

Stadt Zürich
Sicherheitsdepartement
z.H.v. Frau Stadträtin Karin Rykart
Bahnhofquai 3
Amtshaus I
8001 Zürich

Zürich, im Januar 2021

Betrifft: T30 auf der Bellerivestrasse

Sehr geehrte Frau Stadträtin Rykart

Im Namen des Quartiervereins Riesbach schreibe ich Ihnen im Folgenden mit dem Anspruch, unsere Sicht, bzw. unsere Haltung und die sich daraus ergebenden **Forderungen zu T30 auf der Bellerivestrasse** darzulegen.

Im Oktober 2019 wurde auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI) das Forschungsprojekt «T30 auf Hauptverkehrsstrassen – Einsatzgrenzen und Umsetzung» abgeschlossen (https://www.cerclebruit.ch/studies/vreduktion/2019_T30_auf_HVS.pdf). Die Ergebnisse dieser Studie belegen, dass das Konzept «T30 flächendeckend» durchaus mehrheitsfähig sein könnte.

Im Juni 2021 hat der Zürcher Stadtrat flächendeckend T30 beschlossen: Auf den Strecken, an denen keine Anwohnerinnen und Anwohner von übermässigem Strassenlärm betroffen sind, soll in der Stadt Zürich weiterhin T50 gelten. Auch dazu gibt es ein umfangreiches Dokument, welches eine Ausweitung der T30 Zonen gut begründet: https://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/pd/Deutsch/Dienstabteilung%20Verkehr/Publikationen%20und%20Broschueren/STRB%20Nr.%201217_2021%2c%20DAV%2c%20Gesamtkonzept%20Strassenlaerm%2c%20dritte%20Etappe.pdf

Ende November 2021 hat die Zürcher FDP beschlossen, eine Initiative gegen T30 flächendeckend zu starten, mit dem Ziel, den öV zu stärken.

Kurz vor Ende 2021 korrigierte der Stadtrat, wie aus der Tagespresse zu entnehmen war, seine Absichten wie folgt:

- Grundsätzlich gilt auf den Hauptachsen in die Stadt hinein und aus der Stadt heraus weiterhin T50.
- Dort, wo die Besiedlung dicht und die Lärmbelastung an einer Strasse gross sei, soll aber T30 angeordnet werden oder T30 nachts.

Da der ZVV bereits signalisiert hat, dass er nicht bereit ist, diese Mehrkosten zu tragen, hat der Stadtrat bis zur Klärung der Frage, ob der ZVV für die Mehrkosten aufkommen muss, für die Fahrplanperiode 2022/2023 die erforderliche Überbrückungsfinanzierung sichergestellt.

Zu Jahresbeginn hat dann auch die Stadtzürcher SVP eine Initiative gegen T30 auf Hauptverkehrsstrassen angekündigt.

Der Vorstand des Quartiervereins Riesbach bekennt sich zur Vision «T30 flächendeckend im Quartier». In Bezug auf die Bellerivestrasse tut er dies – unter anderem in Abstützung auf die oben erwähnten Dokumente – mit folgenden Argumenten, welche sich auf Verkehrssicherheit, Umweltwirkung und Leistungsfähigkeit beziehen und welche uns zur Überzeugung führen, dass bei einer Einführung von T30 auf der Bellerivestrasse die Vorteile den einzigen Nachteil einer allfälligen Fahrzeiterhöhung überwiegen:

Verkehrssicherheit:

Bei tieferen Geschwindigkeiten nimmt die Unfallschwere grundsätzlich ab und es treten weniger kritische Konfliktsituationen auf. Ein tiefes und damit angeglichenes Geschwindigkeitsniveau der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden führt zu einer erhöhten Sicherheit vor allem für den Velo- und Fussverkehr. Vorhandene Analysen weisen eine Reduktion der Unfallrate im Bereich von 15-25 % aus.

Für die Bellerivestrasse haben wir die Unfallstatistik aufgrund der ASTRA Unfalldatenbank aktualisiert. Die nachstehende Graphik zeigt, dass zwar die Zahl der Leichtverletzten in den letzten drei Jahren zurückgegangen ist. Betrachtet man jedoch die Anzahl Leichtverletzten seit 2014, so könnten diese bis heute auch im Anstieg begriffen sein. Auf der anderen Seite scheint die Zahl der Schwerverletzten sogar weiter leicht anzusteigen:



Umweltwirkung

Lärm: T30 bildet eine wirkungsvolle Massnahme zur Lärmreduktion an der Quelle; der Lärmschutz ist zurzeit ein starker Treiber für die T30-Diskussion. Die Pegelveränderungen korrelieren mit der Geschwindigkeitsabnahme. Aus den vorliegenden Resultaten kann grob herausgelesen werden, dass eine Geschwindigkeitsabnahme von 10 km/h eine Pegelreduktion von ca. 3.0 dB(A) zur Folge hat. Dies entspricht in der Wirkung in etwa einer Halbierung der Verkehrsmenge.

Auf der Bellerivestrasse werden die Lärmvorschriften aktuell **nicht** eingehalten, und dies obwohl die Anzahl AnwohnerInnen an dieser Strasse nicht vernachlässigbar ist. Aufgrund der strengen Lärm-Praxis des Bundesgerichts dürfen entlang von lärmbelasteten Strassen (insbesondere in der Stadt Zürich, aber auch ausserhalb) keine Neubauten mit Wohnungen mehr gebaut werden. Faktisch führt dies in der Stadt Zürich vielerorts zu einem Bauverbot, da die kommunale BZO - auch entlang von Hauptverkehrsstrassen - regelmässig hohe Wohnanteile vorschreibt. Die verhinderten Neubauprojekte an der Bederstrasse Zürich aufgrund nicht eingehaltener Lärmschutzrichtlinien sind in dieser

Hinsicht das jüngste Negativ-Beispiel¹. Wir fordern deshalb die Lärmreduktion an der Quelle, d.h. T30.

Luftschadstoffe: Die Anordnung von T30 kann im Vergleich zu T50 zu einer Verminderung der Emissionen bei den meisten Luftschadstoffen führen. Eine pauschale Abschätzung der Emissionsminderung ist oft schwierig, weil die Emissionen wesentlich von ortsspezifischen Eigenschaften wie Knotenabständen, Fahrverhalten, Schwerverkehrsanteil usw. abhängig sind. Der Einfluss einer verstetigten Fahrweise auf die Luftschadstoffemissionen (namentlich NO_x und PM) ist in der Regel deutlich relevanter als derjenige der reduzierten Geschwindigkeit.

In der Stadt Zürich kommt es im Sommerhalbjahr immer noch häufig zur Überschreitung des Grenzwertes. Da die Luftqualität an der Bellerivestrasse nicht gemessen wird, können als repräsentativer Vergleich die Messungen an der Schimmelstrasse herangezogen werden, wo dieser Trend bestätigt wird². Die zusammen mit T30 zu erwartende verstetigende Fahrweise dürfte höchstwahrscheinlich zur Verminderung dieser Emissionen beitragen.

Vibrationen: Darauf wird in der Studie nicht eingegangen. Vibrationen werden jedoch umso stärker spürbar, je höher das Geschwindigkeitsniveau und je geringer die Strassenqualität im Sinne von Schlägen auf die Fahrzeugachsen sind. Auch die Eigenvibrationen der Fahrzeuge dürfte eine Rolle spielen.

Im Falle der Bellerivestrasse bedarf die Strassenqualität erwiesenermassen einer Verbesserung, welche im Zuge der geplanten Sanierungsarbeiten möglichst rasch anzugehen ist.

Leistungsfähigkeit

Fussverkehr: Es wird angenommen, dass die Querungshäufigkeit und -verteilung in erster Linie durch die Nutzungen beidseitig der Strasse und weniger durch das Geschwindigkeitsregime bestimmt werden. Zu erwarten sind dabei v.a. die Sicherheit und der Wegfall von Umwegen und langer Wartezeiten beim Queren sowie eine höhere Aufenthaltsqualität auf dem Trottoir. Im Falle eines Spurabbaus würde T30 zu einer Koexistenz führen, von der die zu Fuss Gehenden vor allem beim Queren profitieren, auf schmalen Strassen auch längs. Da hierfür auch laut Studie noch keine harten Daten vorliegen, ist dies durch den geplanten **Versuchsbetrieb Bellerivestrasse** zu verifizieren.

Veloverkehr: T30 führt zu einer Koexistenz, bei der Velofahrende durch die Beruhigung sowohl quer als auch längs profitieren. Auf der anderen Seite ist zukünftig eine Erhöhung der Frequenz von VelofahrerInnen zu erwarten. Daher, und weil eine schnelle und direkte Verbindung zwischen Tiefenbrunnen und Bellevue unumgänglich ist, muss die Bellerivestrasse für den Veloverkehr angepasst werden. Dies ist durch den geplanten Versuchsbetrieb Bellerivestrasse zu verifizieren.

Verkehrsablauf: Auf die Leistungsfähigkeit hat eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h in der Regel keinen massgeblichen Einfluss. Die Leistungsfähigkeit wird massgeblich durch die Verkehrsstärken sowie durch den Knoten

¹ <https://www.tagesanzeiger.ch/wer-in-zuerich-bauen-will-hofft-jetzt-auf-tempo-30-197839418841>

² https://www.stadt-zuerich.ch/gud/de/index/umwelt_energie/luftqualitaet/schadstoffe/ozon.html

Bellevue und dessen Steuerung beeinflusst. Dies ist durch den geplanten Versuchsbetrieb Bellerivestrasse zu verifizieren.

Verkehrsaufkommen: Dieses dürfte sich durch die Einführung von T30 nicht ändern. Mit entsprechenden flankierenden Massnahmen wie z.B. T30 auf der Seefeldstrasse und eines geeigneten Einbahnregimes auf der Dufourstrasse ab Kreuzung Höschgasse³, wäre auch kein Ausweichverkehr – die zu erwartende Zunahme dieses Schleichverkehr ist bekanntlich das Hauptargument der T30 Gegnerschaft – in das Quartierstrassennetz hinein zu erwarten. In diesem Zusammenhang ist auch zu prüfen, inwiefern sich ausgehend von der Forchstrasse ein Schleichverkehr in den Riesbach ergeben könnte. Dies ist durch den geplanten Versuchsbetrieb Bellerivestrasse zu verifizieren.

Reisezeiten: Bei einer Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h nimmt die theoretische Reisezeit um 5 s/100 m zu. Sind Abschnitte mit T30 verhältnismässig kurz (wenige hundert Meter), ist der absolute Zeitverlust praktisch nicht spürbar. Zu Nebenverkehrszeiten und Nachtzeiten können die theoretischen Werte anstatt der systembedingten Werte eintreffen. Als Faustregel kann in Folge der reduzierten Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h mit einer realen Fahrzeitverlängerung von 2 s/100 m gerechnet werden. Wird mittels T30 eine Verstetigung des Verkehrsflusses erreicht (z.B. auch durch den Wegfall von vortrittsberechtigten Fussgängerquerungen) kann sich dies sogar positiv auf die Reisezeit auswirken.

Übertragen auf die Bellerivestrasse zwischen Ida Bindschedler-Strasse und Bellevue bedeutet das, eine Verlängerung in der Reisezeit von ca. 1 Minute. Das ist wahrlich vertretbar, auch in Anbetracht der täglichen Staus stadteinwärts, welche die Reisezeit um mindestens 15 Minuten verlängern.

Auswirkungen auf den öV: Gemäss der Studie von B & S hat T30 keinen Einfluss auf den öV, da die beiden Buslinien 912 und 916 genügend Fahrplanreserven haben und tagsüber nur stadtauswärts auf der Bellerivestrasse fahren. Um allfällige Verzögerungen auf dieser Strecke jedoch ganz zu vermeiden, böte sich die Möglichkeit an, diese beiden Buslinien nur bis zum Bahnhof Tiefenbrunnen verkehren zu lassen, da dort mit der S-Bahn eine gute Verbindung besteht.

³ Dieses Einbahnregime auf der Dufourstrasse würde seitens des Quartiervereins Riesbach bereits beschrieben und begründet. Siehe:

<https://wp.8008.ch/wp-content/uploads/Info-Verkehrsfuehrung-Dufour-Seefeldstrasse.pdf>

Deshalb fordern wir im Sinne von weniger Hektik, mehr Sicherheit, sauberer Luft und weniger Lärm:

1. Die Einführung von **T30 auf der Bellerivestrasse** zwischen Ida-Bindschedler-Strasse und Bellevue
2. Die Reduktion von Vibrationen durch **Eliminierung von Unebenheiten** auf der gesamten Bellerivestrasse
3. Eine möglichst baldige Aufnahme des sorgfältig zu planenden und durchzuführenden **Versuchsbetriebes** mit zwei Spuren auf der Bellerivestrasse mit der notwendigen technischen Überwachung zur Messung von Kapazität, Geschwindigkeit, und Lärmniveau, sowie die Prüfung der Auswirkungen für alle Verkehrsteilnehmenden (Fussverkehr, Veloverkehr, öV und MIV) auf die Bellerivestrasse und die umliegenden Quartierstrassen. Dabei sollen neben den Auswirkungen von T30 auch geeignete flankierende Massnahmen zur Verhinderung des Schleichverkehrs untersucht werden.
4. Die Einführung von klar signalisierten Velowegen sowie sicherere Querungen für den Fussverkehr
5. Die Linien 912 / 916 sollen neu nur noch bis Bahnhof Tiefenbrunnen verkehren. Für die Weiterfahrt können die Passagiere auf Tram / Zug umsteigen.

Wie früher schon angemerkt bedauern wir, dass der Partizipationsprozess zur Sanierung der Bellerivestrasse samt dem in Aussicht gestellten Versuchsbetrieb gestoppt worden ist. Bei diesen Workshops stand zwar nicht T30, sondern der Spurabbau zur Debatte. Doch die eingehendere Beschäftigung mit dieser Achse hätten möglicherweise auch wertvolle Erkenntnisse im Hinblick auf die Tempofrage zu Tage gefördert.

Mit Bitte um wohlwollende Prüfung dieser Stellungnahme verbleiben wir mit freundlichen Grüssen

Quartierverein Riesbach
Für die Arbeitsgruppe Verkehr Kreis 8



Elektronische Kopien:

- z. K. an Herrn Stadtrat Richard Wolff, Vorsteher des Tiefbaudepartementes
- Tiefbaudepartement der Stadt Zürich, Marcel Lippuner
- Im Übrigen pflegt der QVR seine Korrespondenz mit städtischen Stellen aus seiner Website zu veröffentlichen