

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 36 (2023)
Heft: 9

Artikel: 30 Jahre Blockade
Autor: Willi, Erich
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1050373>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

30 Jahre Blockade

Der Kanton Zürich verzögert den wirksamen Schutz vor Strassenlärm. Nicht nur in Zürich und Winterthur. Die Verhinderungshaltung betrifft das ganze Kantonsgebiet.

Text:
Erich Willi
Infografik:
Barbara Schrag

Im September 2023 hätte am Zürcher Rosengarten während 51 Stunden Ruhe einkehren können. Doch die Kantonspolizei Zürich lehnte die Sperrung der Hardbrücke und der Rosengartenstrasse für den motorisierten Verkehr ab. Das passt zum systematischen Verzögern und Verhindern von Tempo 30 durch die Kantonspolizei auf Staatsstrassen im ganzen Kanton. Ein wirksamer Schutz vor Strassenlärm ist blockiert. Die Folgen reichen weit. Aus Sicht der Öffentlichkeit besteht der Konflikt in Sachen Strassenlärm und Tempo 30 vor allem zwischen den Städten Winterthur und Zürich und dem Kanton. Doch Bilanzen von Kanton und Bund zeigen, dass der Kanton Zürich auch im übrigen Kantonsgebiet ein gewaltiges Vollzugsdefizit aufweist: Von den rund 200 000 Menschen, die abseits der beiden Städte übermässigem Strassenlärm ausgesetzt sind, sind seit Inkrafttreten der Lärmschutzverordnung (LSV) 1987 erst wenige tausend geschützt worden. Das belegt die Publikation des Bundesamts für Umwelt (BAFU) aus dem Jahr 2019, «Sanierung Strassenlärm». Folgerichtig qualifiziert der kantonale «Umweltbericht 2022», dass die Ziele der Strassenlärm-Sanierung «mehrheitlich nicht erreicht» worden seien. Zwar gab es vielerorts formelle Strassenlärm-Sanierungsverfahren, doch statt dass Massnahmen wie Tempo 30 oder der Bau von lärmarmen Belägen ergriffen worden wären, wurden vor allem Schallschutzfenster eingebaut. Diese Ersatzmassnahme gilt jedoch nicht als Sanierung: Wie das neue Bundesgerichtsurteil zur Luzernerstrasse in Kriens zeigt, können Betroffene eine erneute Sanierung mit wirksamen Massnahmen verlangen. Somit stehen die rechtskräftigen Strassenlärm-Sanierungen im Kanton Zürich, die ohne Massnahmen zur Lärmverminderung durchgeführt wurden, grundsätzlich wieder zur Disposition.

In den vergangenen Jahren hat das Bundesgericht die Legitimität und Bedeutung von lärm-mindernden Massnahmen an der Lärmquelle gerade auch an stark belasteten Hauptstrassen wiederholt bestätigt. Im Gegensatz dazu qualifizieren der Kanton Zürich und vor allem die

Kantonspolizei Tempo 30 bereits im Vorhinein als unverhältnismässige Massnahme. Initiativen von Gemeinden oder von Anwohnerinnen und Anwohnern, zugunsten der Verkehrssicherheit oder des Lärmschutzes Tempo 30 einzuführen, werden als «nicht bewilligungsfähig» taxiert, ohne dass ein formelles Sanierungsverfahren für den einzelnen Abschnitt mit einem rekursfähigen Entscheid durchgeführt worden wäre siehe «Stichwort Strassenlärm-Sanierung», Seite 14. Oder das Sanierungsverfahren wird über fünf Jahre oder mehr verschleppt wie in Stäfa, wo das Baurekursgericht 2017 den Kanton dazu verpflichtete, Tempo 30 auf einem Tempo-60-Abschnitt ernsthaft zu prüfen. Bis heute ist diese Sanierung nicht abgeschlossen, und es gilt nach wie vor Tempo 60.

Tausende von Menschen an Tempo-60-Strecken

Damit nicht genug: Wie der Regierungsrat in seiner Antwort auf eine Anfrage aus dem Kantonsrat (329/2021) schreibt, sind im Kanton innerorts 43 000 Menschen übermässigem Strassenlärm an Tempo-60-Strecken ausgesetzt. Deren Länge beträgt 80 Kilometer siehe Karte.

In der Schweiz gilt seit 1983 innerorts Tempo 50. Abweichungen müssen laut Signalisationsverordnung (SSV 108, Abschnitte 3 und 4) in einem Gutachten begründet werden. Gemäss Regierungsrat gibt es keine solchen Gutachten für die zahlreichen Tempo-60-Strecken. Er beruft sich dabei auf eine Übergangsbestimmung des Bundes, was bedeutet, dass er diese Gutachten für unnötig hält. Auf vielen Tempo-60-Abschnitten sind bereits Lärm-Sanierungen durchgeführt worden. Zur Tempofrage heisst es dann: «Eine Veränderung der heute signalisierten Geschwindigkeiten oder andere verkehrsbeschränkende Massnahmen sind nicht möglich oder erwünscht und werden im Lärm-Sanierungsprojekt auch nicht vorgesehen.» Aus solchen Vorgaben resultieren «Papiersanierungen», sprich: formelle Lärm-Sanierungen ohne Lärmreduktion. Damit torpedieren die Kantonspolizei und der Kanton Zürich den Willen der eidgenössischen Gesetzgeberin, innerorts aus Verkehrssicherheitsgründen generell Tempo 50 umzusetzen – von gut begründeten Ausnahmefällen abgesehen – und die Lärmbelastung zu senken.

Was den Kanton zur Missachtung des übergeordneten Rechts motiviert, darüber darf gerätselt werden. Am wahrscheinlichsten ist die These, dass Teile der Zürcher Kantonspolizei und des Regierungsrats zügiges Fahren im Auto auch innerorts als Menschenrecht betrachten – und entsprechend nicht nur Tempo 30, sondern bereits Tempo 50 innerorts als Zumutung empfinden. Diese Haltung führt dazu, dass an den betroffenen Abschnitten der Hauptstrassen die Gefährdung und die Lärmbelastung nicht nur unnötig, sondern auch widerrechtlich hoch sind. →



Erich Willi

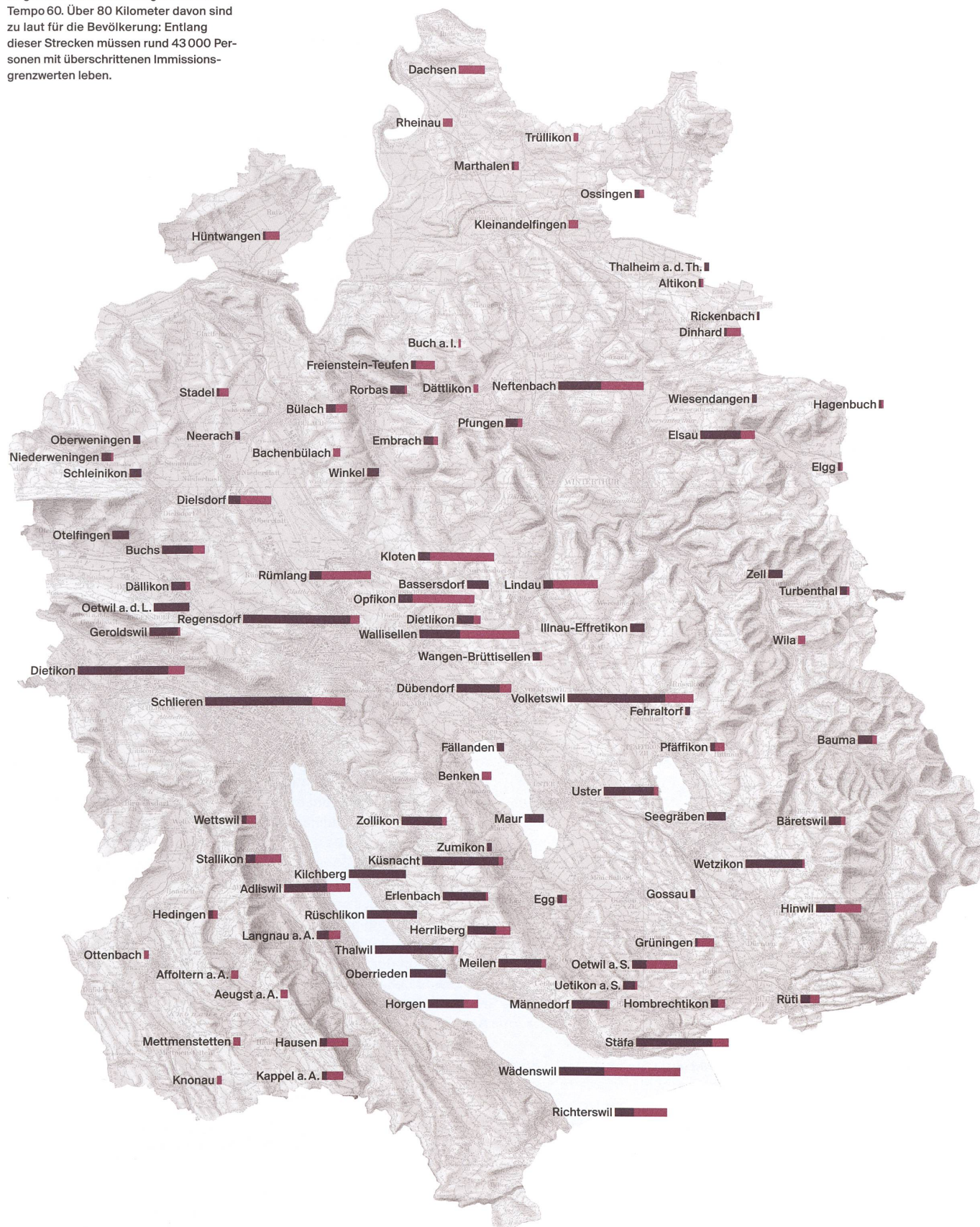
Der Verkehrsplaner ist Mitglied der IG Westtangente Plus und Rosengärtner siehe «Der blühende Rosengarten», Sonderdruck aus Hochparterre 1-2/21. Nach 13 Jahren beim Planungsbüro Metron war Erich Willi von 2006 bis 2022 Projektleiter beim Tiefbauamt der Stadt Zürich und im Geschäftsbereich Verkehr und Stadtraum zuständig für Verkehr und Umwelt, das heisst für Parkplatzplanung, Strassenlärm-Sanierung, 2000-Watt-Gesellschaft und Mobilität.

Tempo-60-Strecken innerorts im Kanton Zürich

Betroffen sind 98 von 160 Zürcher Gemeinden, also über 60 Prozent. Die Karte zeigt die Anzahl und Länge der Strecken. Die Gemeinden Zürich und Winterthur sind nicht ausgewiesen, weil sie die Höchstgeschwindigkeiten selbst festlegen. Auf insgesamt 130 Kilometern gilt innerorts Tempo 60. Über 80 Kilometer davon sind zu laut für die Bevölkerung: Entlang dieser Strecken müssen rund 43 000 Personen mit überschrittenen Immissionsgrenzwerten leben.

- Strecken mit Überschreitung des Immissionsgrenzwertes (IGW)
- Strecken ohne Überschreitung des IGW
- 1 km

Quelle: Regierungsratsbeschluss Nr. 1400/2021, Dezember 2021



→ Die Missachtung des übergeordneten Rechts im Bereich Strassenlärmschutz und Verkehrssicherheit hat weitreichende Folgen. So erhöht die Kantonspolizei, in deren Zuständigkeitsbereich die Verkehrssicherheit fällt, mit den zahlreichen Tempo-60-Abschnitten innerorts das ohnehin grosse Gefahrenpotenzial von Hauptstrassen. Die sogenannten Papiersanierungen und die Verschleppung von Strassenlärmsanierungen gefährden die Gesundheit Zehntausender Anwohnerinnen und Anwohner von Hauptstrassen. Auch die Ziele der Innenentwicklung des Kantons sind infrage gestellt, wenn die übermässigen Lärmbelastungen im Bereich der Ortsdurchfahrten nicht sinken. Weiter bedeuten übermässige Lärmbelastungen Rechtsunsicherheit: Bauinvestorinnen wissen nicht, ob ihre Baubewilligung einem Rekurs standhält. Und schliesslich können Betroffene die Strassenlärmsanierungen, die lediglich Ersatzmassnahmen wie Schallschutzfenster umfassen, jederzeit anfechten, sodass das Verfahren neu aufgerollt werden muss. Die Situation erlaubt nur ein Fazit, und es ist ernüchternd: Ausserhalb von Winterthur und Zürich steht der Kanton ganz am Anfang der Strassenlärmsanierung.

Stichwort Strassenlärmsanierung

Werden Grenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) überschritten, sind die Eigentümerschaften der Strasse (Bund, Kanton, Gemeinden) verpflichtet, diese zu sanieren. Zu geschehen hat dies bei einer wesentlichen Änderung der Strasse, was bedeutet, dass es bis März 2018 hätte geschehen sollen. Wer an einer nicht fristgerecht sanierten Strasse wohnt, kann die Sanierung durch eine Vollzugsklage erzwingen.

Die LSV priorisiert wie folgt:

1. Massnahmen an der Quelle (Verkehrs- und Temporeduktion, lärmarme Beläge);
2. Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg (mittels Wänden, Wällen);
3. Ersatzmassnahmen wie Schallschutzfenster, wobei diese gemäss langjähriger Bundesgerichtspraxis nur im Ausnahmefall zulässig sind und der jeweilige Strassenabschnitt weiterhin als unsaniert gilt.

Die Strassenlärmsanierung erfolgt immer auf einen Abschnitt bezogen. Bei der Festlegung der Massnahmen ist die Situation vor Ort massgebend. Es ist daher zum Beispiel nicht möglich, Temporeduktionen grundsätzlich auszuschliessen, wie es im Kanton Zürich gang und gäbe ist. Bestrebungen, Tempo 30 auf Hauptstrassen als unverhältnismässig zu qualifizieren oder via Initiative zu verbieten, zielen daher ins Leere. Sie widersprechen den Vorgaben des Umwelt- und des Strassenverkehrsrechts des Bundes, namentlich der LSV und der Signalisationsverordnung (SSV). Werden Massnahmen geprüft, sind ihre Vor- und Nachteile aufzuzeigen und Interessen und Verhältnismässigkeit abzuwägen. Nebst der Lärmreduktion und der Anzahl Betroffener gelten Kriterien wie Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss, Ausweichverkehr und natürlich Kosten. Die festgelegten Massnahmen werden im akustischen Projekt (Strassenlärmsanierungsprojekt) zusammengefasst und öffentlich aufgelegt. Dagegen kann man Einsprache erheben – etwa wenn wie an der Westtangente in Zürich auf Tempo 30 verzichtet wird.

Gesuche werden willkürlich beurteilt

Text: Erich Willi

Die IG Westtangente Plus erinnert seit Jahren mit Sperrungen und Aktionen an die unhaltbare Situation für Tausende von Anwohnerinnen und Anwohnern an der Buchegg- und Rosengartenstrasse in Zürich. Zum 50-Jahre-Jubiläum des Provisoriums Westtangente hatte die IG auf September 2022 ein Gesuch um Sperrung für 50 Stunden gestellt.

Vorgängig hatte die Stadt ein technisches Gutachten erstellen lassen, das die Machbarkeit der Sperrung ohne grössere Verkehrsbehinderungen nachgewiesen hatte. Dennoch lehnte der Kanton das Gesuch ohne Begründung ab. Daraufhin reichte die IG erneut ein Gesuch um Sperrung für 51 Stunden im September 2023 ein. Wieder lehnte die Kantonspolizei (Kapo) die Zustimmung zur erforderlichen Verkehrsanordnung ab, weshalb die Stadt die Bewilligung erneut verweigerte. Gegen diese Verfügung hat die IG Westtangente Plus Einsprache erhoben. Sie verlangt eine Neubeurteilung. Im laufenden Verfahren macht die Kapo einzig geltend, bei der Sperrung handle es sich um eine «private, politische Veranstaltung und somit um ein «Partikularinteresse», und sie könne den Verkehr ausserhalb der Stadt beeinflussen. Das technische Gutachten dagegen bleibt undiskutiert und damit unbestritten. Auch die Tatsache, dass frühere Sperrungen bewilligt und ohne grössere Probleme durchgeführt worden waren, bleibt unerwähnt, ebenso, dass Veranstaltungen mit mindestens so grossen Auswirkungen – etwa die Rad-Weltmeisterschaft 2024 oder die Street Parade – bewilligt werden. Dies lässt nur den Schluss zu, dass Gesuche um Sperrung von Strassenabschnitten nicht nach rechtlichen, sondern nach politischen Kriterien beurteilt werden. Diese wiederum sind willkürlich und nicht nachvollziehbar.

Lärmsanierung an der Westtangente verschleppt

Im Rahmen eines Rechtsverfahrens zur Strassenlärmsanierung hat der Zürcher Stadtrat am 8. September 2021 beschlossen, auf der Buchegg-/Rosengartenstrasse Tempo 30 einzuführen. Das ausführliche «T30»-Gutachten kommt zum Schluss, Tempo 30 sei verhältnis- und zweckmässig. Trotzdem ist Tempo 30 auch zwei Jahre nach dem Stadtratsbeschluss noch nicht mal publiziert: Die Anfrage des Sicherheitsdepartements der Stadt an die Kapo, ob sie zustimme, ist immer noch nicht beantwortet. Ganz abgesehen von der Frage, ob es der Zustimmung der Kapo überhaupt bedarf – der Kanton hat die Strassenlärmsanierung an die Stadt delegiert –, ist es inakzeptabel, dass eine Behörde die Stellungnahme in einer dringenden Sache über Jahre verschleppt. Zur Erinnerung: Die Frist für die Strassenlärmsanierung ist 2018 abgelaufen. ●

GEMEINSAM BAUEN WIR HEUTE DIE GEBÄUDE DER ZUKUNFT

Welche Bauvorhaben Sie auch immer realisieren wollen, als starker Partner an Ihrer Seite unterstützen wir Sie mit hochwertigen Abdichtungsprodukten, erweiterten Garantieleistungen und umfassenden Service- und Dienstleistungen.

Alles für dichte Gebäudehüllen.



Mehr Infos
finden Sie hier

SO STARK. SOPREMA.



SOPREMA



SchmidlinTM

Schmidlin Küchenrückwände aus glasiertem Titanstahl

Eine praktische und robuste Lösung für den stark beanspruchten Arbeitsbereich in der Küche. Das Material ist widerstandsfähig, hygienisch wie auch pflegeleicht. Die Grösse Ihrer Küchenrückwand wählen Sie frei nach Ihrem Bedarf, die Farbe ganz nach Ihrem Geschmack.

Ihr Vorteil

- Magnetische Accessoires



Schmidlin
Küchenrückwände

www.schmidlin.ch
individually swiss made.