



Beschluss des Stadtrats

vom 11. Dezember 2024

GR Nr. 2024/433

Nr. 3892/2024

Schriftliche Anfrage von Markus Knauss und Anna Graff betreffend Gesamtsanierung der Limmatstrasse zwischen Radgasse und Escher-Wyss-Platz, Geschwindigkeitsregime an der Limmatstrasse, Reduzierung der Trennwirkung, gestalterische Bedürfnisse, Schutz der Bevölkerung vor Strassenlärm, Sicherung der Aufenthaltsqualität und der Bedürfnisse der zu Fuss Gehenden und der Velofahrenden sowie mögliche Zeitachse für die Planaufgabe

Am 11. September 2024 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Markus Knauss (Grüne) und Anna Graf (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2024/433, ein:

An der Informationsveranstaltung Zürich West diagonal wurde die Frage nach einer Gesamtsanierung der Limmatstrasse zwischen Radgasse und Escher-Wyss-Platz gestellt. Diese Frage wurde aber nicht beantwortet. Die Limmatstrasse ist für den Kreis 5 von besonderer Bedeutung, da sie sich mitten in einem dicht bebauten Wohnquartier befindet. Kommt hinzu, dass sich vorwiegend südlich der Limmatstrasse die Wohngebiete befinden, während nördlich der Strasse viele Einkaufsmöglichkeiten und öffentliche Einrichtungen wie Schulen oder die Post zu finden sind. Auch finden sich Strassenabschnitte mit einer hohen Bebauungsdichte und einer hohen Lärmbelastung, so dass rund 1500 Personen unter Überschreitungen der Lärmgrenzwerte leiden.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie wird das Geschwindigkeitsregime an der Limmatstrasse nach der Sanierung sein? Gibt es ein Tieftempokonzept und wo kommt dieses zur Anwendung?
2. Wie wird die heute bestehende Trennwirkung der sehr breiten Limmatstrasse reduziert? Ist geplant, wegen der nicht allzu grossen MIV-Belastung Tram- und MIV-Spuren zu vereinen, um die Trennwirkung zu reduzieren? Wie wird die Zuverlässigkeit des Trambetriebs mit verkehrsorganisatorischen Massnahmen sichergestellt?
3. Ist der Stadtrat der Meinung, dass mit dem nach Geschwindigkeitsplan vorgesehenen unabhängigen Bahnkörper die gestalterischen Bedürfnisse einer modernen Stadtplanung (Tieftempokonzept, Lärmschutz, Aufhebung Trennungswirkung, Reduktion Versiegelung, mehr Bäume) mitten in einem Wohnquartier erfüllt werden können?
4. Wie stellt der Stadtrat den Schutz der Bevölkerung vor Strassenlärm sicher, falls kein unabhängiger Bahnkörper möglich wäre und damit nach Geschwindigkeitsplan Tempo 50 signalisiert würde?
5. Wie wird eine hohe Aufenthaltsqualität sichergestellt? Welche hitzemindernden Massnahmen kommen zum Einsatz? Wie sieht die Baumbilanz, resp. die Bilanz des Grünvolumens aus? Wie sieht die Bilanz der versiegelten Flächen aus?
6. Wie werden die Bedürfnisse der Zufussgehenden und der Velofahrenden berücksichtigt?
7. Wann ist mit einer Planaufgabe nach § 13 Strassengesetz zu rechnen?
8. Ist ein Objektkredit in der Kompetenz des Gemeinderates vorgesehen?



2/4

Einleitende Bemerkungen

Die Limmatstrasse hat auf der ganzen Länge eine hohe Bedeutung als Achse des öffentlichen Verkehrs, die von drei Tramlinien mit rund 40 000 Fahrgästen pro Werktag befahren wird. Demgegenüber hat sie für den motorisierten Individualverkehr (MIV) überwiegend eine quartiererschliessende Funktion mit einer eher niedrigen Verkehrsbelastung. Einzig der im regionalen Richtplan festgesetzte Abschnitt Ackerstrasse, Limmatplatz, Gasometerstrasse weist eine höhere MIV-Belastung auf. Auf diesem Abschnitt verläuft eine Velovorzugsroute. Weiter queren Velovorzugs- und Velohaupttrouten die Limmatstrasse, beispielsweise im Bereich des Viadukts. Für den Fussverkehr hat die Strasse als bestehende Fussverbindung im Richtplan eine hohe Bedeutung. Entsprechend besteht entlang der ganzen Limmatstrasse eine Fussverbindung, und zudem weist diese wichtige Querungen am Viadukt und am Limmatplatz auf. Aus stadträumlicher Sicht handelt es sich um eine Stadtachse, die einerseits Versorgungs- und Vernetzungsfunktionen für das Quartier übernimmt, und an der andererseits Institutionen mit stadtweiter Bedeutung liegen wie die Kunsthalle Zürich, die Markthalle und das Museum für Gestaltung Zürich. Die bestehenden Rahmenbedingungen und Anforderungen an eine Sanierung der Limmatstrasse sind somit sehr komplex.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Frage 1

Wie wird das Geschwindigkeitsregime an der Limmatstrasse nach der Sanierung sein? Gibt es ein Tieftempokzept und wo kommt dieses zur Anwendung?

Der vom Stadtrat im Rahmen des Gesamtkonzepts «Strassenlärmsanierung dritte Etappe» verabschiedete Geschwindigkeitsplan (Stadtratsbeschluss [STRB] Nr. 1217/2021) sieht für die Limmatstrasse die Prüfung eines unabhängigen Bahnkörpers (UBK) und Tempo 30 für den MIV und somit ein Tieftempokzept vor. Falls kein UBK möglich ist, soll Tempo 50 für Tram und MIV gelten.

Frage 2

Wie wird die heute bestehende Trennwirkung der sehr breiten Limmatstrasse reduziert? Ist geplant, wegen der nicht allzu grossen MIV-Belastung Tram- und MIV-Spuren zu vereinen, um die Trennwirkung zu reduzieren? Wie wird die Zuverlässigkeit des Trambetriebs mit verkehrsorganisatorischen Massnahmen sichergestellt?

Die Prüfung, ob ein UBK in der Limmatstrasse – allenfalls auch in Abschnitten - realisiert werden kann, ist noch nicht abgeschlossen. Auf Basis der Untersuchungen im Abschnitt Limmatplatz – Escher-Wyss-Platz würde der Strassenquerschnitt mit einem UBK voraussichtlich folgende Masse aufweisen: Die Breite des UBK würde mit 6,6 m angenommen, die beidseits davon liegenden Fahrbahnen müssten eine Breite von mindestens je 3 m haben. Da die lokalen Gegebenheiten abschnittsweise sehr unterschiedlich sind, könnten die Masse für die verbleibenden Seitenbereiche mit Trottoirs und Baumgruben ausserhalb von Querungen und Haltestellen mit rund 4 m bis 5 m angegeben werden. Ohne UBK würde die Breite der Fahrbahn mindestens 9,6 m betragen, inklusive Tram und Velostreifen. Die Seitenbereiche könnten ausserhalb von Querungen und Haltestellen eine Breite von rund 5–6 m aufweisen.



3/4

Falls ein UBK möglich ist, würde entsprechend der Vorgabe im Geschwindigkeitsplan auf die Zusammenlegung der Tram- und MIV-Spuren in den Abschnitten mit UBK verzichtet.

Frage 3

Ist der Stadtrat der Meinung, dass mit dem nach Geschwindigkeitsplan vorgesehenen unabhängigen Bahnkörper die gestalterischen Bedürfnisse einer modernen Stadtplanung (Tief-tempokzept, Lärmschutz, Aufhebung Trennungswirkung, Reduktion Versiegelung, mehr Bäume) mitten in einem Wohnquartier erfüllt werden können?

Auch mit der Einrichtung eines UBK können wichtige Interessen wie Hitzeminderung durch die Realisierung von Grünflächen und Baumalleen, die Aufenthaltsqualität sowie die Interessen der Zufussgehenden mit Sitzbänken und breiteren Trottoirs berücksichtigt werden. Der dafür notwendige Platz könnte durch die Aufhebung von Parkfeldern bei gleichzeitiger Sicherstellung des Güterumschlags geschaffen werden. Die Begrünung des UBK und die Bedürfnisse der Velofahrenden werden im Verlaufe der weiteren Projektierung überprüft.

Frage 4

Wie stellt der Stadtrat den Schutz der Bevölkerung vor Strassenlärm sicher, falls kein unabhängiger Bahnkörper möglich wäre und damit nach Geschwindigkeitsplan Tempo 50 signalisiert würde?

Falls kein UBK errichtet werden kann, könnte der Einbau eines lärmarmen Belags als Lärmschutzmassnahme geprüft werden. Die Überschreitungen der für Bauvorhaben massgebenden Immissionsgrenzwerte (IGW) entlang der Limmatstrasse betragen gemäss aktuellem Lärmbelastungskataster bis zu fünf Dezibel. Diese Überschreitungen könnten durch den Einbau eines lärmarmen Belags verringert werden. Zur Einhaltung der IGW würde dies jedoch nicht genügen. Für sämtliche Wohngebäude in der ersten Baureihe entlang der Limmatstrasse müssten Sanierungserleichterungen beantragt werden. Bei diesen Gebäuden wären somit bei über IGW belasteten, lärmempfindlichen Räumen Schallschutzfenster auf Kosten der Stadt Zürich einzubauen.

Frage 5

Wie wird eine hohe Aufenthaltsqualität sichergestellt? Welche hitzemindernden Massnahmen kommen zum Einsatz? Wie sieht die Baumbilanz, resp. die Bilanz des Grünvolumens aus? Wie sieht die Bilanz der versiegelten Flächen aus?

Wie in der Beantwortung der Frage 3 ausgeführt, können hitzemindernde Massnahmen und Massnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Rahmen des Strassenraumentwurfs vorgesehen werden. Aufgrund des aktuellen Projektierungsstands sind noch keine Aussagen zur Bilanzierung der Grünflächen und zur Baumbilanz möglich.

Frage 6

Wie werden die Bedürfnisse der Zufussgehenden und der Velofahrenden berücksichtigt?

Wie bereits ausgeführt, werden die Bedürfnisse der Zufussgehenden und Velofahrenden in der weiteren Projektierung berücksichtigt.



4/4

Frage 7

Wann ist mit einer Planaufgabe nach § 13 Strassengesetz zu rechnen?

Die Planaufgabe nach § 13 Strassengesetz ist für den Abschnitt Limmatplatz-Escher-Wyss-Platz ab Ende 2025 vorgesehen.

Frage 8

Ist ein Objektkredit in der Kompetenz des Gemeinderates vorgesehen?

Eine Abschätzung, in wessen Kompetenz ein Kreditbeschluss zu erfolgen hat, ist erst nach der Planaufgabe gemäss § 13 Strassengesetz möglich.

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter