



IDG Status (Auszufüllen durch Departement)

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

Verfügung

vom 9. Mai 2023
Nummer 2555_300.150.450- 1077700

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 9

- 1 Koordiniert mit der Planaufgabe des Strassenbauprojekts «Luggwegstrasse» des Tiefbauamts der Stadt Zürich gemäss § 16 des Strassengesetzes (StrG, LS 722.1) ergehen für nachstehenden Verkehrsweg folgende Verkehrsvorschriften:

Zone mit Geschwindigkeitsbeschränkung (Tempo 30)

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

- Luggwegstrasse, Teilstück Rautistrasse bis Badenerstrasse.
- 2 Die Verkehrsvorschriften werden mit dem Aufstellen der Signale, beziehungsweise mit dem Anbringen der Markierungen, rechtsverbindlich.
 - 3 *Es werden aufgehoben:*

Luggwegstrasse

Die Verfügung des Vorstehers des Polizeidepartements vom 21.7.1975: Kein Vortritt. Der Vortritt wird aufgehoben: bei den Einmündungen in die Luggwegstrasse.



2/2

Die Verfügung des Vorstehers des Polizeidepartements vom 21.7.1975: Linksabbiegeverbot. Das Linksabbiegen ist untersagt: bei den Einmündungen in die Luggwegstrasse. Die Verfügung des Vorstehers des Polizeidepartements vom 8.11.1983: Parkierungsverbot. Das Parkieren (Aufstellen zu andern Zwecken als zum Güterumschlag oder Ein- und Aussteigenlassen) ist verboten: auf dem östlichen Fahrbahnrand in der Auskernung vor dem Haupteingang des Hauses Nr. 65 auf einer Strecke von rund 12 m. Die Verfügung des Vorstehers des Polizeidepartements vom 28.1.1991: Parkierungsverbot. Das Parkieren (Aufstellen zu andern Zwecken als zum Güterumschlag oder Ein- und Aussteigenlassen) ist verboten: auf dem nordwestlichen Fahrbahnrand von gegenüber dem Hause Nr. 117 bis zum Hause Nr. 136 (inkl.). In der Verfügung des Vorstehers des Polizeidepartements vom 24.3.1994: Parkflächen «Blaue Zone», Postleitzahl 8048 wird aufgehoben: der Abschnitt zwischen der Rauti- strasse und der Badenerstrasse (entspricht -13 Parkplätzen).

- 4 Gegen diese Verfügung kann innert 30 Tagen beim Stadtrat Zürich, Postfach, 8022 Zürich, schriftlich ein Begehren um Neubeurteilung eingereicht werden. Das Begehren muss einen Antrag und dessen Begründung enthalten. Wer ein Neubeurteilungsbegehren 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 Strassenprojekts gemäss §16 StrG im Kantonalen Amtsblatt vom 19.05.2023 zu laufen.
- 5 Unterlagen zum Strassenbauprojekt und den Verkehrsvorschriften sind ab Beginn der Rechtsmittelfrist während 30 Tagen unter www.stadt-zuerich.ch/planaufgaben sowie im 4. Stock des Tiefbauamts der Stadt Zürich öffentlich einsehbar (Werdmühleplatz 3, Amtshaus V; jeweils von Mo.-Do. von 07-18 Uhr sowie am Fr. von 07-17 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 9»** am 17. Mai 2023 veröffentlicht.
- 8 Mitteilung an die Stadtpolizei VKA-ZVO, stp-kommandokanzlei@zuerich.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, 9. Mai 2023 / davkur

ELO Geschäfts-Nr. 2555_300.150.450-1077700

Luggwegstrasse

Regelung des fliessenden Verkehrs, Erweiterung Zone 30 und diverse Aufhebungen

Begründung und Antrag

Mit dem Projekt «Luggwegstrasse» (TAZ Bau-Nr. 11'086) soll der gesamte Strassenquerschnitt (Strassenoberfläche) im Teilstück Rauti- bis Badenerstrasse erneuert werden. Die Luggwegstrasse ist eine regionale Verbindungsstrasse und stellt eine wichtige Achse zwischen den Quartieren Altstetten und Höngg dar. Der Strassenraum ist heute durch versiegelte Verkehrsflächen geprägt und wird beidseitig durch eine in Teilen bestehende Baumallee gesäumt. Im Bereich der VBZ-Zentralwerkstatt werden die bestehenden Unterführungen abgebrochen, die als Ein- und Ausfahrt zum Parkdeck dienen. Der Zufahrtbereich zum VBZ-Areal wird in einem separaten Projekt umgesetzt.

Die zukünftige Aufteilung der Fahrbahn sieht eine Verschmälerung der Spuren des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf eine Breite von mindestens 2,75 Meter vor. Dies entspricht einer geeigneten Dimension für eine Fahrbahn, auf der das Tempolimit von 30 km/h eingehalten werden soll. Der Platzgewinn soll genutzt werden, um die Veloinfrastruktur sicherer auszugestalten. Mittels Aufhebung von Parkplätzen (Blaue Zone) und der teilweisen Reduktion einer MIV-Spur ist es ausserdem möglich, einen Teil der versiegelten Fahrbahnfläche als baulich abgetrennte Grünfläche auszugestalten. Im Bereich der Gehwege werden die Baumscheiben – wo möglich – miteinander verbunden, um einen weiteren Beitrag zur Hitzeminderung zu leisten.

Im gesamten Projektabschnitt soll durch Einführung von Tempo 30 das flächige Queren ermöglicht werden. Das heisst, dass die Zufussgehenden auf einem bestimmten Streckenabschnitt dort die Fahrbahn queren können, wo es für sie naheliegend ist. Aufgrund der bestehenden Schulwegbeziehung auf Höhe Luggwegstrasse Nr. 120 sind erhöhte Ansprüche an die Verkehrssicherheit gestellt. Es wird weiterhin ein Fussgängerstreifen wie bis anhin angeboten.



2/3

Die Gehwege entlang der Luggwegstrasse sind mehrheitlich durch bestehende Baumreihen aus Linden von der Fahrbahn getrennt. Der Abbruch der Unterführungen ermöglicht auf östlicher Seite die Weiterführung eines grosszügigen 3,50 Meter breiten Fusswegs sowie das Vervollständigen der Baumreihe. Auf der Westseite entsteht Platz für eine grosszügige Grünfläche mit diversen Baumgruppen, welche die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich erhöht.

Zur Umsetzung des Strassenbauprojekts «Luggwegstrasse» müssen einige Verkehrsvorschriften angepasst werden. Eine detaillierte Beschreibung und Begründung der vorgesehenen Massnahmen kann dem **Erläuternden Bericht zur Publikation des Strassenbauprojekts nach §16 Strassengesetz** entnommen werden.

1. Ergänzung Tempo-30-Zone «Saumacker»

Luggwegstrasse

Durch die neue Oberflächengestaltung soll die «Luggwegstrasse» (TAZ Bau-Nr. 11'086) im Teilstück zwischen der Rauti- und der Badenerstrasse gemäss 3. Etappe Strassenlärmsanierung einen siedlungsorientierten Charakter erhalten. Da sich die Velofahrenden und der MIV gemeinsam im Strassenraum bewegen, soll eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h im Sinne einer präventiven Massnahme zum Schutz der Velofahrenden eingeführt werden. Auf Grund dessen soll das Teilstück der Luggwegstrasse zwischen der Rauti- und der Badenerstrasse in die bestehende Tempo-30-Zone «Saumacker» integriert und ausgeschrieben werden.

2. Aufhebungen

Luggwegstrasse

Kein Vortritt

Im Bereich der VBZ-Zentralwerkstatt werden die bestehenden Unterführungen abgebrochen, die als Ein- und Ausfahrt zum Parkdeck dienen. Der Zufahrtsbereich zum VBZ-Areal wird in einem separaten Projekt umgesetzt. Die nordwestliche und südöstliche Ausfahrt der VBZ-Zentralwerkstatt in die Luggwegstrasse werden zurückgebaut bzw. abgebrochen. Auf Grund der neuen Oberflächengestaltung soll nun beidseits das Regime «Kein Vortritt» aufgehoben werden.

Abbiegen nach links verboten

Bei der nordwestlichen und südöstlichen Ausfahrt der «VBZ-Zentralwerkstatt» in die Luggwegstrasse befindet sich zusätzlich die Signalisation «Abbiegen nach links verboten». Auf Grund der neuen Oberflächengestaltung und dem Rückbau der VBZ-Ausfahrten des Parkdecks soll nun beidseits das Regime «Abbiegen nach links verboten» aufgehoben werden.



3/3

Parkflächen Blaue Zone 8048 (BZ-PP)

In der Luggwegstrasse sollen im Teilstück zwischen der Rauti- und der Badenerstrasse infolge Strassenoberflächengestaltung und Förderung der Veloinfrastruktur 13 bestehende Parkplätze der Blauen Zone im Bauperimeter (TAZ Bau-Nr. 11'086) abgebaut werden. Aufgrund dieser Parkplatzaufhebungen soll im oben erwähnten Abschnitt die bestehende Verfügung der Blaue-Zone-Parkplätze vom 24.03.1994 teils aufgehoben werden. Anzumerken gilt, dass die Anzahl und Lage der Blaue-Zone-Parkfelder in der Luggwegstrasse im Abschnitt Badener- bis Hohlstrasse unverändert bestehen bleiben. Die genaue Lage der aufzuhebenden Parkplätze kann den TAZ-Plänen Nrn. 11086-41 + 11086-42 entnommen werden.

Die Übersicht der Parkplatzsituation im naheliegenden Umfeld ist im [öffentlichen Stadtplan](#) zu finden.

Parkierungsverbot

Das bestehende Parkierungsverbot welches sich auf dem nordwestlichen Fahrbahnrand von gegenüber dem Hause Nr. 117 bis zum Hause Nr. 136 (inkl.) befindet, soll infolge neuer Strassenraumgestaltung und Einführung eines Radstreifens aufgehoben werden.

Parkierungsverbot (Güterumschlag)

Der markierte Güterumschlag entlang der Liegenschaft Nr. 65 (VBZ-Werkstatt), soll infolge neuer Strassenraumgestaltung aufgehoben werden.

Der Rechtsdienst des Tiefbauamts ersucht darum, die Ausschreibung der Verkehrsvorschriften koordiniert mit der Publikation des Strassenbauprojekts gemäss § 16 Strassengesetz am **Mittwoch, 17. Mai 2023**, auf der städtischen Internetseite erscheinen zu lassen.

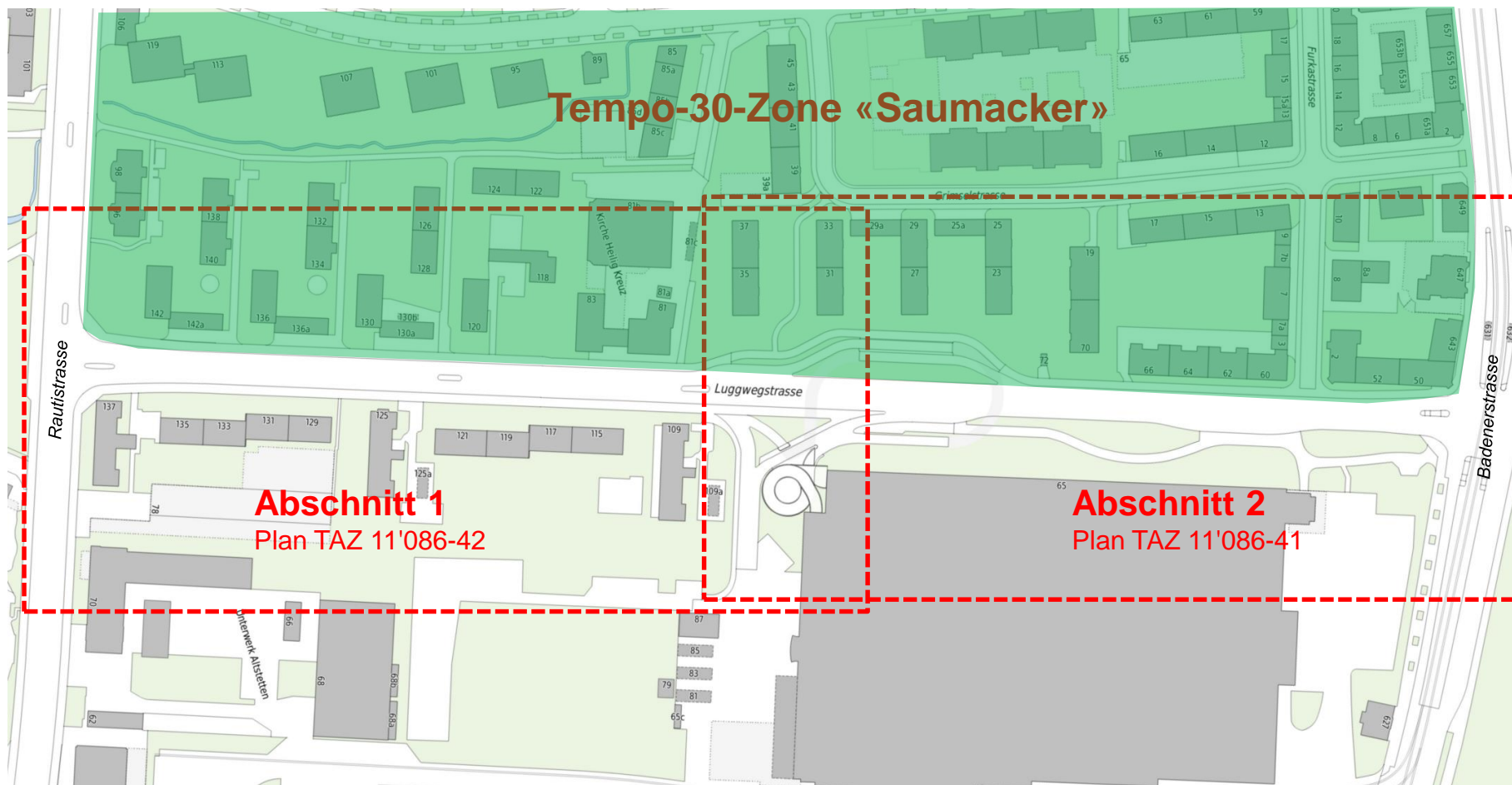
Esther Arnet
Direktorin

- Verfügungsplan
- Einzelverfügung
- Gutachten

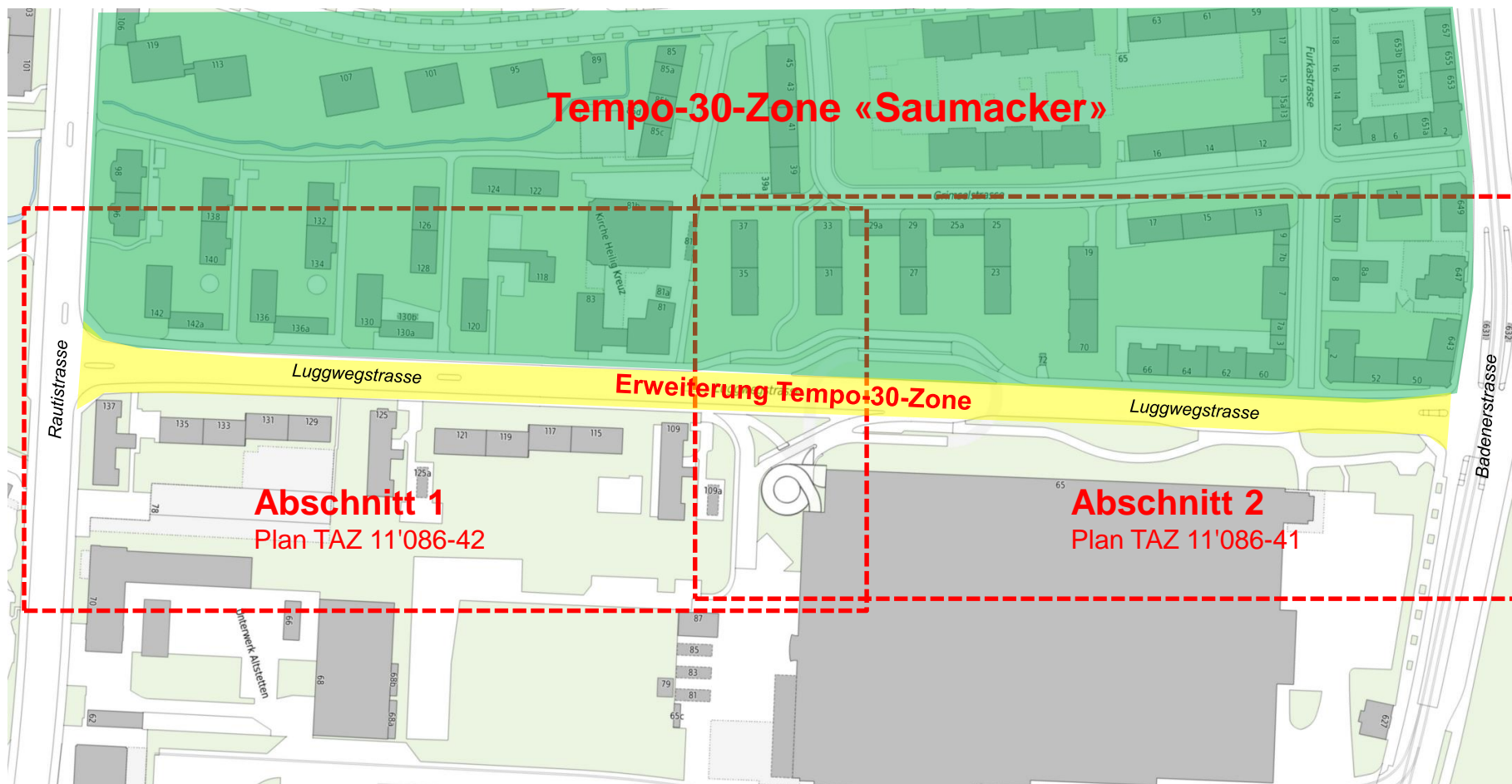
Kopie an:

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

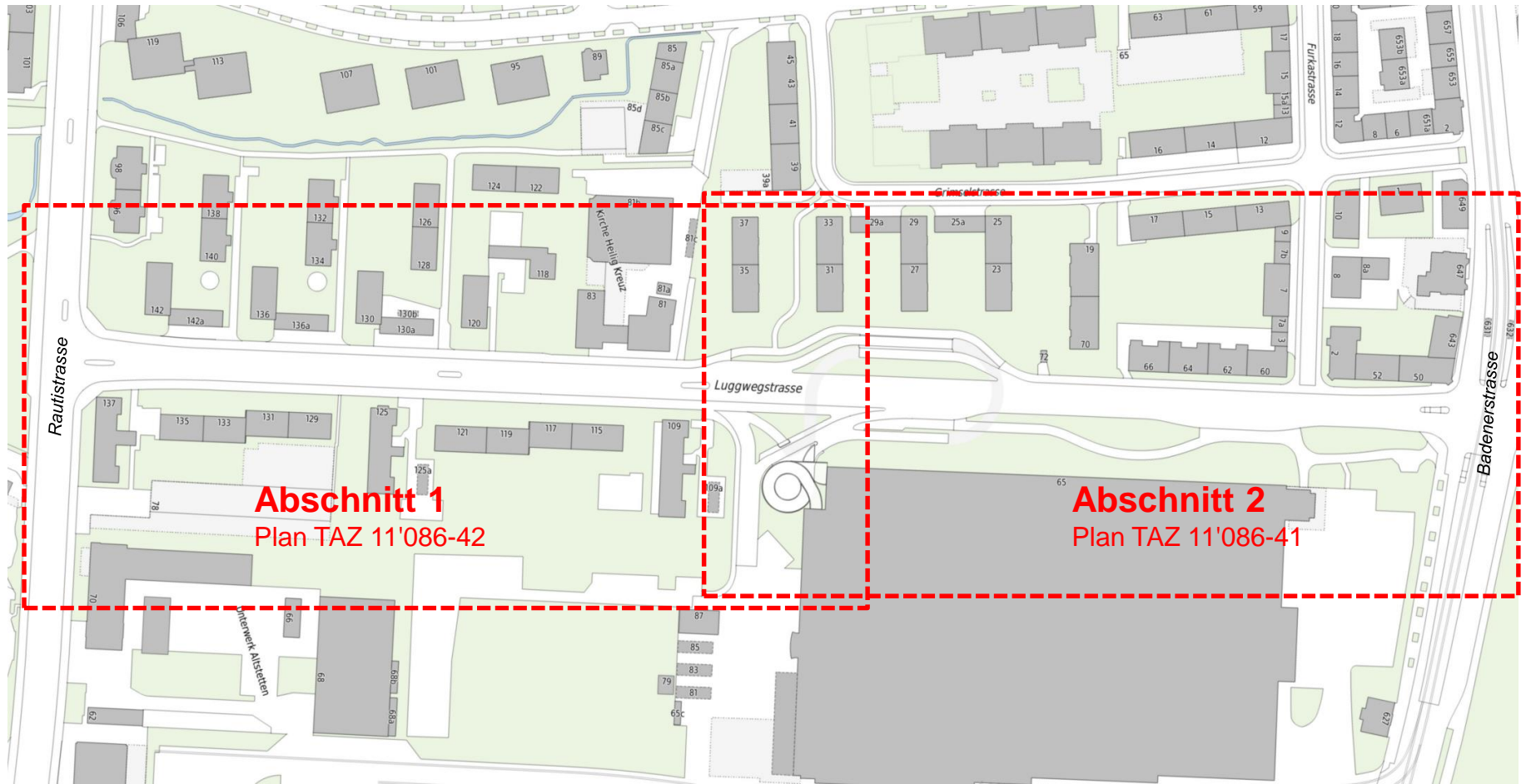
Bestand Tempo-30-Zone «Saumacker»



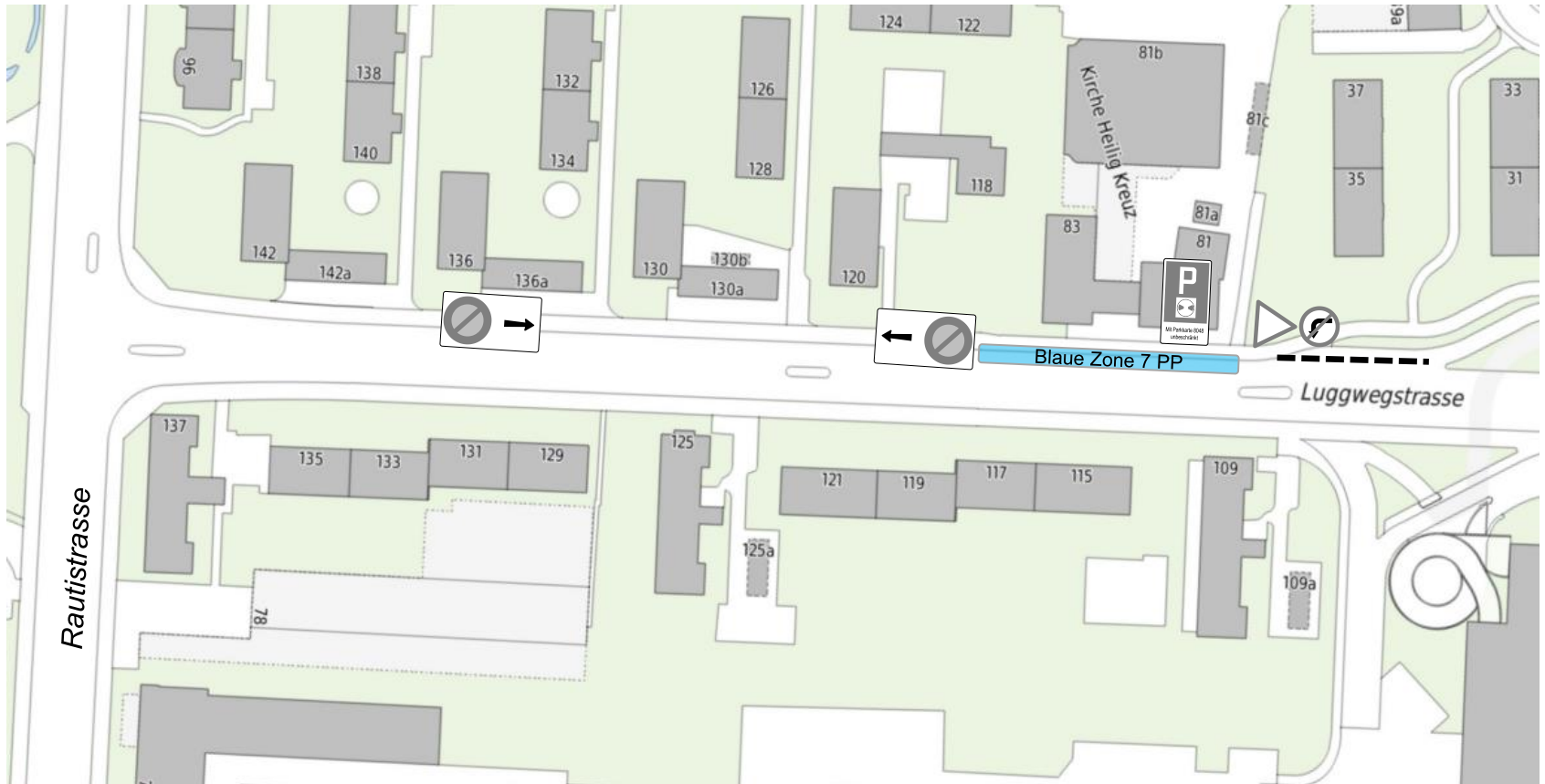
Geplanter Vollzug Tempo-30-Zone «Saumacker»



Übersicht Luggwegstrasse



Bestand Abschnitt 1 Luggwegstrasse

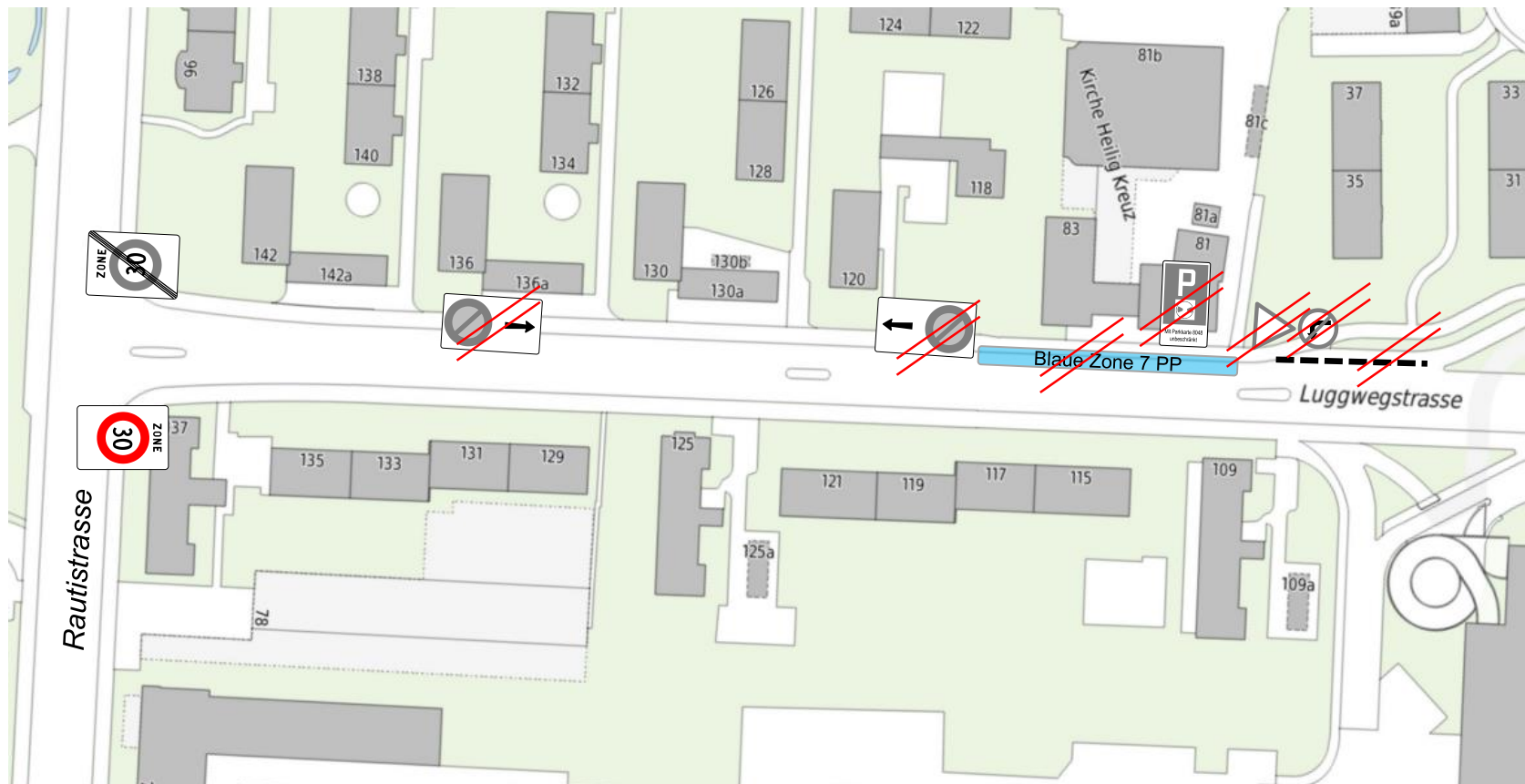


Parkplatz – Bilanz Luggwegstrasse, Abschnitt Rautistrasse bis Einfahrt VBZ	Bestehend
Parkplatz «Blaue Zone»	7 Stück
Güterumschlagsfeld	0 Stück

Massgebend bei allfälligen Widersprüchen
ist der Verfügungstext.



Geplanter Vollzug Abschnitt 1 Luggwegstrasse



Parkplatz – Bilanz Luggwegstrasse, Abschnitt Rautistrasse bis Einfahrt VBZ	Bestehend	Projektiert	Differenz
Parkplatz «Blaue Zone»	7 Stück	0 Stück	- 7 Stück
Güterumschlagsfeld	0 Stück	0 Stück	0 Stück

Massgebend bei allfälligen Widersprüchen ist der Verfügungstext.

Bestand Abschnitt 2 Luggwegstrasse



Parkplatz – Bilanz Luggwegstrasse, Abschnitt Einfahrt VBZ bis Badenerstrasse	Bestehend
Parkplatz «Blaue Zone»	6 Stück
Güterumschlagsfeld	1 Stück



Massgebend bei allfälligen Widersprüchen
ist der Verfügungstext.

Geplanter Vollzug Abschnitt 2 Luggwegstrasse



Parkplatz – Bilanz Luggwegstrasse, Abschnitt Einfahrt VBZ bis Badenerstrasse	Bestehend	Projektiert	Differenz
Parkplatz «Blaue Zone»	6 Stück	0 Stück	- 6 Stück
Güterumschlagsfeld	1 Stück	0 Stück	- 1 Stück

Massgebend bei allfälligen Widersprüchen
ist der Verfügungstext.





Gutachten zur Herabsetzung der allg. Höchstgeschwindigkeit

gemäss Art. 108 Abs. 2 und 4 SSV i.V.m. Art. 32 Abs. 3 SVG

Strasse	Luggwegstrasse, von Badenerstrasse bis Rautistrasse
Kreis	9
Datum	26.04.2023
Bearbeitung	DAVAEM

Ausgangslage

Anlass

- Strassenbauprojekt (Luggwegstrasse Bau-Nr. 11'086)
- Strassenlärmsanierung (vgl. STRB Nr. 1217/2021 vom 1. Dezember 2021 zum Gesamtkonzept 3. Etappe Strassenlärmsanierung)

Geschwindigkeitsregime

- Bestehend: 50 km/h
- Geplant: 30 km/h Zonenergänzung (Einbindung in die Tempo-30-Zone "Saumacker")

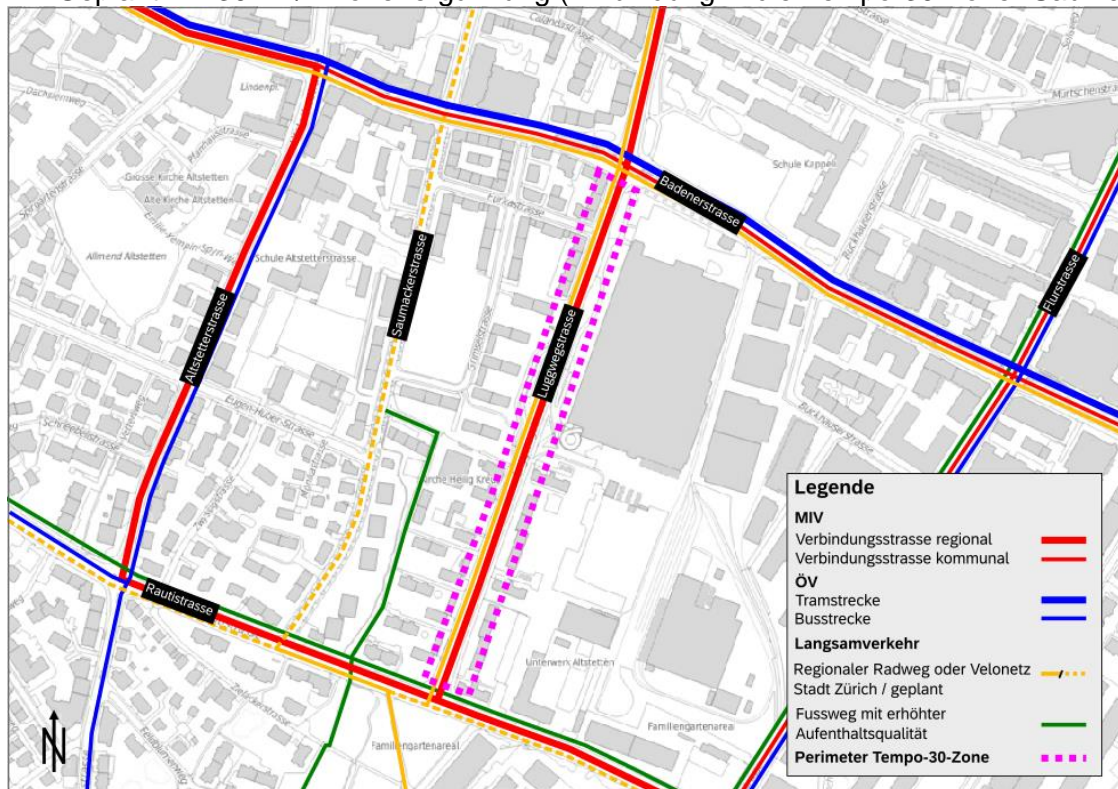


Abbildung 1: Übersichtsplan



2/6

Funktion gemäss Verkehrsrichtplan

- Regionale Verbindungsstrasse, (Staatsstrasse) bestehend
- Regionaler Radweg bestehend
- Velonetz Stadt Zürich

Öffentlicher Verkehr

In diesem Abschnitt verkehren keine öffentlichen Verkehrslinien im Fahrplanbetrieb. Es führen lediglich Depotfahrten darüber.

Weitere Funktionen

- Verkehrsorientierte Strasse gemäss Art. 1 Abs. 9 SSV
- Ausnahmetransportroute Typ II
- Teil des Panzerstrassennetzes
- Teil des Schulwegnetzes im Abschnitt Badenerstrasse bis Hausnummer 125 (inkl.).

Lage

Der fragliche Abschnitt liegt

- In einem Wohngebiet und angrenzend zu einer Industrienutzung zwischen Hausnummer 109 und Badenerstrasse.
- In der Nähe vom Kindergarten Luggwegstrasse, dem Kinderhort Altstetter 4, der Kirche Heilig Kreuz und der VBZ-Zentralwerkstatt.

Situation bestehend

- Ein beidseitiges Trottoir von ca. 3 – 3.3m Breite.
- Unerhebliches Gefälle (ca. 1%).
- Belagsoberfläche: Asphalt.
- Fussgängerstreifen, 4 Stk., alle mit Schutzinseln.
- Längsparkierung am nordwestlichen Fahrbahnrand zwischen Luggwegstrasse 81 und Saumackerstrasse 118, sowie am südöstlichen Fahrbahnrand gegenüber Luggwegstrasse 60 bis 64. Dort befindet sich auch eine Fläche zum Güterumschlag.
- Die Fahrbahn ist im Allgemeinen ca. 11.5m breit, an der engsten Stelle ist sie ca. 9.3m breit.
- Velostreifen in beide Richtungen mit einer Breite von 1.5m.
- Beidseitig sind teilweise Baumscheiben und Grünflächen vorhanden.



3/6

- Ungenügende Sichtweiten durch parkierte Autos beim Fussgängerstreifen bei der Luggwegstrasse 120.
- Bei der Ein- und Ausfahrt der Unterführung der VBZ-Zentralwerkstatt wird das Trottoir rückwärtig geführt.
- Zweispurig in nördlicher Fahrtrichtung ab Grimselstrasse 31.
- Zweispurig in südlicher Fahrtrichtung ab Luggwegstrasse 130 mit ablenkender Schutzinsel.
- Linksabbiegespur auf Höhe Grimselstrasse 35.
- Trottoir verläuft teilweise nicht angrenzend an die Fahrbahn.
- Die Luggwegstrasse wird im betreffenden Abschnitt an drei Stellen von Schulwegen gekreuzt.

Situation geplant

- Velostreifen in beide Richtungen mit einer Breite von 1.75m.
- Aufhebung der Unterführung zur VBZ-Zentralwerkstatt und damit einhergehende Begradigung des nordwestlichen Trottoirs und Bau von beidseitigen Grünstreifen mit Bäumen.
- Begrünter Mittelstreifen zwischen Luggwegstrasse 66 und Grimselstrasse 27.
- Aufhebung aller Parkplätze, Erweiterung der bestehenden Grünfläche und Begradigung des Velostreifens.
- Optimierung der Schutzinsel.

Unfallstatistik (vgl. Beilage)

Zeitraum:	01.01.2018 bis 31.12.2022 (5 Jahre)
Verkehrsunfälle:	19
Verletzte:	3 (davon 0 schwer)
Unfalltypen:	3 Schleuder-/oder Selbstunfälle, 5 Überhol- oder Fahrstreifenwechsel, 5 Auffahrunfälle, 4 Abbiegeunfälle, 1 Parkierunfall, 1 anderer Unfall
Beteiligung:	1 Fahrzeugähnliches Gerät (Fäg), 2 Fahrräder, 31 MIV, 1 unbekanntes Fahrzeug)

Verkehrsmessung (vgl. Beilage)

Zeitraum:	25.11.2022 bis 01.12.2021
Standort:	Luggwegstrasse 66



4/6

- V₈₅ (Querschnitt): 47 km/h
- V₅₀ (Querschnitt): 42 km/h
- DTV (beide Richtungen): 9838 Fz./Tag

Erforderlichkeit der Temporeduktion

Strassenlärmsanierung

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

Im aktuellen Zustand sind an der Luggwegstrasse auf dem Abschnitt Badenerstrasse bis Rautistrasse die Immissionsgrenzwerte (IGW) am Tag bei rund 520 Anwohnenden und in der Nacht bei rund 580 Anwohnenden überschritten. Arbeitsplätze sind keine betroffen (vgl. Beilage).

Sind die Lärmgrenzwerte überschritten, löst dies eine Sanierungspflicht der Strasse aus (vgl. Art. 16 USG sowie Art. 13 Abs. 1 LSV). Bei der Strassenlärmsanierung sind in einem ersten Schritt zwingend Massnahmen an der Lärmquelle zu prüfen (vgl. Art. 11 Abs. 1 USG und Art. 13 Abs. 3 LSV).

Verkehrssicherheit

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

Im betroffenen Strassenabschnitt sollen die Zufussgehenden besser geschützt werden und sich auch sicherer fühlen, um sich freier bewegen zu können. Dies ist hier besonders relevant, weil ein Schulweg entlang der Luggwegstrasse führt und diese an drei Stellen von Schulwegen gekreuzt wird. Zudem liegen ein Kindergarten und ein Kinderhort an der Luggwegstrasse. Des Weiteren stellt die Luggwegstrasse eine direkte Fussverbindung zum Bachwiesenpark dar. Da sich die Velofahrenden und der motorisierte Verkehr auf einer Verkehrsfläche im Mischverkehr bewegen, ist eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeit auf 30km/h im Sinne einer präventiven Massnahme auch zum Schutz der Velofahrenden angezeigt.



5/6

Zweckmässigkeit der Temporeduktion

Lärmreduktion

Die Anzahl der Betroffenen mit IGW-Überschreitungen kann am Tag um ca. 15 % und in der Nacht um ca. 10 % reduziert werden.

Eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 50km/h auf 30km/h führt zu einer wahrnehmbaren Reduktion der Lärmbelastung (-3.4 bis -3.6db(A)). Die Spitzenpegel sinken um rund 5 dB(A). Mit dieser wahrnehmbaren Lärmreduktion kann eine Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität erreicht werden.

Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der Aufenthaltsqualität

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. Dies kommt insbesondere den Kindern auf Schulweg und den drei Schulwegquerungen zugute. Von der Temporeduktion profitieren aber auch die ungeschützten Radfahrenden auf dem regionalen Radweg, da sich dadurch die Geschwindigkeitsdifferenz zum motorisierten Verkehr reduziert.

Ferner werden durch die Temporeduktion die Aufenthaltsqualität sowie die Koexistenz zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden gefördert und eine siedlungsverträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs herbeigeführt.

Weitere Auswirkungen der Temporeduktion

Leistungskapazität, Netzhierarchie, Ausweichverkehr

Die Netzhierarchie der Strasse wird durch das Tempo-30-Regime nicht gestört. Die Luggwegstrasse ist für den motorisierten Verkehr weiterhin die direkteste Verbindung zwischen Rautistrasse und Europabrücke. Mit Verkehrsverlagerungen auf die Altstetter- oder die Flurstrasse ist daher nicht zu rechnen.

Im besagten Abschnitt der Luggwegstrasse mit vier Fussgängerstreifen herrscht oftmals zu Stop-and-Go-Verkehr. Zudem befinden sich an beiden Enden des Abschnitts lichtsignalgeregelte Verzweigungen. Somit hat Tempo 30 vorliegend keine Verminderung der Leistungsfähigkeit zur Folge (vgl. Art. 104 Abs. 2^{bis} KV). Leistungsbestimmend sind in erster Linie die beiden lichtsignalgeregelten Knoten und die Fussgängerquerungen. Insgesamt dürfte Tempo



6/6

30 unter Berücksichtigung der hohen Verkehrsmenge (DTV von ca. 10'000) gar einen positiven Effekt auf den Verkehrsablauf haben, da es zu einer Verstärkung des Verkehrsflusses kommt. Zudem hat die Einführung von Tempo 30 auch keinen Einfluss auf den Verkehr auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes (vgl. § 28 KStgV).

Der theoretische Zeitverlust von Tempo 30 gegenüber Tempo 50 auf diesem rund 530m langen Abschnitt beträgt 25.4 Sekunden. Effektiv ist der Zeitverlust jedoch geringer, weil auf diesem Abschnitt oft nicht gleichförmig mit 50 km/h gefahren werden kann (Fussgängerquerungen, lichtsignalgeregelte Kreuzungen, Verkehrsmenge).

Massnahmen an der Strassenoberfläche (inkl. flankierende Massnahmen)

Wie vorstehend bereits erwähnt, wird die Luggwegstrasse zwischen der Badener- und der Rautstrasse im Rahmen des Strassenbauprojekts «Luggwegstrasse» (TAZ Bau-Nr. 11086) umgebaut und mit leicht verändertem Verlauf sowie Tempo-30-Zonen konformer Oberflächengestaltung neu erstellt.

Öffentlicher Verkehr

Auswirkungen ÖV

In diesem Abschnitt verkehren keine öffentlichen Verkehrslinien im Fahrplanbetrieb, sodass Tempo 30 keine Auswirkungen auf Linienverkehr hat.

Schlussfolgerung

Den obgenannten Vorteilen stehen ausser einer marginalen Fahrzeiterhöhung für die motorisierten Fahrzeuglenkenden keine Nachteile entgegen, sodass sich die Anordnung von Tempo-30 auf dem betroffenen Abschnitt der Luggwegstrasse bzw. deren Einbindung in die Tempo-30-Zone "Saumacker" als verhältnismässig erweist.

Beilagen (integrierender Bestandteil des Gutachtens)

- Akustische Begründung UGZ Luggwegstrasse vom 18.4.2023
- Unfallkarte Luggwegstrasse vom 1.1.2018 – 31.12.2022
- Verkehrsmessung Luggwegstrasse vom 21.11.2022 – 1.12.2022
- Bauprojekt «Luggwegstrasse», Oberflächenplan Nr. 11086 41 vom 10.03.2023
- Bauprojekt «Luggwegstrasse», Oberflächenplan Nr. 11086 42 vom 10.03.2023



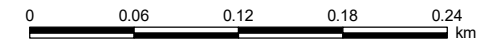
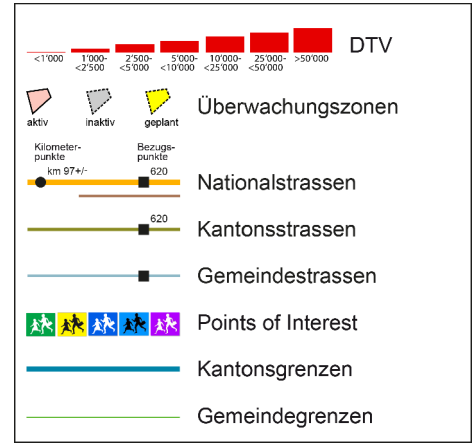
Unfallsschwere

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



ca. 1:4'351





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

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

Überwachungszonen

- aktiv
- inaktiv
- geplant

Kilometerpunkte km 97+/-

- 620
- 620

Bezugspunkte

- 620

Nationalstrassen

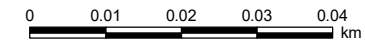
Kantonsstrassen

Gemeindestrassen

Points of Interest

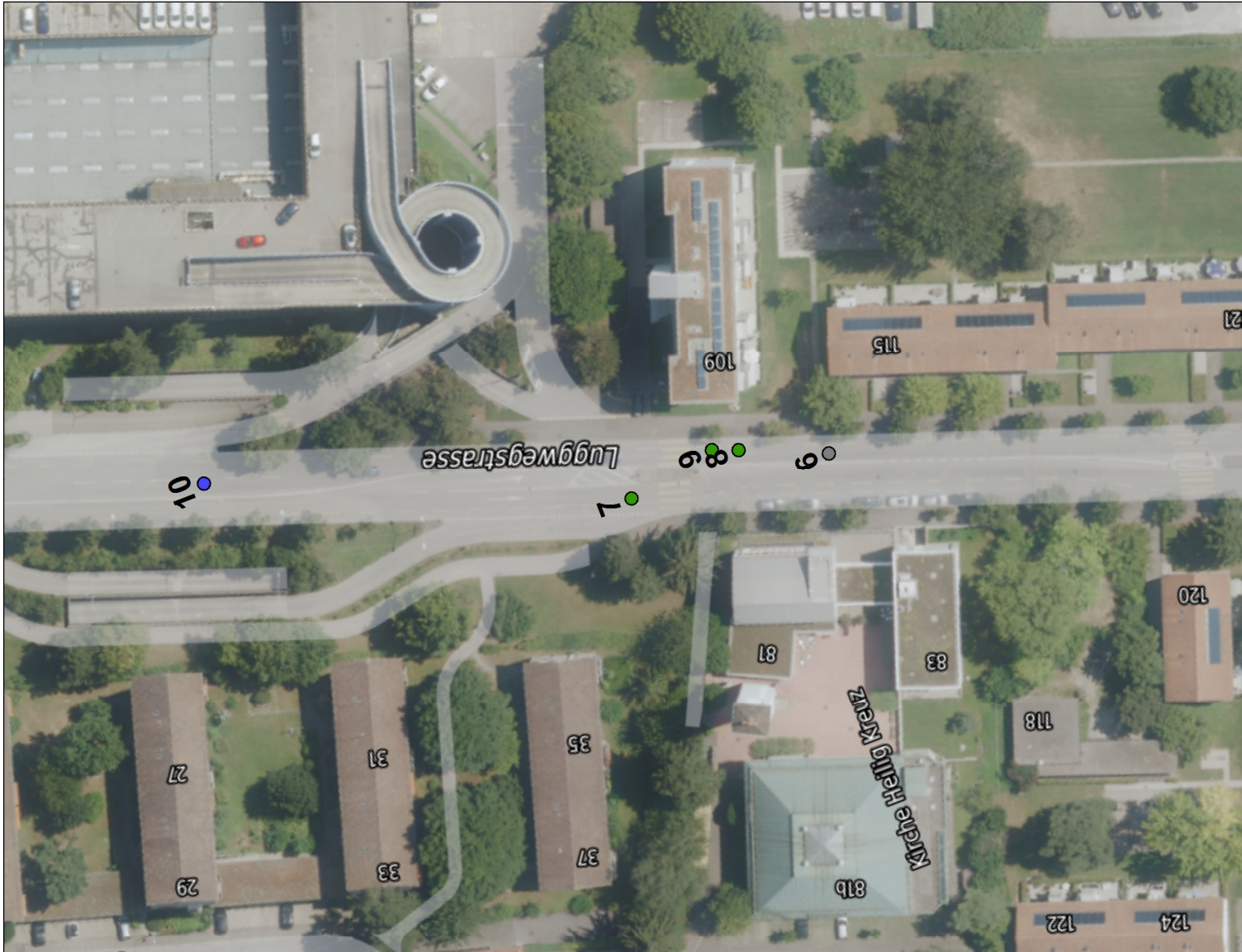
Kantons Grenzen

Gemeindegrenzen



ca. 1:1'000





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

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

Überwachungszonen

- aktiv
- inaktiv
- geplant

Kilometerpunkte (km 97+)

- 620
- 620

Bezugspunkte

- 620

Nationalstrassen

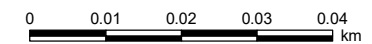
Kantonsstrassen

Gemeindestrassen

Points of Interest

Kantonsgrenzen

Gemeiddegrenzen



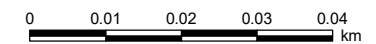
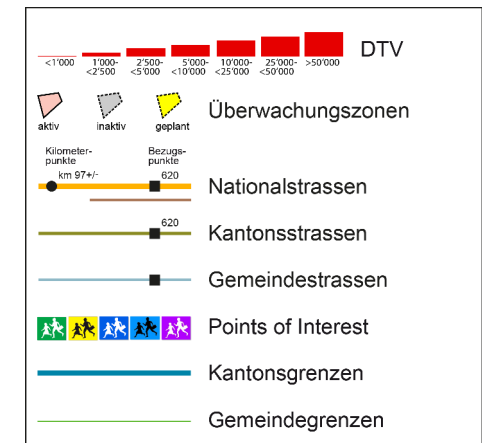
ca. 1:1'000





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



ca. 1:1'000



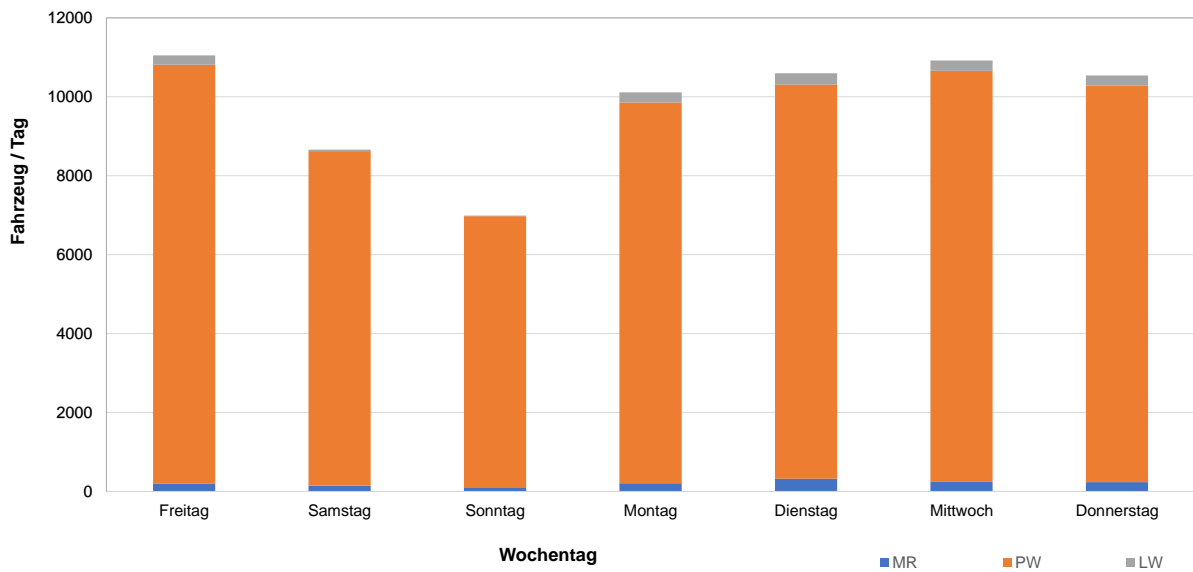
Messungsbericht

Messungsstandort	Luggwegstrasse 66
Zählperiode	25.11. - 01.12.2022
Richtung 1	Badenerstrasse
Richtung 2	Rautistrasse
Signalisierte Geschwindigkeit	50

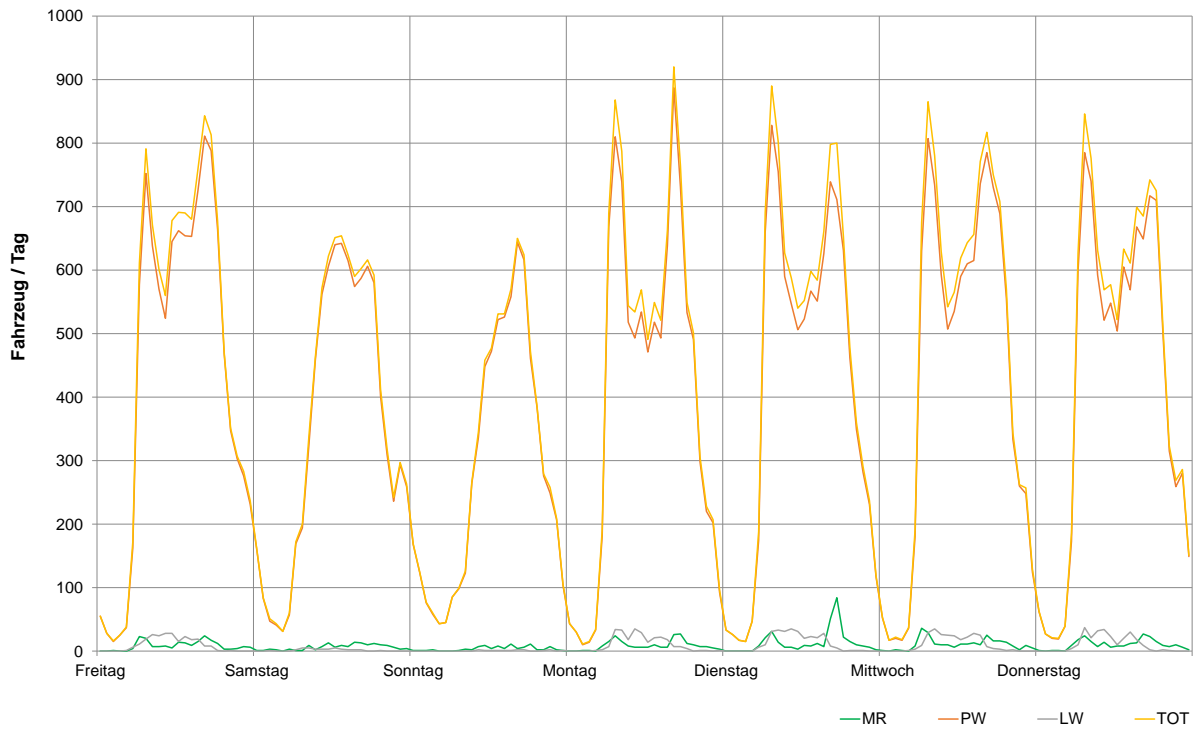
Kennzahlen			
	Badenerstrasse	Rautistrasse	Beide Richtungen
DTV [Fz. / Tag]	4984	4854	9838
DWV [Fz. / Tag]	5390	5254	10644
D "Samstag" [Fz. / Tag]	4428	4231	8659
D "Sonntag" [Fz. / Tag]	3512	3478	6990
MSP (07:00 - 08:00) [Fz. / h]	409	443	852
ASP (17:00 - 18:00) [Fz. / h]	349	425	774
Tagesverkehr (06-22 Uhr)	4585	4467	9052
Nachtverkehr (22-06 Uhr)	399	387	786
Anteil lärmiger Fz. am Tag [%]	3,8%	4,6%	4,2%
Anteil lärmiger Fz. in Nacht [%]	2,3%	3,1%	2,7%
Anteil lärmiger Fz. 24h [%]	3,7%	4,5%	4,1%
MR-Anteil [%]	1,4%	2,8%	2,1%
MIV-Anteil [%]	96,3%	95,5%	95,9%
LW-Anteil [%]	2,2%	1,7%	2,0%
LW-Anteil (06-22 Uhr) [%]	2,4%	1,7%	2,1%
LW-Anteil (22-06 Uhr) [%]	0,3%	0,7%	0,5%
Vd [km/h]	42,4	40,6	41,5
V50 [km/h]	43	41	42
V85 [km/h]	48	45	47
V Max. [km/h]	118	77	118
Vd (06-22 Uhr) [km/h]	42,2	40,5	41,3
V50 (06-22 Uhr) [km/h]	43	41	42
V85 (06-22 Uhr) [km/h]	48	45	47
V Max. (06-22 Uhr) [km/h]	89	77	89
Vd (22-06 Uhr) [km/h]	45,3	42	43,7
V50 (22-06 Uhr) [km/h]	45	42	44
V85 (22-06 Uhr) [km/h]	51	46	49
V Max. (22-06 Uhr) [km/h]	118	67	118
Prozentuale v-Überschreitung	7,5%	1,6%	4,7%

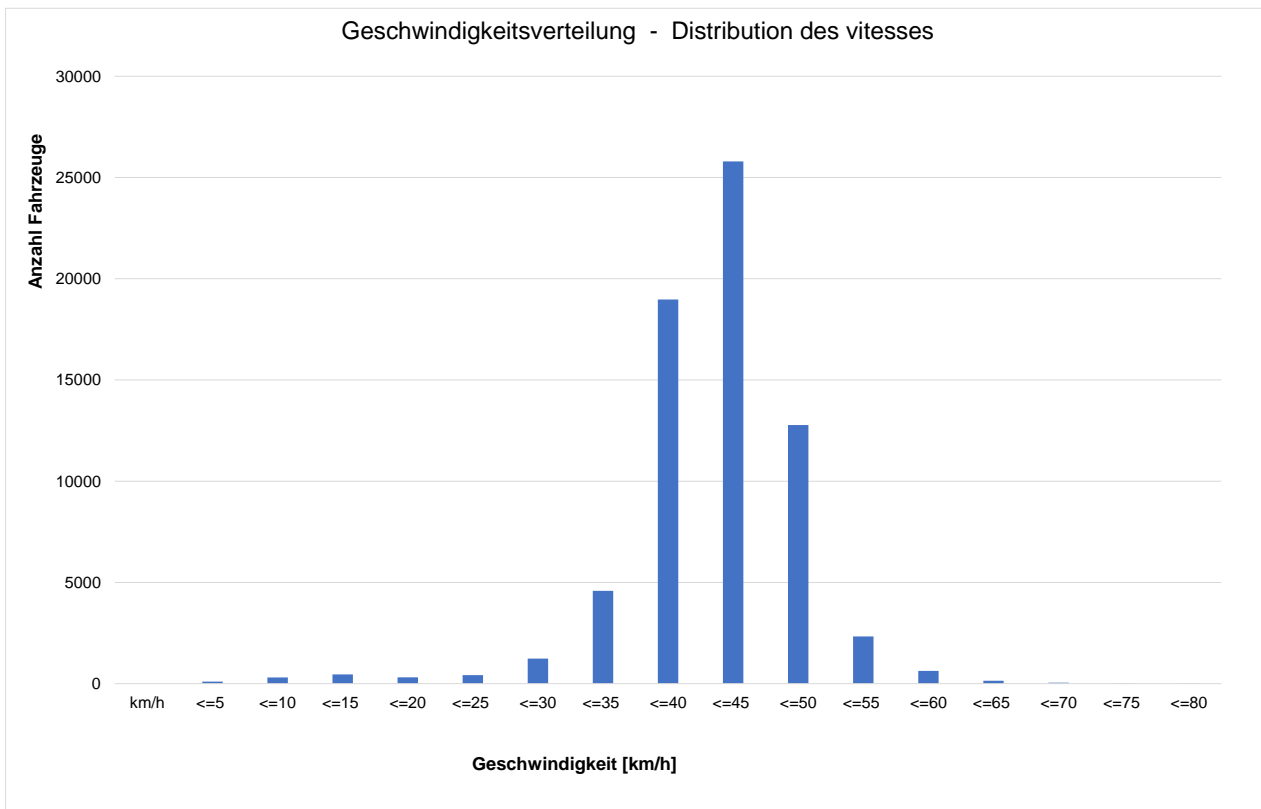
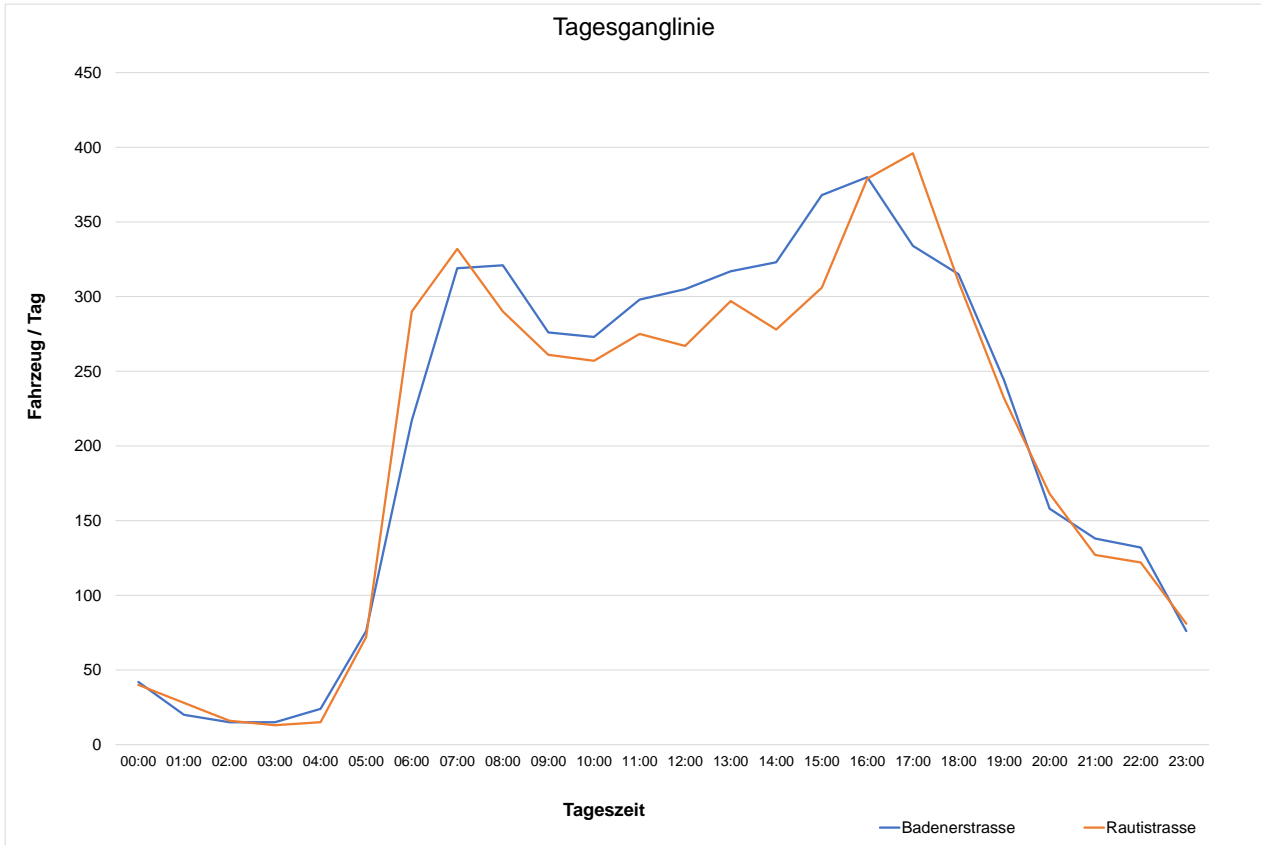


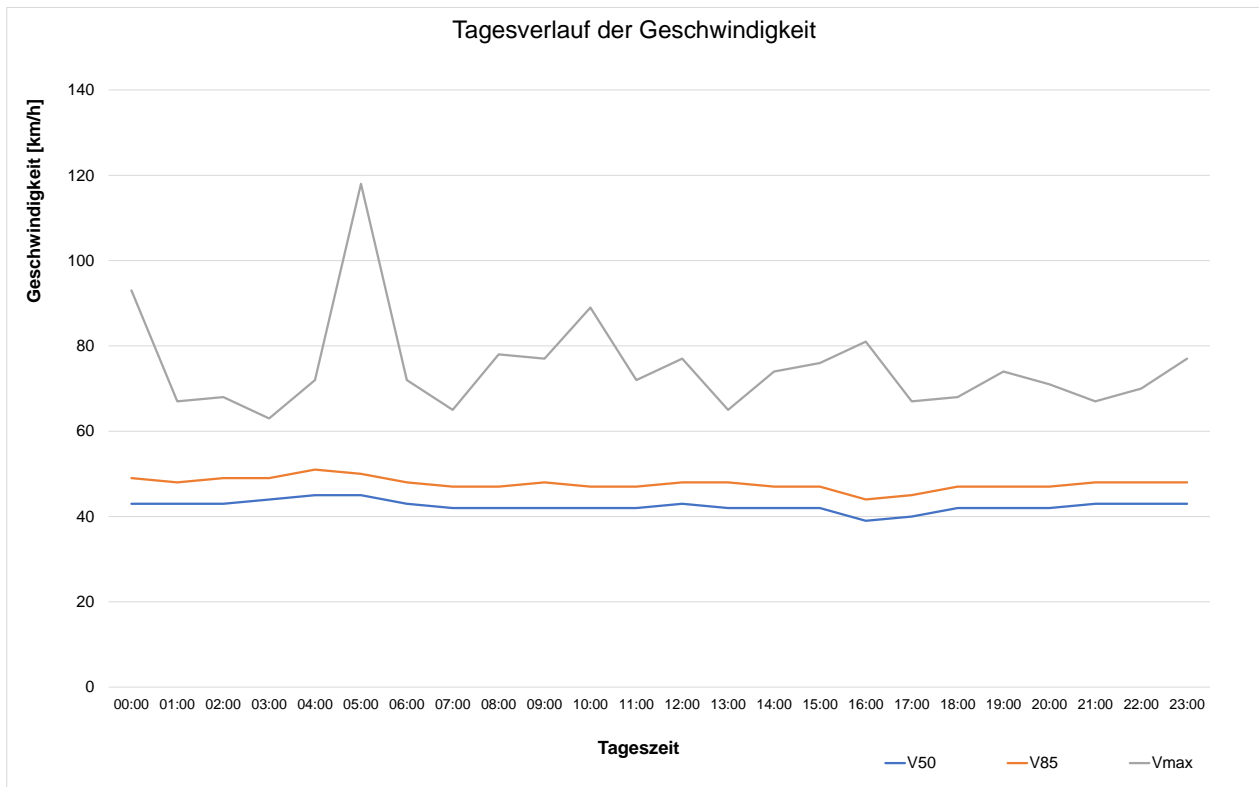
Verkehrsvolumen pro Tag und pro Klasse



Wochenganglinie







Legende	
DTV [Fz. / Tag]	Durchschnittlicher Tagesverkehr
DWV [Fz. / Tag]	Durchschnittlicher Werktagverkehr
D "Samstag" [Fz. / Tag]	Durchschnittlicher Samstagsverkehr
D "Sonntag" [Fz. / Tag]	Durchschnittlicher Sonntagsverkehr
MSP (07-08 Uhr) [Fz. / h]	Morgenspitzenstunde
ASP (17-18 Uhr) [Fz. / h]	Abendspitzenstunde
Tagesverkehr (06-22 Uhr)	Durchschnittlicher Verkehr am Tag
Nachtverkehr (22-06 Uhr)	Durchschnittlicher Nachtverkehr
Anteil lärmiger Fz. am Tag [%]	Anteil lärmiger Fahrzeuge am Tag [MR, LW, LW+]
Anteil lärmiger Fz. in Nacht [%]	Anteil lärmiger Fahrzeuge in der Nacht [MR, LW, LW+]
Anteil lärmiger Fz. 24h [%]	Anteil lärmiger Fahrzeuge 24h [MR, LW, LW+]
SW-Anteil [%]	Schwerverkehrsanteil
V50 [km/h]	Geschwindigkeit, die von 50 % aller Verkehrsteilnehmenden nicht überschritten wird
V85 [km/h]	Geschwindigkeit, die von 85 % aller Verkehrsteilnehmenden nicht überschritten wird
V Max. [km/h]	Maximale Geschwindigkeit
v-Überschreitung [Anzahl]	Anzahl von Überschreitungen der signalisierte Geschwindigkeit
v-Überschreitung [%]	Prozentsatz von Überschreitungen der signalisierte Geschwindigkeit
MR	Motorräder und Motorfahrräder
PW	Personenwagen
LW	Lastwagen
LW+	Lastwagen mit Anhänger

Kreis 9: Quartier Altstetten

Luggwegstrasse, Abschnitt Badenerstrasse bis Rautistrasse

Verkehrsgutachten Tempo 30 gem. Art. 32 SVG; Akustische Begründung

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 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 Gutachtens wurden zudem die Vorgaben der BAFU-Anwendungshilfe "2021 Umwelt-Wissen: Strassenlärm-Berechnungsmodell sonROAD18" sowie die Vollzugshilfe "Leitfaden Strassenlärm BAFU/ASTRA 2006" berücksichtigt. Die Lärmberechnungen wurden nach sonROAD18/ISO 9613-2 durchgeführt.

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

Feststellung der Sanierungspflicht: Den Lärmberechnungen wurde der Verkehrszustand gemäss Lärmbelastungskataster 2020 zugrunde gelegt. Im *aktuellen Zustand* sind an der Luggwegstrasse auf dem Abschnitt Badenerstrasse bis Rautistrasse die Immissionsgrenzwerte (IGW) am Tag bei rund 520 Anwohnenden und in der Nacht bei rund 580 Anwohnenden 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			
9	Luggwegstrasse	Badenerstrasse bis Rautistrasse	66.3	58.9	8.9 dB (A)	Luggwegstrasse 60	II

Tab. 1: Maximale IGW-Überschreitungen an der Luggwegstrasse von der Badenerstrasse 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 2040 geht auf diesem Strassenabschnitt von keinen massgeblichen Verkehrsveränderungen gegenüber heute aus. Der Lärmsituation im *Zustand 2040 ohne Massnahmen* wie auch im *Zustand 2040 mit Massnahmen* wird daher der heutige Verkehrszustand zugrunde gelegt.

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

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	-3.6

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

* Die berechnete Wirkung liegt gemäss sonROAD18 bei 4.4 dB am Tag und bei 4.6 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 auf der Luggwegstrasse (Badenerstrasse bis Rautistrasse) noch rund 440 Anwohnende am Tag sowie rund 520 Anwohnende in der Nacht von Immissionsgrenzwert-Überschreitungen betroffen sind (vgl. Tab. 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)	520	580	520	580	440	520
	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



Aus der folgenden Abbildung 1 sind jene Gebäude ersichtlich, die aufgrund der Tempo-Reduktion in eine tiefere Lärmbelastungs-Kategorie fallen.

Es gelten folgende Lärmbelastungs-Kategorien:

- AW: Alarmwert ist erreicht oder überschritten
- AW - 5 dB: der Beurteilungspegel liegt weniger als 5 Dezibel unter dem Alarmwert
- IGW: Immissionsgrenzwert ist überschritten
- < IGW: der Beurteilungspegel ist gleich dem IGW oder liegt unter dem IGW (d.h. die IGW sind eingehalten)

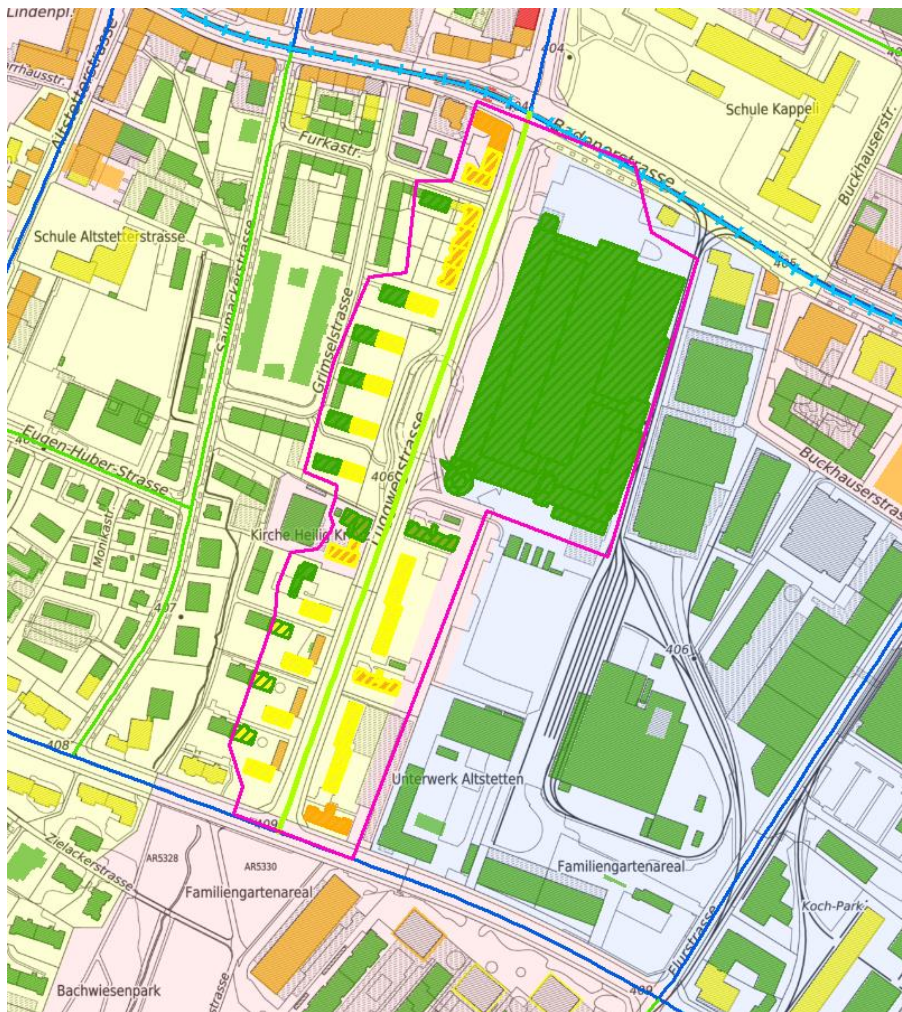


Abb. 1: Beurteilung der Lärmbelastung pro Gebäude ohne und mit Tempo-Reduktion auf 30 km/h

Legende:

Empfindlichkeitsstufe ES	Lärmbelastung bei aktueller Nutzung	Vergleich ohne bzw. mit Tempo-Reduktion	IST- Geschwindigkeiten
II	>= AW	>= AW ohne Tempo-Reduktion / > AW -5 dB mit Tempo-Reduktion	Fahrverbot
III	> AW -5 dB	> AW -5 dB ohne Tempo-Reduktion / > IGW mit Tempo-Reduktion	20 km/h
IV	> IGW	> IGW ohne Tempo-Reduktion / <= IGW mit Tempo-Reduktion	30 km/h
	<= IGW		50 km/h
			60 km/h
			>= 80 km/h
Untersuchungsperimeter	keine lärmempfindliche Nutzung		Tempo 30 geplant



Fazit: Mit der Einführung von Tempo 30 an der Luggwegstrasse auf dem Abschnitt Badenerstrasse bis Rautistrasse profitiert die gesamte Wohn- und Arbeitsbevölkerung. Des Weiteren profitieren die Fahrradfahrer*innen, da auf diesem Abschnitt eine regionale und eine kommunale Veloroute verläuft. Auch für Schul- und Kindergartenkinder verbessert sich die Sicherheit, da auf diesem Strassenabschnitt ein Schulweg mit insgesamt drei Querungen entlangführt.

Die Anzahl der Betroffenen mit IGW-Überschreitungen kann am Tag um ca. 15 % und in der Nacht um ca. 10 % reduziert 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 Luggwegstrasse beträgt die signalisierte Höchstgeschwindigkeit im Abschnitt Badenerstrasse bis Rautistrasse 50 km/h. Im Rahmen des vorliegenden Gutachtens 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 Luggwegstrasse zusammengestellt.

Die folgende Tabelle ermöglicht eine Übersicht:

THEMA	WIRKUNG VON TEMPO 30
Lärmbelastung (Leq/Lmax)	Tempo 30 senkt den Lärmittelungspegel (Leq) tagsüber um rund 3.4 dB(A) und nachts um 3.6 dB(A). Die Spitzenpegel sinken um rund 5 dB(A).
Verkehrssicherheit	Tempo 30 wirkt sich positiv auf die Verkehrssicherheit aus. Auf der Luggwegstrasse ist dies besonders relevant, weil sowohl eine regionale als auch eine kommunale Veloroute darauf verläuft. Des Weiteren besteht ein Schulweg entlang des Strassenabschnitts und drei Schulwegquerungen sind im Abschnitt ebenfalls vorhanden.
Aufenthaltsqualität	Tempo 30 wirkt sich positiv auf die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum aus. Da sich im Perimeter aber wenig publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen befinden, ist der Aspekt der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum über diese generelle Feststellung hinaus nicht relevant.
Verkehrsfluss	An Strassenabschnitten mit häufigem Stop-and-Go kann Tempo 30 den Verkehrsfluss verstetigen. Im besagten Abschnitt der Luggwegstrasse gibt es drei Querungen für Zufussgehende und keine Fahrbahnhaltestellen der VBZ. Die Luggwegstrasse ist über die Länge von ca. 530 m vortrittsberechtigt und es sind an beiden Enden des Abschnitts lichtsignalgeregelte Kreuzungen vorhanden. Unter Berücksichtigung der hohen Verkehrsmenge (DTV ca. 10'000) dürfte der Einfluss auf den Verkehrsfluss eher geringfügig positiv ausfallen.
Luftschadstoffe und Treibhausgase	Der Einfluss von T30 auf den Ausstoss von Luftschadstoffen und Treibhausgasen reicht generell von neutral bis positiv, abhängig davon, ob eine Verstetigung des Verkehrs erreicht wird. An der Luggwegstrasse ist deshalb mit einem leicht positiven Effekt zu rechnen.
Ausweichverkehr / Strassenhierarchie	Die Netzhierarchie der Strasse wird durch das Tempo-30-Regime nicht gestört. Die Luggwegstrasse ist für den motorisierten Verkehr weiterhin die direkteste Verbindung zwischen Rautistrasse und Europabrücke. Daher sind keine bedeutenden Verkehrsverlagerungen auf die Altstetter- oder die Flurstrasse zu erwarten. Zudem ist sowohl die Altstetter- als auch die Flurstrasse gem. Stadtratsbeschluss vom Dezember 2021 künftig als Tempo-30-Regime vorgesehen.



THEMA	WIRKUNG VON TEMPO 30
Nachteile MIV	Der theoretische Zeitverlust von Tempo 30 gegenüber Tempo 50 auf diesem rund 530 m langen Abschnitt beträgt 25.4 Sekunden. Effektiv ist der Zeitverlust geringer, weil auf diesem Abschnitt oft nicht gleichförmig mit 50 km/h gefahren werden kann (Fussgängerquerungen, lichtsignalgeregelte Kreuzungen, Verkehrsmenge).
Nachteile ÖV	Auf diesem Abschnitt verkehrt kein ÖV

Tab. 4: Vor- und Nachteile von Tempo 30

Fazit: In Abwägung all dieser Vor- und Nachteile wird Tempo 30 auf der Luggwegstrasse als zumutbar beurteilt. Die verlängerten Fahrzeiten für den MIV vermögen die positiven Auswirkungen der Temporeduktion für den Gesundheitsschutz und die Verkehrssicherheit nicht zu überwiegen.

Schlussfolgerungen

Das Verkehrsgutachten zeigt auf, dass die Massnahme Tempo 30 notwendig, geeignet und zumutbar ist. Die Massnahme ist somit als verhältnismässig zu beurteilen.

