



IDG Status (Auszufüllen durch Departement)

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

Verfügung

vom 1. September 2022
Nummer 2555_300.150.450-1072135

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 4

- 1 Im Zusammenhang mit der Strassenlärmsanierung in der Stadt Zürich durch Geschwindigkeitsreduktion wird auf den nachstehenden kommunalen Strassen die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h herabgesetzt.:

Zone mit Geschwindigkeitsbeschränkung (Tempo 30)

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

- Strassburgstrasse
- Werdstrasse, Teilstück Grüngasse bis Stauffacherstrasse

Der Umfang der Zone «Hallwyl» definiert sich neu wie folgt:

Zone innerhalb Birmensdorfer- / Badener- / Stauffacherstrasse / Stauffacherquai / Marnesse- / Schimmelstrasse,

umfassend die Strassenzüge:

- Hallwylstrasse
- Morgartenstrasse



2/2

- Schöntalstrasse
 - Strassburgstrasse
 - Verena-Conzett-Strasse
 - Weberstrasse
 - Werdgässchen
 - Werdstrasse, Teilstück Schimmel- bis Birmensdorferstrasse und Teilstück Grüngasse bis Stauffacherstrasse
- 2 Die Verkehrsvorschriften werden mit dem Aufstellen der Signale, beziehungsweise mit dem Anbringen der Markierungen, rechtsverbindlich.
 - 3 Gegen diese Verfügung kann innert 30 Tagen ab Publikation beim Stadtrat Zürich, Postfach, 8022 Zürich, schriftlich ein Begehren um Neu Beurteilung eingereicht werden. Das Begehren muss einen Antrag und dessen Begründung enthalten. Die Verfahrenskosten sind von der unterliegenden Partei zu tragen.
 - 4 Die Unterlagen zu den Verkehrsvorschriften sind im elektronischen Amtsblatt einsehbar. Darin befindet sich ein Übersichtsplan. Verbindlich für die Verkehrsvorschriften ist der Verfügungstext.
 - 5 Der Vollzug obliegt der Dienstabteilung Verkehr.
 - 6 Ziffern 1, 2, 3 und 4 werden im Städtischen Amtsblatt unter der Überschrift:
«**Permanente Verkehrsvorschriften, Kreis 4**»
am 14. September 2022 veröffentlicht.
 - 7 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, 29. August 2022 / davjal

ELO Geschäfts-Nr. 2555_300.150.450-1072135

Strassburgstrasse, Werdstrasse
Erweiterung der Tempo-30-Zone «Hallwyl»

Begründung und Antrag

In der Stadt Zürich wohnen rund 140 000 Personen mit Strassenlärmbelastungen über den Immissionsgrenzwerten (IGW) der eidgenössischen Lärmschutzverordnung (LSV). Das heisst, sie sind störenden und gesundheitsbeeinträchtigenden Lärmbelastungen ausgesetzt. Die Stadt Zürich muss als Anlagehalterin und Betreiberin dieser Strassen deren Lärmsanierung prüfen und wo möglich durchführen. Dies ergibt sich aus dem Bundesgesetz über den Umweltschutz und der LSV des Bundes.

Die Werdstrasse (Teilstück Grüngasse bis Stauffacherstrasse) und die Strassburgstrasse gehören zu den Strecken, die gemäss 3. Etappe der Strassenlärmsanierung (befürwortet durch den Stadtrat im Dezember 2021) zur Prüfung von Tempo 30 vorgesehen sind. Das Gutachten, welches die Dienstabteilung Verkehr in Zusammenarbeit mit dem Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich erstellt hat, kommt zum Schluss, dass die Herabsetzung der Geschwindigkeit ganztags als verhältnismässig beurteilt wird. Durch die Einführung von Tempo 30 kann die Anzahl der Betroffenen mit IGW-Überschreitungen am Tag um ca. 22% reduziert werden. In der Nacht kann die Anzahl der Betroffenen um ca. 58% reduziert werden.

Aus diesen Gründen sollen die Werdstrasse (Teilstück Grüngasse bis Stauffacherstrasse) und die Strassburgstrasse in die bestehende Tempo-30-Zone «Hallwyl» integriert werden.

Wir beantragen den Erlass der nachstehenden Verfügung. Die Publikation auf der städtischen Internetseite erfolgt durch die Dienstabteilung Verkehr.

Esther Arnet
Direktorin



2/2

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

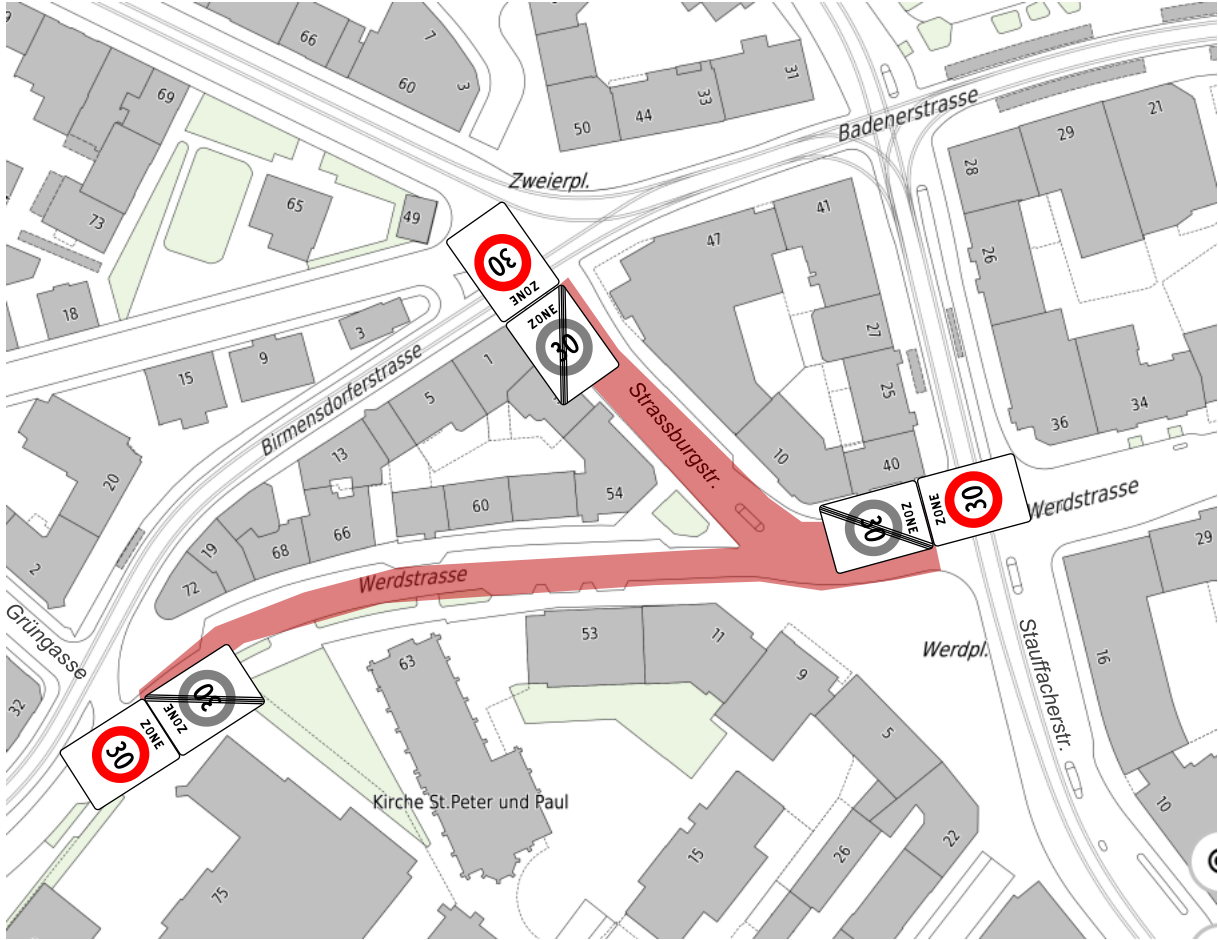
Kopie an:

- Stadtpolizei Zürich, SIA-I-RWAUSS, KrC 4

Bestand

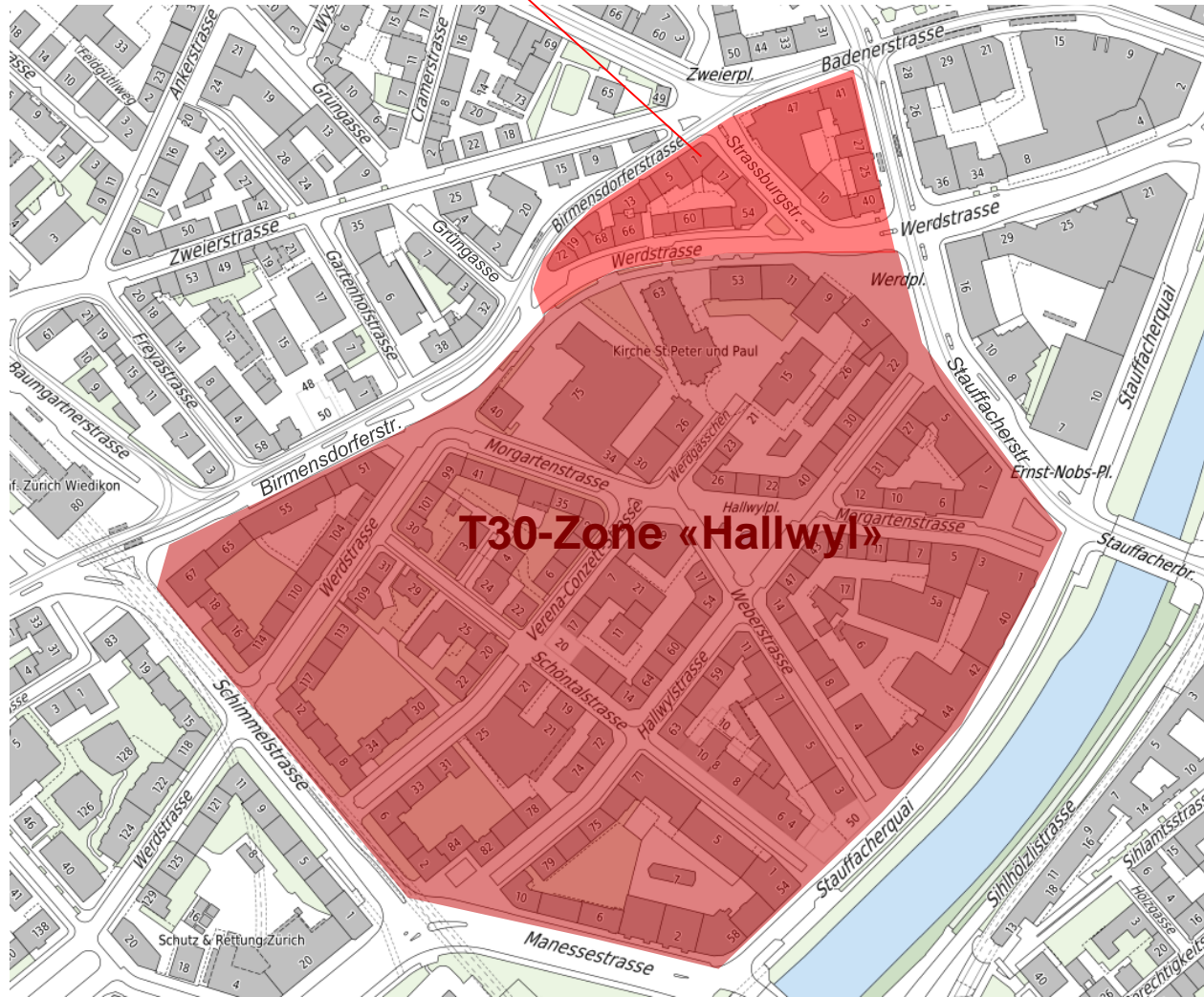


Neu

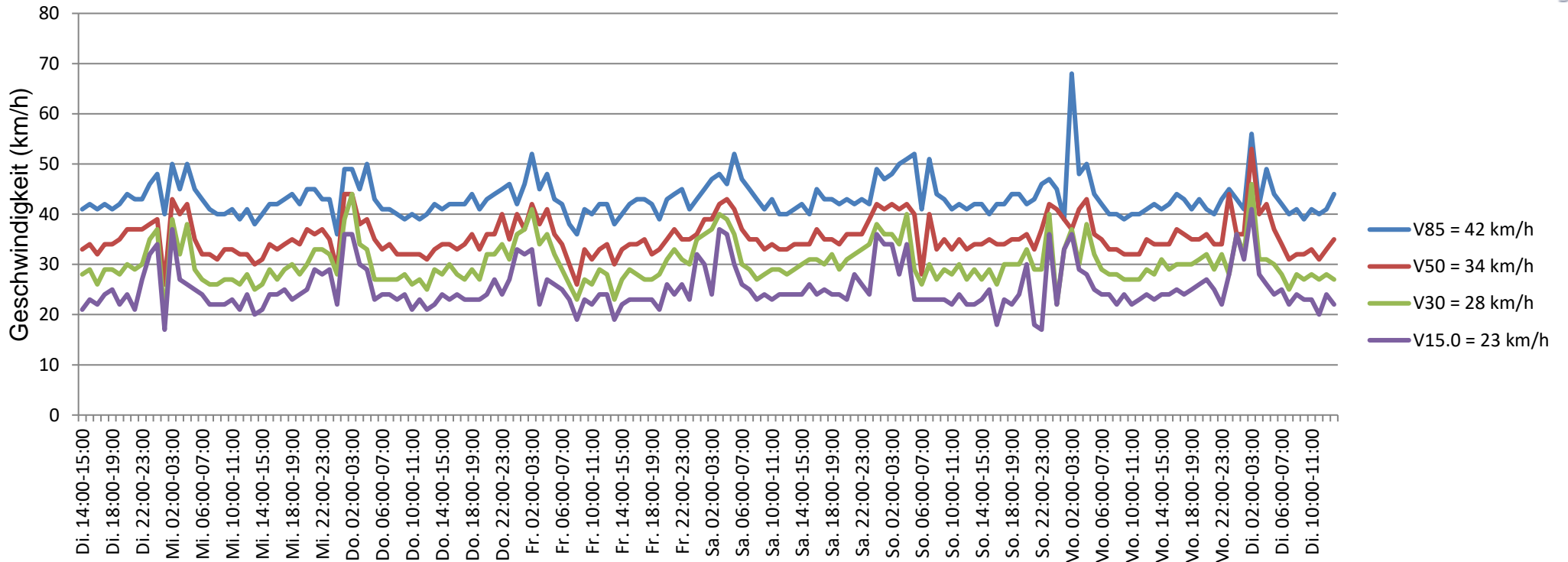


Neu

Neu integrierte Strassenabschnitten **Strassburgstrasse** und **Werdstrasse**, Teilstück **Grüngasse/Stauffacherstrasse** in die bestehende Tempo-30-Zone «Hallwyl»

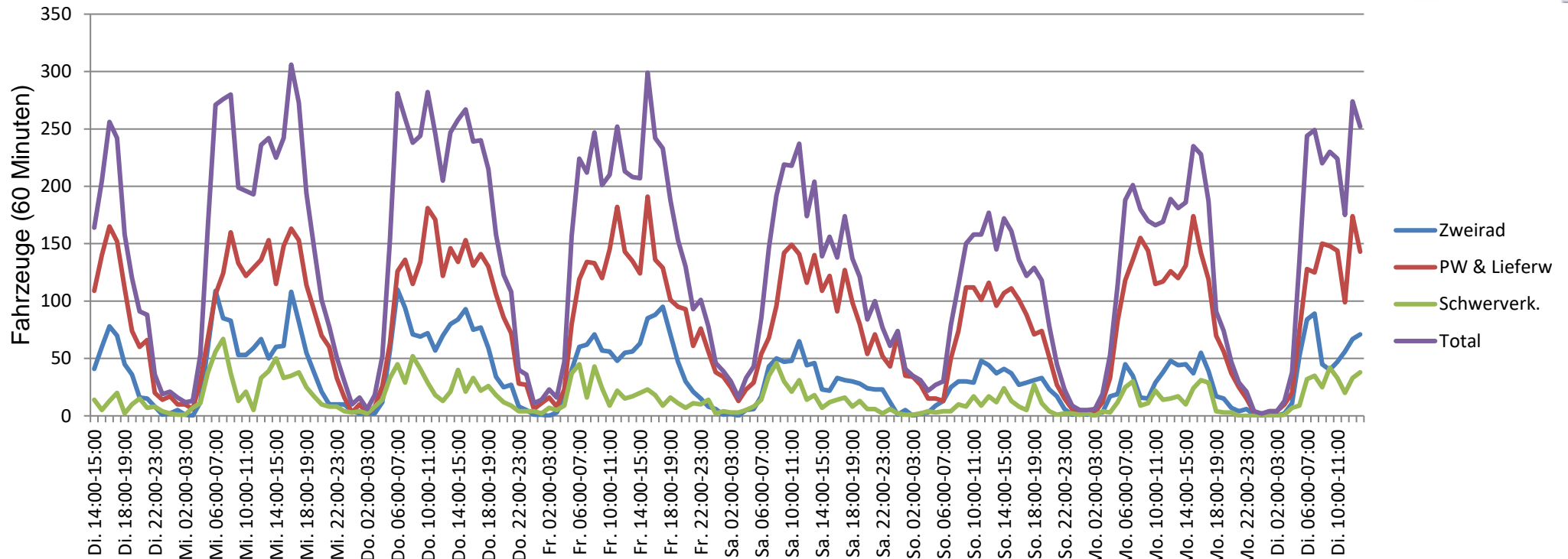


Verlauf V85, V50, V30



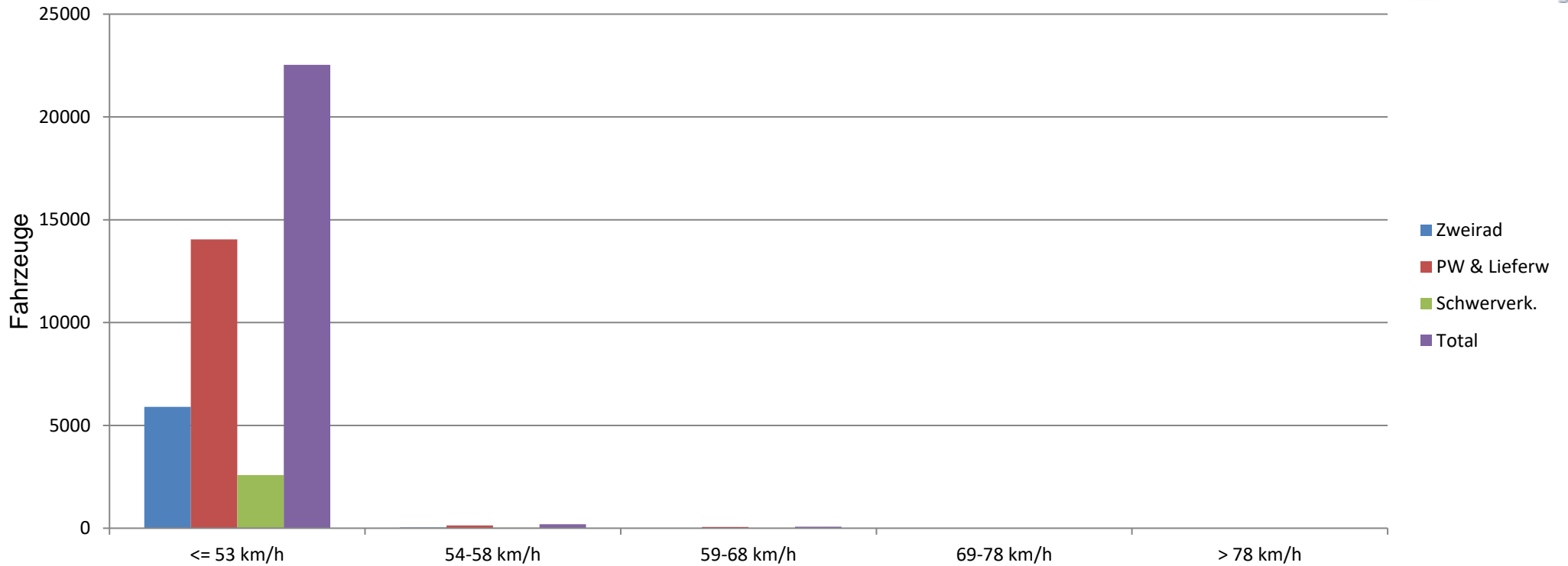
Auswertezeit		Dienstag, 1. Juni 2021,14:00 - Dienstag, 8. Juni 2021,14:00				
Tempolimit	53 km/h	Anzahl	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]	
Geschwindigkeitsübertretung	1.24 %	Zweirad	5957	28	81	38
Durchschnittl. Abstand	25.47 s	PW & Lieferw	14246	35	82	43
Kolonnenverkehr	37.18 %	Schwerverk.	2612	34	72	42
DTV	3259					
DJV	1189535					
Schwerlastverkehrsanteil	10.84 %					
Fahrtrichtung	Beide Richtungen	Total	22815	33	82	42
Bearbeiter:	VKA-AVK-PEA					
Kommentar:						
Messort:	Werdstrasse 63					
Ankommende Fahrzeuge Richtung:	stadtauswärts					
Abfahrende Fahrzeuge Richtung:	stadteinwärts					

Verlauf Anzahl der Fahrzeuge



Auswertezeit		Dienstag, 1. Juni 2021,14:00 - Dienstag, 8. Juni 2021,14:00				
Tempolimit	53 km/h	Anzahl	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]	
Geschwindigkeitsübertretung	1.24 %	Zweirad	5957	28	81	38
Durchschnittl. Abstand	25.47 s	PW & Lieferw	14246	35	82	43
Kolonnenverkehr	37.18 %	Schwerverk.	2612	34	72	42
DTV	3259					
DJV	1189535					
Schwerlastverkehrsanteil	10.84 %					
Fahrtrichtung	Beide Richtungen	Total	22815	33	82	42
Bearbeiter:	VKA-AVK-PEA					
Kommentar:						
Messort:	Werdstrasse 63					
Ankommende Fahrzeuge Richtung:	stadtauswärts					
Abfahrende Fahrzeuge Richtung:	stadteinwärts					

Verteilung Geschwindigkeit



Auswertezeit		Dienstag, 1. Juni 2021,14:00 - Dienstag, 8. Juni 2021,14:00				
Tempolimit	53 km/h	Anzahl	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]	
Geschwindigkeitsübertretung	1.24 %	Zweirad	5957	28	81	38
Durchschnittl. Abstand	25.47 s	PW & Lieferw	14246	35	82	43
Kolonnenverkehr	37.18 %	Schwerverk.	2612	34	72	42
DTV	3259					
DJV	1189535					
Schwerlastverkehrsanteil	10.84 %					
Fahrtrichtung	Beide Richtungen	Total	22815	33	82	42
Bearbeiter:	VKA-AVK-PEA					
Kommentar:						
Messort:	Werdstrasse 63					
Ankommende Fahrzeuge Richtung:	stadtauswärts					
Abfahrende Fahrzeuge Richtung:	stadteinwärts					

Absolut (Anzahl der Fahrzeuge)

	Zweirad	PW & Lieferw	Schwerverk.				Total
<= 53 km/h	5900	14049	2582				22531
54-58 km/h	40	132	24				196
59-68 km/h	12	60	5				77
69-78 km/h	4	4	1				9
> 78 km/h	1	1	0				2
Total	5957	14246	2612				22815

Prozentual (%)

	Zweirad	PW & Lieferw	Schwerverk.				Total
<= 53 km/h	99.04	98.62	98.85				98.76
54-58 km/h	0.67	0.93	0.92				0.86
59-68 km/h	0.20	0.42	0.19				0.34
69-78 km/h	0.07	0.03	0.04				0.04
> 78 km/h	0.02	0.01	0.00				0.01
Total	26.11	62.44	11.45				100.00



Kreis 4: Quartier Aussersihl

Werdstrasse, Abschnitt Grüngasse bis Stauffacherstrasse, inkl. Strassburgstrasse

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 das Verkehrsaufkommen gemäss Lärmbelastungskataster 2020, sowie die mittleren Geschwindigkeiten gemäss den Verkehrserhebungen der DAV zugrunde gelegt. Im *aktuellen Zustand* sind an der Werdstrasse auf dem Abschnitt Grüngasse bis Stauffacherstrasse, inkl. Strassburgstrasse die Immissionsgrenzwerte (IGW) am Tag bei rund 90 Anwohnenden und in der Nacht bei rund 190 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			
4	Werdstrasse	Abschnitt Grüngasse bis Stauffacherstrasse, inkl. Strassburgstrasse	66	62.2	7.2 dB (A)	Strassburgstrasse 15	III

Tab. 1: Maximale IGW-Überschreitungen an der Werdstrasse auf dem Abschnitt Grüngasse bis Stauffacherstrasse, inkl. Strassburgstrasse

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 Werdstrasse und Strassburgstrasse 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	-1.1
	Nacht (22 – 6 Uhr)	50	30	-2.2

Tab. 2: Akustische Wirkung der festgelegten Geschwindigkeitsreduktionen an der Werd- und Strassburgstrasse
 *Die berechnete Emissionsreduktion ergibt sich aus den Emissionen des IST-Zustandes und den berechneten Emissionen, welche mit Tempo 30 verursacht werden. Vorliegend ist zu beachten, dass im IST-Zustand mit den mittleren Geschwindigkeiten aus der Verkehrserhebung der DAV gerechnet wurde (Tag: 35 km/h / Nacht: 39 km/h).

Die Immissionsberechnungen zeigen, dass unter Berücksichtigung der geplanten Reduktion der signalisierten Maximalgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h an der Werdstrasse (Grün-gasse bis Stauffacherstrasse, inkl. Strassburgstrasse) noch rund 70 Anwohnende am Tag sowie rund 80 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)	90	190	90	190	70	80
	Davon Anzahl Anwohnende mit Immissionsbelastung über dem Alarmwert (AW)	0	10	0	10	0	10
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)

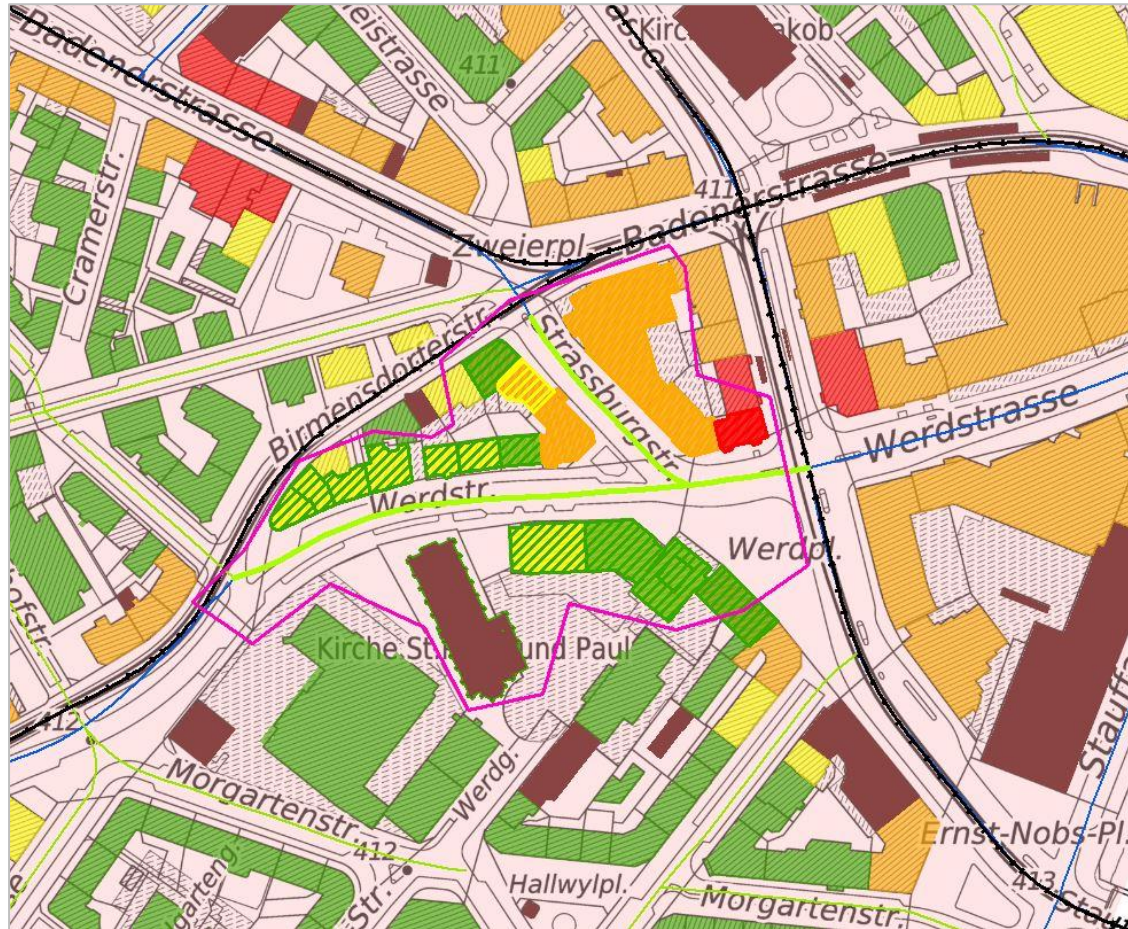


Abb1: Beurteilung der Lärmbelastung pro Gebäude ohne und mit Tempo-Reduktion auf 30 km/h

Legende:

Empfindlichkeitsstufe ES	Lärmbelastung bei aktueller Nutzung		IST- Geschwindigkeiten
	<ul style="list-style-type: none"> ■ >= AW ■ > AW - 5 dB ■ > IGW ■ <= IGW 	<p>Vergleich ohne bzw. mit Tempo-Reduktion</p> <ul style="list-style-type: none"> ▨ >= AW ohne Tempo-Reduktion / > AW - 5 dB mit Tempo-Reduktion ▨ > AW - 5 dB ohne Tempo-Reduktion / > IGW mit Tempo-Reduktion ▨ > IGW ohne Tempo-Reduktion / <= IGW mit Tempo-Reduktion 	
Untersuchungsperimeter	keine lärmempfindliche Nutzung		Tempo 30 geplant
□	■		—

Fazit: Mit der Einführung von Tempo 30 an der Werdstrasse am Abschnitt Grüngasse bis Stauffacherstrasse, inkl. Strassburgstrasse profitiert die gesamte Wohn- und Arbeitsbevölkerung von einer wahrnehmbaren Verringerung der Lärmbelastung.

Die Anzahl der Betroffenen mit IGW-Überschreitungen kann am Tag um ca. 22 % reduziert werden. In der Nacht kann die Anzahl der Betroffenen um ca. 58 % 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 Werdstrasse im Abschnitt Grüngasse bis Stauffacherstrasse und auf der Strassburgstrasse beträgt die signalisierte Höchstgeschwindigkeit 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 Werdstrasse, sowie der Strassburgstrasse zusammengestellt.

Die folgende Tabelle ermöglicht eine Übersicht:

THEMA	WIRKUNG VON TEMPO 30
Lärmbelastung (Leq/Lmax)	Tempo 30 senkt den Lärmittelungspegel (Leq) tagsüber um rund 1.1 dB(A) und nachts um 2.2 dB(A). Die Spitzenpegel sinken um rund 5 dB(A).
Verkehrssicherheit	Tempo 30 wirkt sich im präventiven Sinn positiv auf die Verkehrssicherheit aus, da die Wahrscheinlichkeit von Kollisionen und die Schwere ihrer Folgen reduziert werden. In besonderem Ausmass profitieren davon Personen zu Fuss und der Zweiradverkehr. Auf der Werd- und Strassburgstrasse besteht in Sachen Verkehrssicherheit aber kein besonderer Handlungsbedarf.
Aufenthaltsqualität	Tempo 30 wirkt sich positiv auf die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum aus. Die Werdstrasse weist verschiedene publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen, u.a. Gastronomie mit Aussenbestuhlung auf. Tempo 30 ist diesen Nutzungen förderlich.
Verkehrsfluss	Bei der Werd- und Strassburgstrasse wird durch T30 keine Veränderung des Verkehrsflusses erwartet, weil der Verkehrsfluss durch die Lichtsignalanlagen gesteuert wird.
Luftschadstoffe und Treibhausgase	Der Einfluss von Tempo 30 auf den Ausstoss von Luftschadstoffen und Treibhausgasen reicht generell von neutral bis positiv, abhängig davon, ob eine Verstetigung des Verkehrs erreicht wird. Der Effekt durch Tempo 30 in den betroffenen Strassenabschnitten wird als neutral beurteilt, da keine Veränderung des Verkehrsflusses erwartet wird.
Ausweichverkehr / Strassenhierarchie	Die Einführung von T30 auf der Werdstrasse führt nicht zu unerwünschtem Ausweichverkehr. Die betroffenen Abschnitte sind auch nur gerade knapp 200 m resp. 120 m lang. Die Werd- und Strassburgstrasse bleiben auch bei T30 die schnellsten Verbindungen zwischen der Birmensdorfer- und Stauffacherstrasse
Nachteile MIV	Der theoretische Zeitverlust von Tempo 30 gegenüber Tempo 50 auf diesem rund 200 m (Werdstrasse) langen Abschnitt beträgt rund 10 Sekunden. Effektiv ist der Zeitverlust allerdings geringer, weil auf diesem Abschnitt gemäss der Verkehrserhebung der DAV nicht mit 50 km/h gefahren werden kann (effektive mittlere Geschwindigkeit gemäss Verkehrserhebung DAV = 35 km/h am Tag und 39 km/h in der Nacht). Somit beträgt der tatsächliche Zeitverlust rund 5 Sekunden.
Nachteile ÖV	Auf der Werdstrasse im Abschnitt Grüngasse bis Stauffacherstrasse, sowie der Strassburgstrasse verkehrt kein ÖV.

Tab. 4: Vor- und Nachteile von Tempo 30



Fazit: In Abwägung all dieser Vor- und Nachteile wird Tempo 30 in der Werdstrasse (Abschnitt Grüngasse bis Stauffacherstrasse) und in der Strassburgstrasse 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.



Gutachten zur Herabsetzung der allg. Höchstgeschwindigkeit

gemäss Art. 108 Abs. 4 SSV bzw. Art. 3 der Verordnung des UVEK über Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen vom 28.9.2001

Strassen	Werdstrasse , von Grüngasse bis Stauffacherstrasse Strassburgstrasse , von Werdstrasse bis Zweierplatz
Kreis	4
Datum	11. August 2022
Bearbeitung	DAVJAL

Anlass

Verminderung einer übermässigen Strassenlärmbelastung (Lärmsanierung).

Die Werd- und Stauffacherstrasse sind im Gesamtkonzept zur 3. Etappe der Strassenlärmsanierung zur Prüfung von Tempo 30 vorgesehen (vgl. STRB Nr. 1217/2021 vom 01.12.2021).

Geschwindigkeitsregime und Übersichtsplan

- Bestehend: 50 km/h
- Geplant: 30 km/h (Ergänzung der T30-Zone «Hallwyl»)

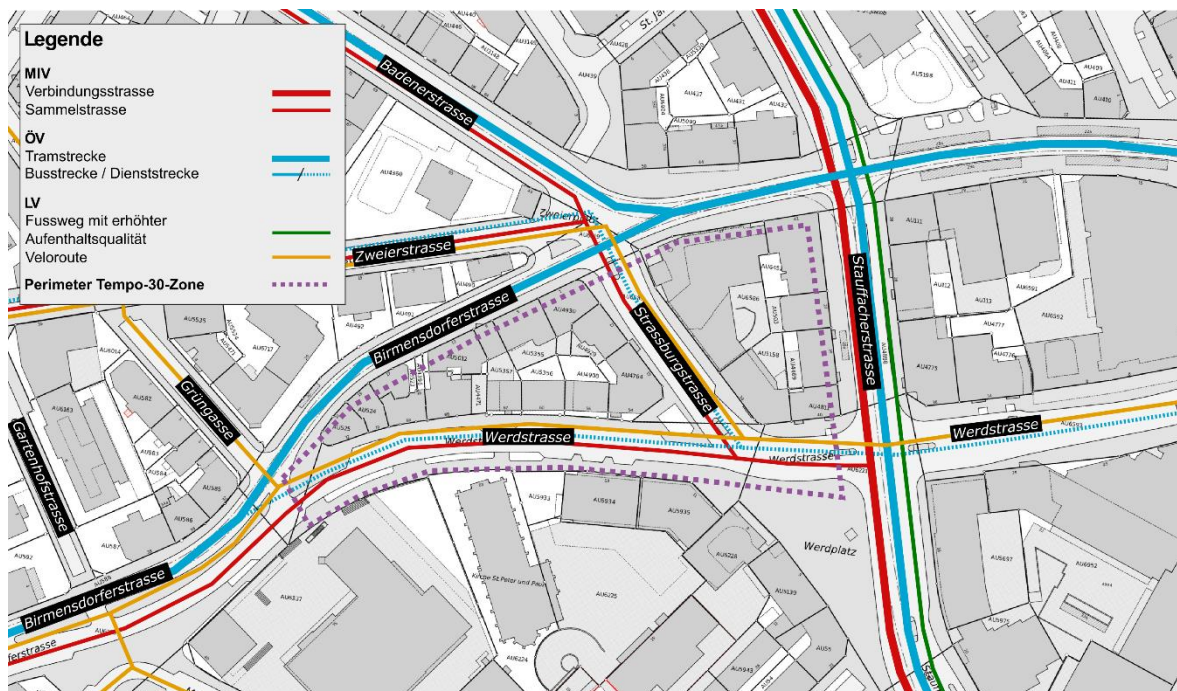


Abbildung 1: Übersichtsplan



2/6

Funktionen gemäss Verkehrsrichtplan

Werdstrasse

- Kommunale Sammelstrasse.
- Radweg kantonal.

Strassburgstrasse

- Kommunale Sammelstrasse.
- Radweg kantonal.
- Fussgängerbereich gemäss kommunalen Richtplan.

Öffentlicher Verkehr

Werdstrasse und Strassburgstrasse

- In den vorliegenden Strassenabschnitten verkehren keine öffentlichen Verkehrslinien.

Lage

Werdstrasse

- Der Strassenabschnitt liegt in einer Quartiererhaltungszone.
- Der Strassenabschnitt liegt in der Nähe des Bahnhofs Wiedikon.

Strassburgstrasse

- Der Strassenabschnitt liegt in einer Quartiererhaltungszone.

Situation

Werdstrasse

- Einbahnstrasse mit erlaubter Fahrtrichtung stadteinwärts.
- Zwei Fahrstreifen.
- Velostreifen (untermässig) stadteinwärts.
- Entlang des nördlichen Fahrbahnrandes, zwischen der Grüngasse und der Strassburgstrasse, befinden sich 9 gebührenpflichtige Parkplätze (längs angeordnet).
- Entlang des südlichen Fahrbahnrandes besteht eine Baumallee. In den 3 Baumnischen entlang der Liegenschaft Nr. 53 befinden sich Veloabstellplätze und einzelne Parkfelder (gebührenpflichtig und längs angeordnet).



3/6

- Die Fahrbahnbreite beträgt zwischen 5m (Engstelle beim Fussgängerstreifen vor der Liegenschaft Nr. 75) und 14m (vor dem Knoten Werd-/Stauffacherstrasse).
- Private Zufahrten am nördlichen Fahrbahnrand.
- Kein Gefälle.
- Asphaltierte Belagsoberfläche.
- Kurve im Bereich der Kreuzung Werd-/Strassburgstrasse.
- Beidseitiges Trottoir.
- 4 Fussgängerstreifen: zwei davon lichtsignalgeregelt und einer mit Schutzinsel. Der Fussgängerstreifen vor der Liegenschaft Nr. 75 wird als Schulwegquerung benutzt.
- Der letzte Teilabschnitt in Richtung stadteinwärts grenzt an den Werdplatz.
- Der Abschnitt befindet sich in einem Wohn-/Gewerbegebiet, wobei der nördliche Fahrbahnrand durch verschiende Gastro-Nutzungen geprägt ist.

Strassburgstrasse

- Vor dem Knoten Zweierplatz gabelt sich der stadtauswärtsführende Fahrstreifen in eine Linksabbiege- und eine Geradeausspur.
- Fahrbahnbreite zwischen 10.50m (auf Höhe Liegenschaft Nr. 10) und 12.20m (auf Höhe Liegenschaft Nr. 17).
- Radstreifen in beiden Richtungen (teilweise in Mittellage mit Roteinfärbung).
- Beidseitiges Trottoir.
- Kein Gefälle.
- Asphaltierte Belagsoberfläche.
- 2 Fussgängerstreifen (mit Schutzinseln und Lichtsignalanlage)
- Ein-/Ausfahrt einer Tiefgarage auf Höhe der Liegenschaft Badenerstrasse Nr. 47.
- Liegt in einem Wohn-/Gewerbegebiet (sechsgeschossige Gebäude). Die Erdgeschosse sind von Büronutzungen geprägt.

Unfallstatistik (vgl. Beilage)

Werd- und Strassburgstrasse

Zeitraum: 2017 bis 2021 (5 Jahre)

Verkehrsunfälle: 12



4/6

Verletzte: 2, 0 davon schwer

Unfalltypen: 1 Selbstunfall / 6 Überhol- oder Fahrstreifenwechselunfälle / 3 Auffahrunfälle / 2 Abbiegeunfälle

Beteiligung: 4 Fahrräder, 20 MIV, 1 unbekanntes Fahrzeug

Verkehrsmessung (vgl. Beilage)

Werdstrasse (derzeit 50 km/h)

Zeitraum: 01.06.2021 bis 08.06.2021

Standort: Werdstrasse Nr. 63

- V₈₅ (Querschnitt): 42 km/h
- V₅₀ (Querschnitt): 33 km/h
- DTV (Querschnitt): 3'259 Fz/d

Strassburgstrasse (derzeit 50 km/h)

Eine repräsentative Messung der Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten ist in dem kurzen Abschnitt nicht möglich, weil sie einerseits durch die sich verändernde Spurenzahl und andererseits durch die naheaufeinanderliegenden Verzweigungsbereiche gestört würde. Es bestehen jedoch keine Anhaltspunkte dafür, dass das Verkehrsgeschehen in einem Widerspruch zur geplanten Einführung von Tempo 30 stehen könnte.

Erforderlichkeit der Temporeduktion

Strassenlärmsanierung (vgl. akustische Begründung des UGZ)

Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV: Wenn dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung vermieden werden kann.

Die beiden Strassenabschnitte weisen Grenzwertüberschreitungen auf: Im aktuellen Zustand (Lärmbelastungskataster 2020) sind an der Werdstrasse (Abschnitt Grüngasse bis Stauffacherstrasse) und der Strassburgstrasse die Immissionsgrenzwerte (IGW) am Tag bei rund 90 Anwohnenden und in der Nacht bei rund 190 Anwohnenden überschritten.



5/6

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).

Zweckmässigkeit der Temporeduktion

Lärmreduktion (vgl. akustische Begründung des UGZ)

Mit der Einführung von Tempo 30 auf der Werdstrasse (Abschnitt Grüngasse bis Stauffacherstrasse) und der Strassburgstrasse profitiert die gesamte Wohn- und Arbeitsbevölkerung von einer wahrnehmbaren Verringerung der Lärmbelastung. Die Anzahl der Betroffenen mit IGW-Überschreitungen kann am Tag um ca. 22 % reduziert werden. In der Nacht kann die Anzahl der Betroffenen um ca. 58 % reduziert werden.

Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der Aufenthaltsqualität

Die Einführung von Tempo 30 erhöht die Strassenverkehrssicherheit, weil sich durch den kürzeren Bremsweg bei Tempo 30 sowohl die Unfallwahrscheinlichkeit als auch die Unfallschwere verringern. Die Massnahme kommt insbesondere den Velofahrenden auf den richtplanerisch vorgesehenen Radrouten, den querenden Zufussgehenden und speziell auch den Schulkindern auf der Schulwegquerung bei der Werdstrasse Nr. 75 zu Gute.

Zudem werden die Aufenthaltsqualität sowie die Koexistenz zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden gefördert und eine siedlungsverträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs in dem dicht besiedelten, zentral gelegenen Quartier herbeigeführt.

Weitere Auswirkungen der Temporeduktion

Leistungskapazität, Netzhierarchie, Ausweichverkehr

Die Einführung von Tempo 30 auf den beiden Strassenabschnitten führt nicht zu unerwünschtem Verkehrsverlagerungen. Die vorliegenden Abschnitte sind nur gerade knapp 200 Meter bzw. 120 Meter lang und bleiben auch bei Tempo 30 die schnellsten Verbindungen zwischen



6/6

der Birmensdorfer- und Stauffacherstrasse. Die Einführung von Tempo 30 hat auch keine Verminderung der Leistungskapazität zur Folge, da die Leistungsfähigkeit durch die lichtsignalgeregelten Verzweigungen bestimmt wird.

Auswirkungen ÖV

Die Einführung von Tempo 30 auf den beiden Strassenabschnitten hat keine Auswirkungen auf den öffentlichen Fahrplanverkehr.

Schlussfolgerung

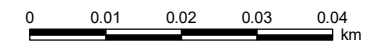
In Abwägung aller Vor- und Nachteile erweist sich die Einführung von Tempo 30 in der Werdstrasse (Abschnitt Grüngasse bis Stauffacherstrasse) und in der Strassburgstrasse als verhältnismässig. Die positiven Auswirkungen der Temporeduktion auf den Gesundheitsschutz, die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität überwiegen die geringfügigen Fahrzeitverlängerungen für den motorisierten Individualverkehr ohne Weiteres.

Beilagen (integrierende Bestandteile des Gutachtens)

- Unfallkarte und Unfallbericht vom 1.1.2017 bis 31.12.2021
- Verkehrsmessung vom 01.06.2021 bis 8.06.2021
- Akustische Begründung des UGZ vom 28. Juli 2022



Unfallschwere	
Unfall mit:	
田	Getöteten U(G)
□	Schwerverletzten U(SV)
△	Leichtverletzten U(LV)
○	ausschl. Sachschaden U(SS)
Unfalltyp	
田	0 Schleuder- oder Selbstunfall
田	1 Überholunf., Fahrstreifenw.
田	2 Auffahrunfall
田	3 Abbiegeunfall
田	4 Einbiegeunfall
田	5 Überqueren der Fahrbahn
田	6 Frontalkollision
田	7 Parkierunfall
田	8 Fussgängerunfall
田	9 Tierunfall
田	00 Andere



ca. 1:1'000

© ASTRA / Kantone
04.05.2022 / 2041350

