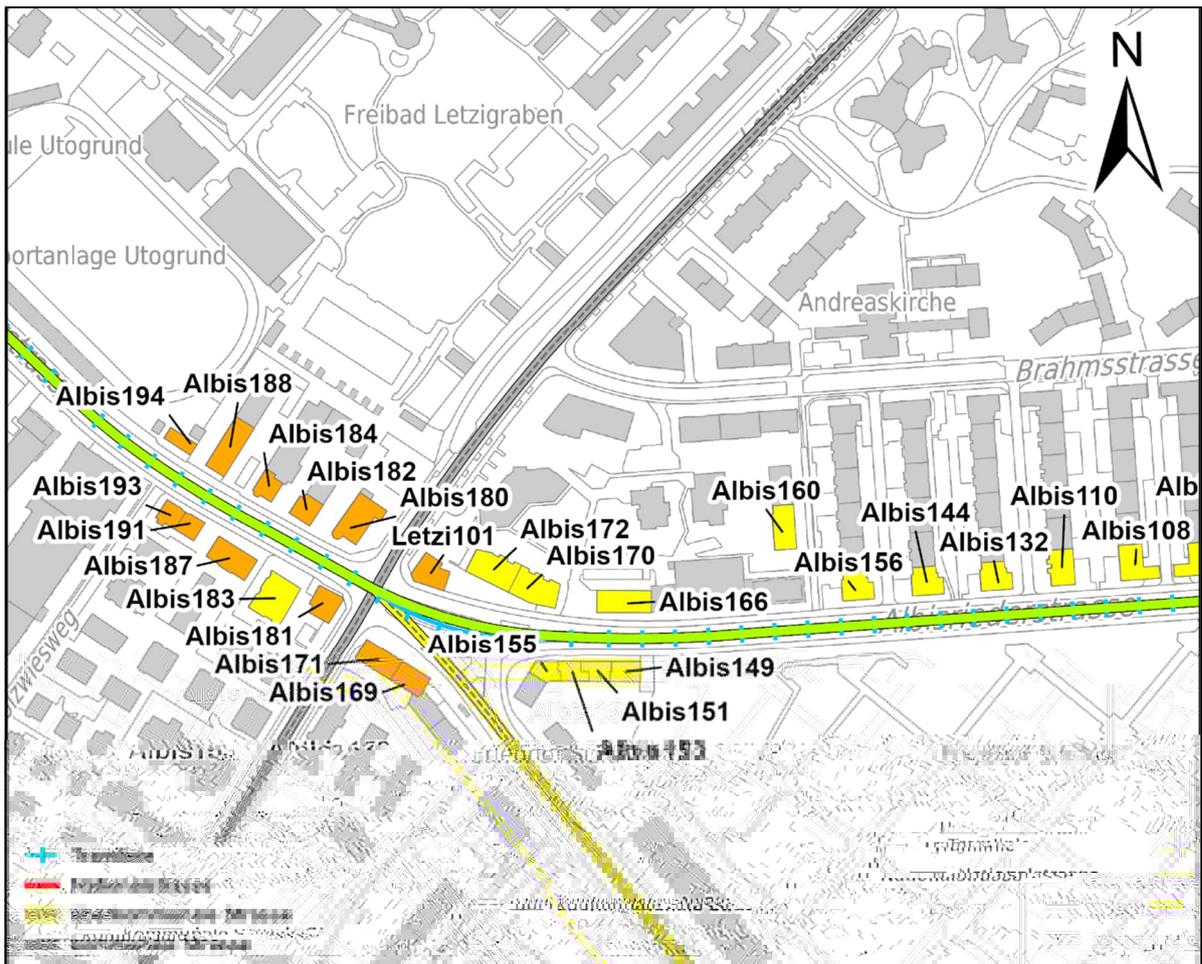


Abb. 2: Gebäude mit Überschreitungen der Belastungsgrenzwerte der LSV auf dem Strassenabschnitt Albisriederstrasse (Bereich zwischen Albisriederplatz bis Rautstrasse)

LEGENDE:

-  Temporeduktion auf 30 km/h
-  Immissionsgrenzwert < Beurteilungspegel (L_r) \leq Alarmwert - 5 dB(A)
-  Alarmwert - 5 dB(A) < Beurteilungspegel (L_r) < Alarmwert
-  Beurteilungspegel (L_r) \geq Alarmwert

Strassenlärmsanierung Albisriederstrasse

Albisriederstrasse:							
Albisriederplatz – Rautistrasse							
EGID	Adresse	ID	GVZ Nr.	ES	Nutzung	Lr 2042 [dB(A)]	
						Tg	Na
147465	Aemtlerstrasse 186	Aemtl186	WD03981	II	W/B	66.0	59.7
147466	Aemtlerstrasse 188	Aemtl188	WD03982	III	W/B	66.1	59.8
147291	Aemtlerstrasse 205	Aemtl205	WD01271	III	W/B	67.4	61.1
147503	Albisriederplatz 3	Albis3	WD02824	III	W/B	69.9	64.5
147504	Albisriederstrasse 5	Albis5	WD04843	III	W/B	67.5	61.8
147392	Albisriederstrasse 6	Albis6	WD03380	III	W/B	68.4	62.7
147393	Albisriederstrasse 8	Albis8	WD02365	III	W/B	67.5	61.8
147394	Albisriederstrasse 10	Albis10	WD01746	III	W/B	63.8	58.0
147460	Albisriederstrasse 15	Albis15	WD03986	III	W/B	66.4	60.6
147395	Albisriederstrasse 16	Albis16	WD04364	III	W/B	64.2	58.4
147461	Albisriederstrasse 17	Albis17	WD03987	III	W/B	66.1	60.4
147387	Albisriederstrasse 20	Albis20	WD01282	III	W/B	63.9	58.2
147388	Albisriederstrasse 22	Albis22	WD01287	III	W/B	63.6	57.8
147389	Albisriederstrasse 30	Albis30	WD01004	III	W/B	62.3	56.4
147293	Albisriederstrasse 31	Albis31	WD01989	II	W/B	59.4	53.6
147390	Albisriederstrasse 34	Albis34	WD00464	III	W/B	61.5	55.6
2370986	Albisriederstrasse 36	Albis36	WD00465	III	W	61.5	55.7
147391	Albisriederstrasse 38	Albis38	WD00466	III	W	61.6	55.8
147355	Albisriederstrasse 40	Albis40	WD00468	III	W	62.0	56.1
147356	Albisriederstrasse 50	Albis50	WD00472	III	W	62.2	56.4
147357	Albisriederstrasse 52	Albis52	WD00473	III	W	62.2	56.4
147358	Albisriederstrasse 54	Albis54	WD00477	III	W	62.2	56.4
147359	Albisriederstrasse 56	Albis56	WD00479	III	W	62.3	56.5
147360	Albisriederstrasse 62	Albis62	WD04152	II	W	57.2	51.4
147361	Albisriederstrasse 64	Albis64	WD04152	II	W/B	57.7	51.9
147363	Albisriederstrasse 84	Albis84	WD04362	III	W/B	64.6	58.8
147346	Albisriederstrasse 86	Albis86	WD03759	III	W/B	64.6	58.8
147339	Albisriederstrasse 108	Albis108	WD03811	III	W/B	64.6	58.8
147340	Albisriederstrasse 110	Albis110	WD00256	III	W/B	64.1	58.4
147333	Albisriederstrasse 132	Albis132	WD01124	III	W/B	64.2	58.4
147321	Albisriederstrasse 144	Albis144	WD03215	III	W	64.1	58.3
147309	Albisriederstrasse 149	Albis149	WD03410	II	W	65.0	59.2
147310	Albisriederstrasse 151	Albis151	WD03411	II	W	64.7	58.9
147311	Albisriederstrasse 153	Albis153	WD03412	II	W	64.2	58.3
147312	Albisriederstrasse 155	Albis155	WD03413	II	W/B	63.9	58.0
147327	Albisriederstrasse 156	Albis156	WD04071	III	W	64.2	58.4
147314	Albisriederstrasse 160	Albis160	WD04329	II	W	56.6	50.7

Strassenlärmsanierung Albisriederstrasse

Albisriederstrasse:								
Albisriederplatz – Rautistrasse								
EGID	Adresse	ID	GVZ Nr.	ES	Nutzung	Lr 2042 [dB(A)]		
						Tg	Na	
147315	Albisriederstrasse 166	Albis166	WD00877	III	W/B	64.9	59.1	
161707	Albisriederstrasse 169	Albis169	AR01107	III	W/B	66.4	59.2	
302060501	Albisriederstrasse 170	Albis170	WD05388	III	W/B	63.7	57.6	
161708	Albisriederstrasse 171	Albis171	AR01107	III	W/B	66.6	58.7	
302060502	Albisriederstrasse 172	Albis172	WD05388	III	W	63.0	56.6	
161679	Albisriederstrasse 180	Albis180	AR00864	III	W/B	65.7	58.8	
161578	Albisriederstrasse 181	Albis181	AR00484	III	W/B	66.8	59.9	
9039285	Albisriederstrasse 182	Albis182	AR00074	III	W/B	66.2	59.7	
302061387	Albisriederstrasse 183	Albis183	AR02239	III	W/B	64.1	57.7	
9001294	Albisriederstrasse 184	Albis184	AR00257	III	W/B	66.0	59.6	
161588	Albisriederstrasse 187	Albis187	AR01763	II	W/B	65.3	58.9	
302034511	Albisriederstrasse 188	Albis188	AR02203	III	W	65.8	59.4	
161590	Albisriederstrasse 191	Albis191	AR00483	II	W	66.1	59.8	
161591	Albisriederstrasse 193	Albis193	AR00482	II	W	66.1	59.8	
302011028	Albisriederstrasse 194	Albis194	AR00225	II	B	66.0	59.7	
147398	Badenerstrasse 355	Baden355	WD02570	III	W/B	68.6	63.0	
147384	Brahmsstrasse 4	Brahm4	WD01008	II	W/B	58.3	52.2	
147317	Letzigraben 101	Letzi101	WD01978	III	W/B	66.9	60.1	
147469	Zurlindenstrasse 305	Zurli305	WD02665	II	W	57.9	52.1	
147470	Zurlindenstrasse 307	Zurli307	WD02665	III	W	62.3	56.7	

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 Albisriederstrasse

Bei 17 Gebäuden können die Immissionsgrenzwerte zukünftig mit der vorgesehenen Geschwindigkeitsreduktion eingehalten werden. Für die Sanierungserleichterungen vom 15.11.2017 bzw. 05.04.2017 wird im vorliegenden Projekt daher deren ersatzlose Aufhebung beantragt. Dies betrifft die Gebäude gemäss folgender Tabelle 6:

EGID	Adresse
147462	Albisriederstrasse 19
302047952	Albisriederstrasse 80a
147362	Albisriederstrasse 82
147347	Albisriederstrasse 88
147338	Albisriederstrasse 106
147341	Albisriederstrasse 112
147332	Albisriederstrasse 130
147320	Albisriederstrasse 142
147326	Albisriederstrasse 154
302024575	Albisriederstrasse 182a
302011050	Albisriederstrasse 184b
161589	Albisriederstrasse 189
147385	Brahmsstrasse 6
147386	Brahmsstrasse 15
147375	Brahmsstrasse 17
161678	Dennlerstrasse 55
161604	Holzwiesweg 5

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