

Konferenz der Städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren  
Conférence des directrices et directeurs de la sécurité des villes suisses  
Conferenza delle direttrici e dei direttori di sicurezza delle città svizzere



Städtekonferenz Mobilität  
Conférence des villes pour la mobilité  
Conferenza delle città per la mobilità



Schweizerischer Städteverband  
Union des villes suisses  
Unione delle città svizzere



## Stadt-Lärm - Stadt-Leben

Freitag, 26. Mai 2023, Lukaszentrum, Luzern

# Begrüssung

**Martin Merki**

Co-Präsident Konferenz der Städtischen  
Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren

# «Stadtklang statt Lärm»

**Thomas Kusitzky, Dr. phil.**

Stadtklangforschung, Stadtklanggestaltung und –beratung

# Stadtentwicklung und Lärmschutz

**Martin Flügel**

Direktor Schweizerischer Städteverband

# Aktuelle Herausforderungen für die Schweizer Städte

- Städte und Agglomerationen wollen und müssen sich entwickeln (Verdichtung, Wohnraum schaffen) und gleichzeitig wollen und müssen sie ihre Bevölkerung vor Lärm schützen.
- Herausforderungen Stadtentwicklung und Lärmschutz sind zusammen anzupacken.
- Prioritär muss das Verursacherprinzip angewendet werden, d.h. bei der Lärmquelle ansetzen.

# Grösster Lärmverursacher: Strassenverkehr

- Strassen-Lärm muss an der Quelle reduziert werden.
- Städte brauchen entsprechende Rahmenbedingungen oder Handlungsautonomie:

Der SSV fordert, dass die Städte *Tempo 30 generell* rasch, einfach und situativ angepasst auf allen Strassen einführen können.

# Lärmvorsorge beim Planen und Bauen – USG-Revision

- Lärm muss (auch) an der Quelle reduziert werden
- Ausnahmenregelung mit «Lüftungsfenstern»
- Kompensation durch ruhige Aussenräume
- Einhaltung der Mindestqualität im Hochbau

Der SSV setzt sich für eine integrale Anpassung der vorliegenden USG-Botschaft und der entsprechenden Artikel ein.

# Alltagslärm und urbane Lebenswelten

- Handhabung von Alltagslärm soll auf Stadtebene erfolgen, Gemeindeautonomie nutzen (d.h. Konfliktmanagement, verbindlicher Rahmen auf städtisch-kommunaler Ebene).
- Städtische Fachleute sollen bei einer Erstellung von neuen, explizit auf ein urbanes Umfeld ausgerichteten Vollzugshilfen auf nationaler Ebene einbezogen werden.

# Stadtentwicklung *und* Lärmschutz anpacken

- Die Städte plädieren für eine ganzheitliche Herangehensweise im Umgang mit Stadtentwicklung, Stadtlärm und Stadtleben!
  - USG-Revision nutzen, geeignete städtetaugliche Rahmenbedingungen auf Bundesebene schaffen und den Städten die notwendige Autonomie für eine nachhaltige und prosperierende Schweiz zugestehen.
  - Reduzierung von übermässigem Motorenlärm (Autoposer): Bekannte Problematik, einfachere und strengere Sanktionierung der Verursacher nötig, Einsatz von Lärmblitzer ermöglichen.

# «Bilanz von Tempo 30 auf den Betrieb der öffentlichen Verkehrsmittel in Lausanne»

**Samuel Fréchet**

Leiter der Angebotsplanung, Transports publics de la région lausannoise



# Bilanz von Tempo 30 beim Betrieb der öffentlichen Verkehrsmittel in Lausanne

Stadt-Lärm - Stadt-Leben:  
Fachtagung des SSV, der SKM und der KSSD  
26. Mai 2023, Luzern

Samuel Fréchet  
Verantwortlicher für die Angebotsplanung



# Kontext





- **Klimatische Herausforderungen**

Ein leistungsfähiger und attraktiver öffentlicher Verkehr trägt zur **Verlagerung des Verkehrs** vom Privatauto auf andere Verkehrsträger bei.

- **Herausforderungen betr. öffentlicher Raum**

Um den Druck des Autoverkehrs zu verringern, den Transitverkehr aus den Zentren und Quartieren zu verbannen und den Lärm zu verringern, **muss der öffentliche Raum zugunsten sanfter Verkehrsmittel und der Begrünung umverteilt werden** (Klimapläne/Canopy-Pläne) – **unter Einbezug des öffentlichen Verkehrs.**



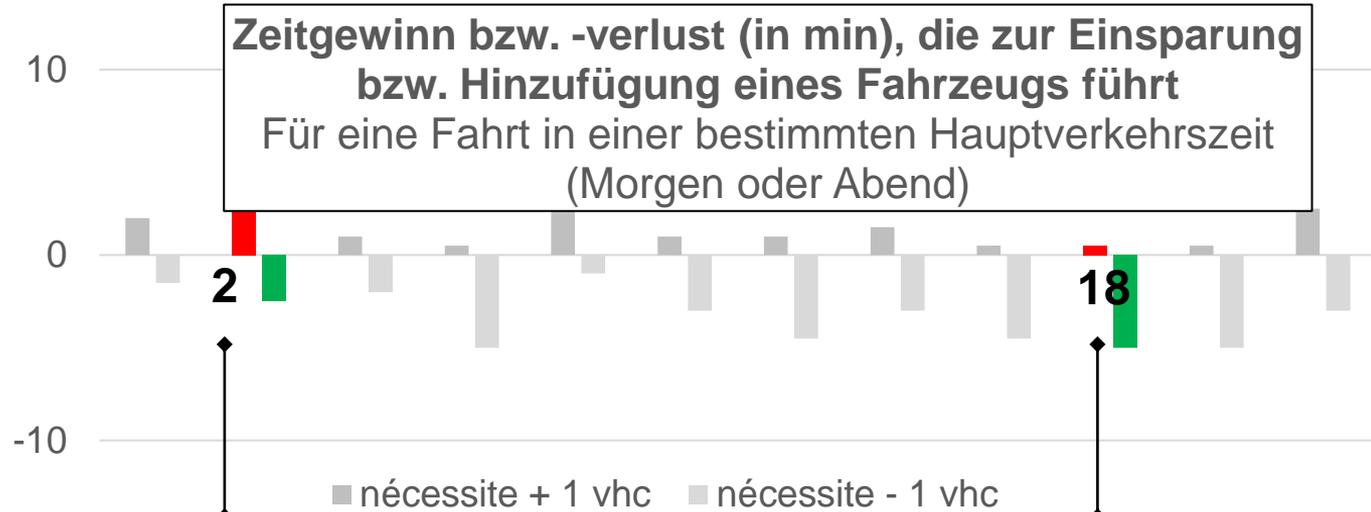
- Sicherheit für alle
- Regelmässigkeit (stabile Fahrzeiten)
- Busverkehr (Grösse, Wenderadius, Belag)
- Priorisierung (Kreuzungen, Fussgängerstreifen)
- Dauerhaftes Angebot und Störsituationen
- Kontrolle der Betriebskosten (und damit der eingesetzten Mittel)



# ti Die Fahrgeschwindigkeit wirkt sich stark auf die Mittel aus

Die Angebotsplanung soll ein möglichst optimales Ergebnis erzielen, um die Betriebskosten gering zu halten.

In bestimmten Fällen können minime Differenzen bei der Fahrgeschwindigkeit einen Einfluss auf die Zahl der eingesetzten Fahrzeuge haben und damit auf die Kosten.



Linie 2 :

- Bei Verlust von 3 min: 1 Fahrzeug mehr
- Bei Gewinn von 2:30 min: 1 Fahrzeug weniger

Linie 18 :

- Bei Verlust von 0,5 min: 1 Fahrzeug mehr
- Bei Gewinn von 5 min: 1 Fahrzeug weniger

# Auf dem Busnetz ...



# Linie 38 in Renens

Quartierlinie, interne Erschliessung von Renens  
Standardbus, Frequenz 20 Minuten  
Zone 30 praktisch auf der ganzen Linie

Mehr als Tempo 30 wirken sich die Verkehrsberuhigungsmassnahmen und der Vortritt für Rechtsabbieger auf die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit aus.



# Linie 4 im französischen Sektor / Maupas

Hauptlinie, erschliesst die Agglomeration Prilly und Lausanne  
Gelenk-Trolleybus, Frequenz 10 Minuten  
Zone 30 auf der Hälfte der Linie

Die unterschiedliche Behandlung der beiden Achsen führt zu Unterschieden bei der Geschwindigkeit (1 bis 2 km/h Differenz). Dieser Unterschied wird jedoch durch den Einfluss der umliegenden Kreuzungen, besonders jener von Chauderon, abgeschwächt.



# tl Ligne 64 in Vers-chez-les-Blanc

Quartierlinie, verbindet den Sektor von Vers-chez-les-Blanc mit der Metro Croisettes  
Standardbus, Frequenz 12 Minuten  
Zone 30 auf dem grössten Teil der Linie

9 Schwellen auf 6,2 km

In einer 4-stündigen Schicht überquert der tl-Fahrer mehr als 80 Schwellen, was sich negativ auf den Fahrkomfort der Fahrgäste auswirkt.



- Die **nächtliche Umschaltung von Lichtsignalen auf Kreuzungen auf gelb** (mit Priorität auf Busachsen) gleicht die Effekte der Geschwindigkeitsbeschränkung aus.
- Insgesamt verläuft die nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h in Lausanne **ohne Schwierigkeiten** bei der Einhaltung der Fahrpläne, sowohl bei den regulären Linien (22:00–01:00 und 05:00–06:00) als auch beim Nachtbus (Fr/Sa und Sa/So).
- Es wird ein **Zeitverlust** von 1–2:30 min pro Fahrrichtung auf den Hauptlinien festgestellt, der durch eine Fahrplananpassung ohne Einsatz zusätzlicher Mittel **aufgefangen** werden kann.





# Schlussfolgerungen

- Die Tempo 30-Zonen verkörpern einen Komfort- und Sicherheitsgewinn für die sanften Verkehrsträger.
- **Die Verantwortung liegt bei den Fahrerinnen und Fahrern**, von denen erwartet wird, dass sie den Blickkontakt mit jeder Person suchen, die die Strasse bei freien Fussgängerüberquerungsmöglichkeiten passieren möchte => Stresssituation
- Beim öffentlichen Verkehr **ist es nicht die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h, die störend wirkt, sondern die damit verbundene Verkehrsberuhigung**, besonders in der Stosszeit. Dadurch wird die Fahrplanstabilität beeinträchtigt, was der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs nicht zuträglich ist.



Les automobilistes doivent circuler de manière particulièrement **prudente et prévenante**. Ils doivent **faciliter** la traversée de la chaussée aux piétons.



- **Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h bevorzugen** (Beibehaltung der Prioritäten auf der Achse, keine Abweichungen) **oder eine Tempo 30-Zone mit Priorität auf der ÖV-Achse**
- Auf die Kohärenz mit der Hierarchie des Busnetzes achten (die Verkehrsberuhigung auf Hauptlinien meiden)
- Möglichst wenige bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen / Manöver
- **Global, nicht lokal denken** (die Buslinie insgesamt): Die Zeitverluste müssen durch anderweitige Verbesserungen ausgeglichen werden.



- Begegnungszonen in Geschäftsbereichen, ASTRA-SBT, 2022
- Wie funktioniert der ÖV bei Tempo 30, Empfehlungen für einen attraktiven öffentlichen Verkehr, VCS, 2023
- Anforderungen des öffentlichen Verkehrs in urbanen Räumen und Agglomerationen, Positionspapier des Verbandes öffentlicher Verkehr (VÖV), 2023
- Directive sur la mise en place de zones 30 et de zones de rencontre (Richtlinie über die Einführung von Tempo 30- und Begegnungszonen), Kanton Waadt, 2023



# Danke für Ihre Aufmerksamkeit

**Samuel Fréchet**  
**Responsable de la Planification Pluriannuelle de l'Offre**

Mobile +41 76 357 06 09  
[frechet.samuel@t-l.ch](mailto:frechet.samuel@t-l.ch)



Transports publics de la région lausannoise sa  
Ch. du Closel 15 · CP · 1020 Renens 1 · Suisse  
[www.t-l.ch](http://www.t-l.ch)

# Politische Stimmen

## **Stadträtin Simone Brander**

Vorsteherin Tiefbau- und Entsorgungsdepartement der Stadt Zürich

## **Gemeinderat Pierre-Olivier Nobs**

Vorsteher Direktion Ortspolizei, Mobilität und Sport der Stadt Freiburg

# Lärm auf der Bühne

## Theaterkids Stadt Luzern

# Kaffeepause

# «Stadt, Lärm, Wohnen: Auswege aus der rechtlichen Sackgasse»

**Caspar Schärer**

Generalsekretär BSA, Architekt ETH SIA



**Bund Schweizer Architektinnen und Architekten**  
**Fédération des Architectes Suisses**  
**Federazione Architetto e Architetti Svizzeri**  
**Federaziun Architectas ed Architects Svizzers**

# Lärm | Baukultur

Gesundheitsschutz, Raumplanung und Architektur

Caspar Schärer

Generalsekretär BSA-FAS

Tagung Städteverband, Luzern, 26. Mai 2023

Was ist das Problem?

Was hat das mit Baukultur zu tun?

Wie geht es weiter?

Was ist das Problem?

# Was ist das Problem?



Bucheggstrasse, Zürich

# Was ist das Problem?

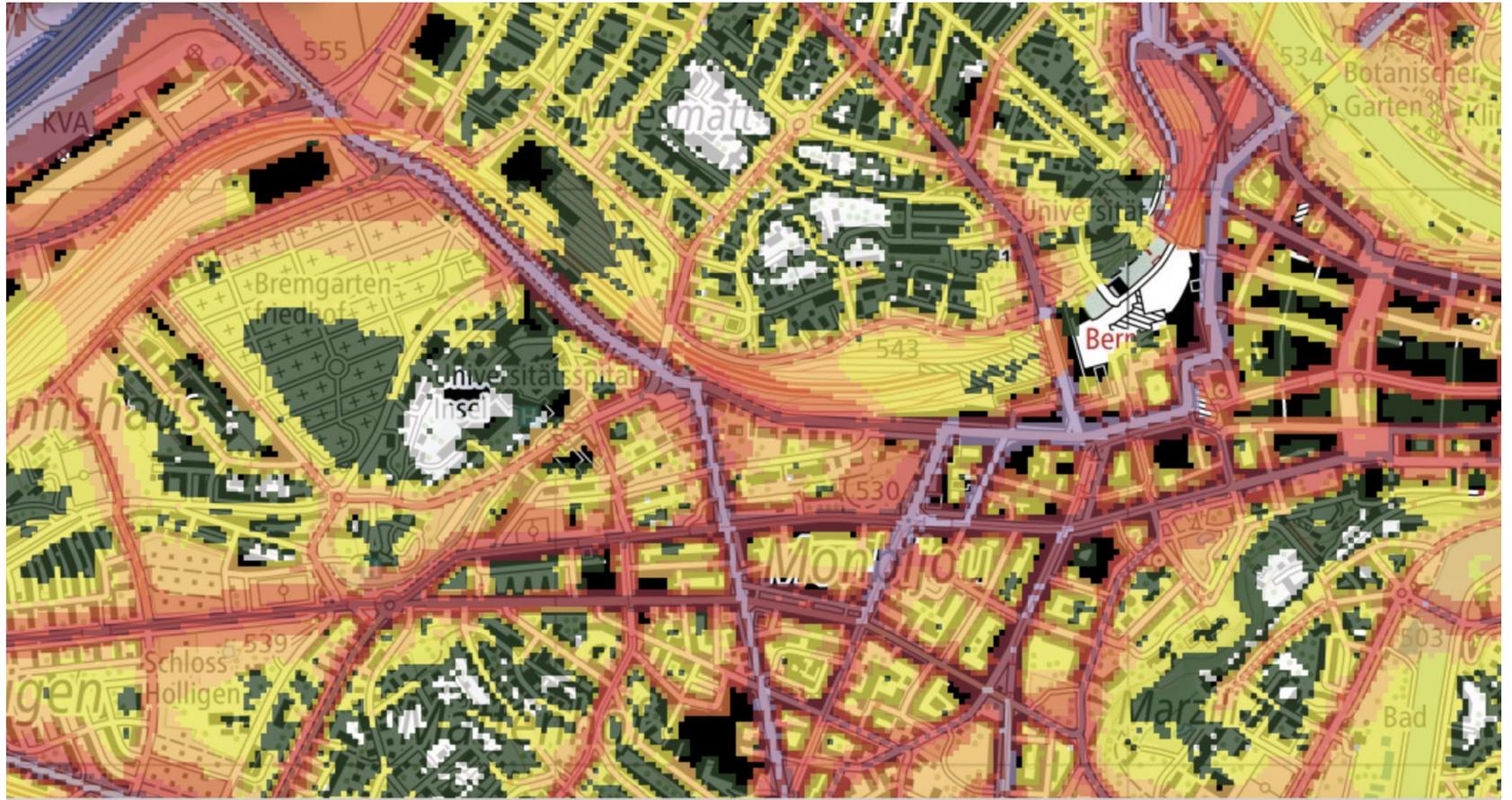
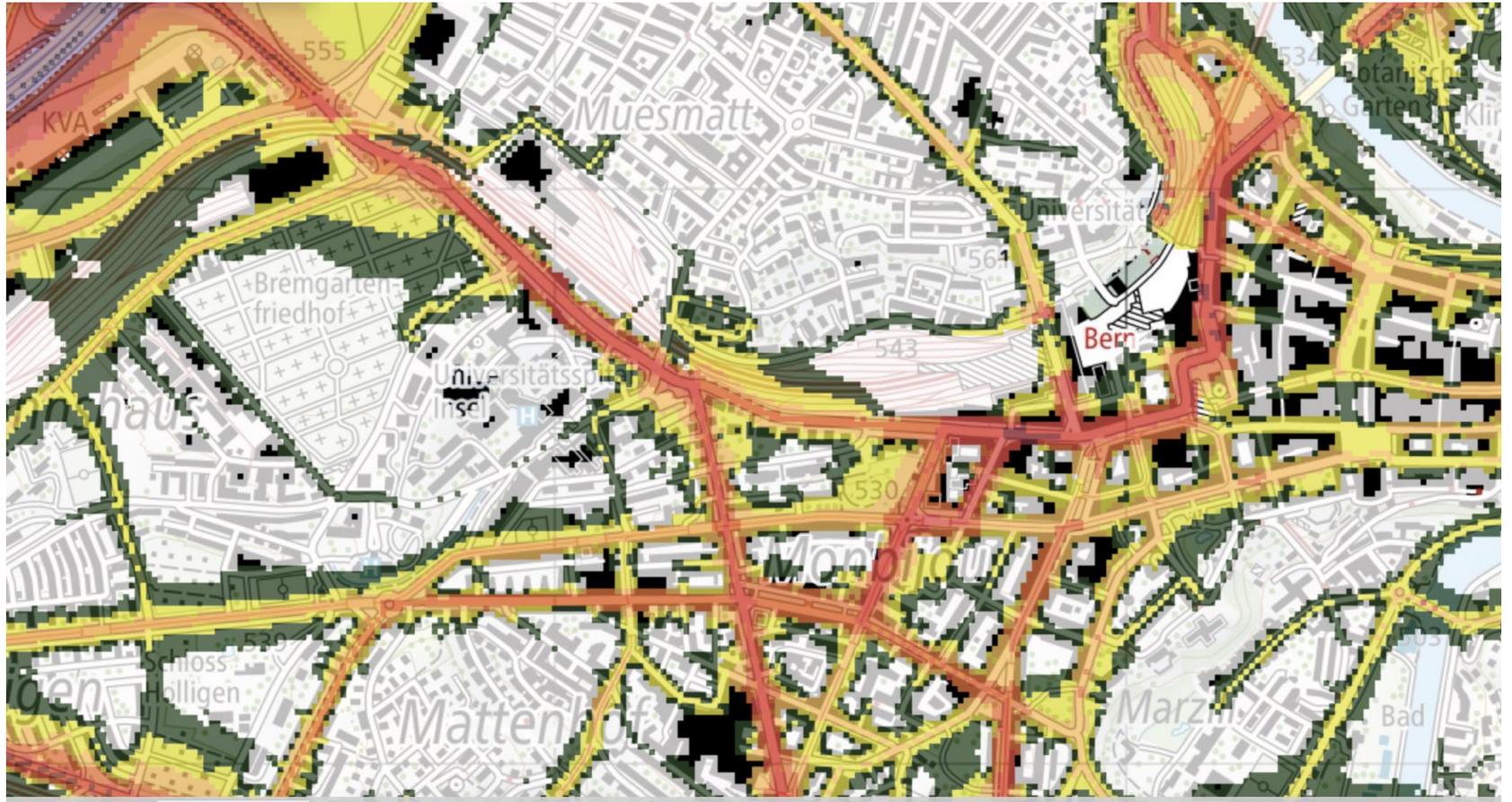


Bild: swisstopo

Lärmbelastung durch Strassenverkehr (Tag)

# Was ist das Problem?



Lärmbelastung durch Strassenverkehr (Nacht)

# Was ist das Problem?

## **Art. 74**          Umweltschutz

<sup>1</sup> Der Bund erlässt Vorschriften über den Schutz des Menschen und seiner natürlichen Umwelt vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen.

<sup>2</sup> Er sorgt dafür, dass solche Einwirkungen vermieden werden. Die Kosten der Vermeidung und Beseitigung tragen die Verursacher.

<sup>3</sup> Für den Vollzug der Vorschriften sind die Kantone zuständig, soweit das Gesetz ihn nicht dem Bund vorbehält.

## **Art. 75**          Raumplanung

<sup>1</sup> Der Bund legt Grundsätze der Raumplanung fest. Diese obliegt den Kantonen und dient der zweckmässigen und haushälterischen Nutzung des Bodens und der geordneten Besiedlung des Landes.

<sup>2</sup> Der Bund fördert und koordiniert die Bestrebungen der Kantone und arbeitet mit den Kantonen zusammen.

<sup>3</sup> Bund und Kantone berücksichtigen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben die Erfordernisse der Raumplanung.

# Was ist das Problem?



Lüftungsfensterpraxis bis 2016

Die Zürcher Praxis ist ein über Jahre erprobtes und gefestigtes Gemeinschaftswerk von Planende und Lärmschützer:innen

# Was ist das *eigentliche* Problem?

missbräuchliche Klagen (in Zürich) führen zu Blockade

eigenmächtige Auslegung USG durch die Kantone: *sehr* grosse Unterschiede bei der Erteilung von Ausnahmebewilligungen

## Statt Lärmschutz hat das Bundesgericht das Gegenteil erreicht

Zwei Fachleute der Baudirektion erläutern die Folgen der Aufhebung von zwei Baubewilligungen in Zürich

RHARD SCHMID, THOMAS GASTBERGER

Als die Lärmschutzverordnung vor 35 Jahren in Kraft trat, ging der Gesetzgeber davon aus, dass das Lärmproblem innert 15 Jahren gelöst sein werde. Sicher, einiges ist geschehen. Das Rollmaterial der Eisenbahnen ist z. B. erheblich leiser geworden. Anders beim nach wie vor dominanten Strassenlärm. Mehrverkehr, schwerere und grössere Fahrzeuge sowie Breitreifen haben sämtliche Anstrengungen, leisere Fahrzeuge zu bauen, mehr als aufgewogen.

Mit Massnahmen an der Quelle können die Lärmbelastungen zwar reduziert werden – mit lärmarmen Belägen und Reifen oder dem politisch umstrittenen Tempo 30 auf Hauptstrassen. Fakt aber bleibt: Die Lärmbelastung ist an vielen Strassenabschnitten derart hoch, dass selbst eine Kombination aller Massnahmen nicht ausreicht, um die Grenzwerte einzuhalten. Es werden also auch zukünftig Massnahmen an den Gebäuden erforderlich sein.

### Zweitfenster für laute Orte

Wie und wo sollen wir zukünftig leben? Die Raumplanung will kein Ausufern unserer Siedlungen und fordert eine Entwicklung nach innen. Dichter bauen heisst aber auch im Lärm bauen, und dieser wird in der Folge eher zunehmen. Akzeptiert von der Bevölkerung wird diese Dichte nur, wenn es nicht lauter wird – so zeigt es eine Studie des Amts für Raumentwicklung im Kanton Zürich. Wichtiger werden die öffent-



Bauen an lärmigen Strassen bleibt extrem anspruchsvoll.

SIMON TANNER / KZ

seits dem Lärmschutz mehr Gewicht geben, andererseits jedoch klargestellt, dass für jedes Fenster mit Grenzwert-

offen – die allerdings alle negative Folgen zeitigen können:

den Ortsbildkommissionen der Gemeinden verhindert werden und die Bauherren die Verweigerung der Baubewil-

Was hat das mit Baukultur zu tun?

Was hat das mit Baukultur zu tun?

sehr viel!

# Was hat das mit Baukultur zu tun?



Bild: Wyss Zäune

Die Lärmschutzwand Lamaseda® von Wyss Zäune im Einsatz

# Was hat das mit Baukultur zu tun?



«Füdi-Fassade» an der Langgasse in St. Gallen

# Was hat das mit Baukultur zu tun?



Bild: Georg Aerni

Studierendenwohnhaus Rosengarten, Zürich, Atelier Scheidegger Keller

# Was hat das mit Baukultur zu tun?



Bild: Ralph Feiner

Siedlung Buchegg, Zürich, Duplex Architekten

Wie geht es weiter?

# Wie geht es weiter?

16.3529

MOTION

## Siedlungsentwicklung nach innen nicht durch unflexible Lärmessmethoden behindern

Eingereicht von:



FLACH BEAT

Grünliberale Fraktion  
Grünliberale Partei

Berichterstattung:

BÄUMLE MARTIN, PAGE PIERRE-ANDRÉ, VONLANTHEN BEAT

Einreichungsdatum:

16.06.2016

Eingereicht im:

Nationalrat

Stand der Beratungen:

Angenommen



**ALLES ZUKLAPPEN**



**EINGEREICHTER TEXT**

Der Bundesrat möge das Umweltschutzgesetz (USG) und/oder die Lärmschutzverordnung (LSV) so ändern, dass in lärmbelasteten Gebieten eine sinnvolle Siedlungsverdichtung nach innen ohne Ausnahmegewilligung möglich ist und, wo gegeben, die breit anerkannte Praxis der Lüftungsfensterpraxis Anwendung finden kann.

# Wie geht es weiter?



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

«\$e-seal»

«\$QrCode»

*Dieser Text ist ein Vorabdruck. Verbindlich ist die Version, welche in der Amtlichen Sammlung veröffentlicht wird.*

22.XXX

**Botschaft zur  
Änderung des Umweltschutzgesetzes (Lärm, Altlasten,  
Lenkungsabgaben, Finanzierung von Aus- und Weiterbil-  
dungskursen, Informations- und Dokumentationssysteme,  
Strafrecht)**

vom ...

# Wie geht es weiter?

Strasse



Strasse



Hier wären neu zwei Zimmer zur Strasse hin erlaubt.  
Zum Balkon sagt der Vorschlag nichts.

Zürcher Praxis: höchstens ein Drittel der Zimmer am Lärm (rot), privater Aussenraum vom Lärm abgewandt

# Wie geht es weiter?

## **Position BSA:**

Grundsätzliche Zustimmung zur Vorlage

Lärmvermeidung an der Quelle ist notwendig, aber nicht immer ausreichend

Lärmvorsorge: Zürcher Praxis mit höchstens ein Drittel roten Zimmern, Balkon vom Lärm abgewandt



**Bund Schweizer Architektinnen und Architekten**  
**Fédération des Architectes Suisses**  
**Federazione Architette e Architetti Svizzeri**  
**Federaziun Architectas ed Architects Svizzers**

**Vielen Dank!**

# Politische Stimmen

**Nationalrätin Gabriela Suter**  
Präsidentin Lärmliga Schweiz

**Nationalrat Beat Flach**  
Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein

## USG-Revision Art. 22 Baubewilligungen in lärmbelasteten Gebieten

1 Baubewilligungen für die Erstellung von Gebäuden, die dem längeren Aufenthalt von Personen dienen, werden unter Vorbehalt von Absatz 2 nur erteilt, wenn die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden können.

2 Können die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden, so darf die Baubewilligung nur erteilt werden, wenn:

- a. bei jeder Wohneinheit der vom Bundesrat festgelegte Anteil, mindestens jedoch die Hälfte der lärmempfindlichen Räume über ein Fenster verfügt, bei dem die Immissionsgrenzwerte eingehalten sind; und
- b. der bauliche Mindestschutz nach Artikel 21 gegen Aussen- und Innenlärm angemessen verschärft wird.

# USG-Revision Art. 24 Anforderungen an Bauzonen

1 Bauzonen für Wohngebäude oder andere Gebäude, die dem längeren Aufenthalt von Personen dienen, dürfen nur ausgeschieden werden, wenn die Planungswerte eingehalten werden können.

2 In Bauzonen dürfen Änderungen von Nutzungsplänen, mit denen zusätzlicher Wohnraum geschaffen werden soll, nur beschlossen werden, wenn die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden können.

3 Abweichend von den Absätzen 1 und 2 können Bauzonen ausgeschieden oder Änderungen von Nutzungsplänen in Bauzonen beschlossen werden, wenn:

- a. daran ein überwiegendes Interesse zur Siedlungsentwicklung nach innen besteht;
- b. innerhalb der Bauzone oder in deren Nähe ein der Dichte und Nutzungsart der Zone entsprechender und für die betroffene Bevölkerung zugänglicher Frei-raum vorhanden ist, welcher der Erholung dient; und
- c. Massnahmen, insbesondere bei Verkehrsanlagen sowie bei Gebäuden und deren Umfeld, festgelegt werden, die in akustischer Hinsicht zu einer angemessenen Wohnqualität beitragen.

# Mediterrane Nächte

**Tom Steiner**

Hochschule Luzern

# Mediterrane Nächte in der Schweiz

Ergebnisse aus der vergleichenden Studie  
vom Mai 2023

**Tom Steiner**

**Soziale Arbeit**  
25. Mai 2023

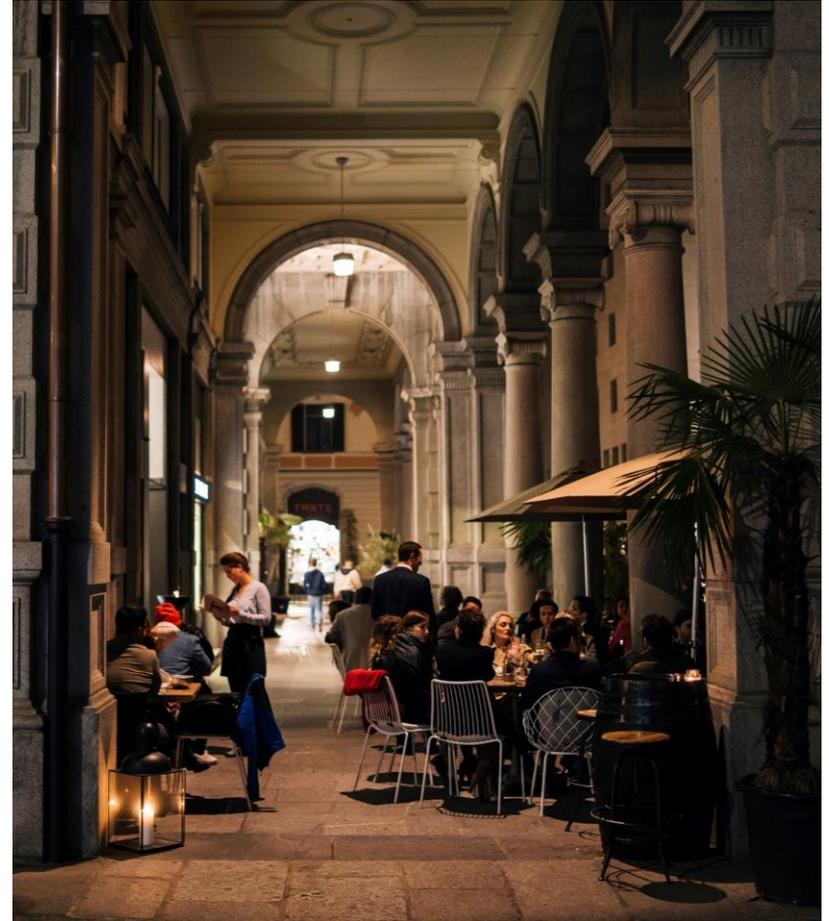


# Mediterrane Nächte

(Versuchsweise) Verlängerung der Öffnungszeiten für die Boulevard- und Terrassengastronomie in der Nacht für einen eingegrenzten Zeitraum und/oder bestimmte Gebiete. In der Deutschschweiz hat sich dafür der Begriff der „Mediterranen Nächte“ etabliert

Diese Massnahmen stehen im Spannungsverhältnis von gesellschaftlichem Wandel, Bedürfnissen der Gastronomiebetriebe und dem Ruhebedarf der Stadtbewohnerinnen und -bewohner.

Die Konferenz der Städtischen Sicherheitsdirektor-innen und -direktoren (KSSD) hat eine vergleichende Studie mit den folgenden Städten initiiert: Basel, Bern, Genf, Lausanne, Lugano, Luzern, St.Gallen, Thun, Winterthur und Zürich



# Wirkungsmodell

## **Hypothese 1: Beruhigung durch Durchmischung**

Aussenwirtschaften an neuralgischen Orten führen zu einer besseren Durchmischung der Nutzenden – und damit zu einem ruhigeren Beisammensein im nächtlichen öffentlichen Raum.

## **Hypothese 2: Akzeptanz durch Planbarkeit**

Wenn sich die Anwohnerinnen und Anwohner auf eine begrenzte und planbare Anzahl Ausnahmetage (bzw. -nächte) einstellen können, ist die Akzeptanz grösser.

## **Hypothese 3: Akzeptanz durch Transparenz**

Wenn die Betroffenen überzeugt sind, dass alles Mögliche getan wird, besonders störende Auswirkungen zu unterbinden, ist die Akzeptanz grösser.

## **Hypothese 4: Differenzierung nach Gebieten**

Es gibt Gebiete, in denen nächtliche Aussengastronomie weniger stört.



# Pilotversuche und bereits bewährte Lösungen

## Basel-Stadt

- Verlängerte Öffnungszeiten an Wochenenden
- Boulevardplan Innenstadt mit fünf Gebietsabstufungen

## Lausanne

- Differenzierte Regelungen nach Gebieten (Wohngebiete)
- Begleitung durch Nachtleben-Polizei, Mediation und Dialog

## Genf

- Reduktion der liberalen Öffnungszeiten werktags
- Unterschiedliche Kategorien von Terrassen

## Thun

- Erstes Pilotprojekt «Mediterrane Nächte»(2016)
- Sieben Wochenenden im Sommer, öffentl. Publikation

## Bern

- Verlängerte Öffnungszeiten in «vorbelasteten» Gassen
- Pilotprojekt 2016, neu fest in Betriebsbewilligungen

## Winterthur

- max. 18 Ausnahmebewilligungen für geeignete Betriebe (12x bis 4:00 Uhr und 6x bis 2:00 Uhr)

## Lugano

- Pilotversuch für Ausweitung der Beschallung auf Aussenflächen
- Prüfung Erweiterung Terrassen

## St. Gallen

- Pilotversuch 2021 und 2022,
- Ziel: Angleichung bei eingeschränkten Zeiten an allgemeine Regelungen

## Luzern

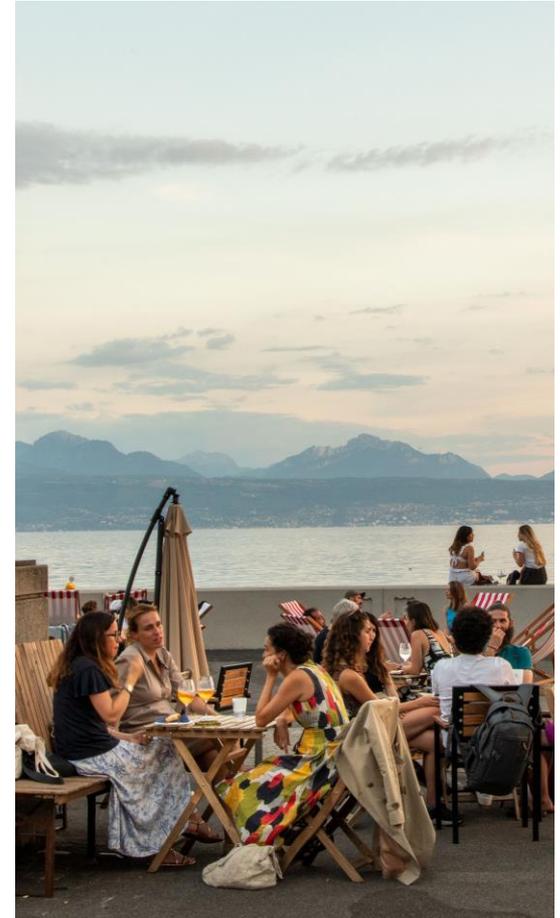
- Erfolgreicher Pilotversuch «Mediterrane Nächte» 2022
- Wiederholung 2023

## Zürich

- «Mediterrane Nächte» an sechs Wochenenden im Juli und August 2022/2023

# Schlussfolgerungen

- Die mediterranen Nächte haben **nicht zu mehr Konflikten** geführt.
- Die aktuellen Versuche in Lugano zur **Musik auf Terrassen** zeigen, dass auch hier eine geregelte Ausweitung hohe Akzeptanz genießt.
- Die **flankierenden Massnahmen** (Sicherheitsdienste, Information, Hotline) wurden wenig beansprucht.
- Eine **weitere Ausweitung der Öffnungszeiten** in die Morgenstunden wird von vielen Beteiligten kritisch hinterfragt.
- Die **Wirkung der Massnahmen** lässt sich nur ungenügend nachweisen
- **Temporäre Pilotversuche** eignen sich offenbar gut, um die Auswirkungen von neuen Regelungen zu testen und um die Akzeptanz bei den Betroffenen zu erhöhen. Sie ersetzen jedoch nicht einen **baurechtlichen Bewilligungsprozess**, wenn es darum geht, die neuen Regelungen definitiv zu verankern.



**Danke!**

**Hochschule Luzern**  
**Soziale Arbeit**  
Institut für Soziokulturelle Entwicklung  
**Tom Steiner**  
Dozent und Projektleiter

T direkt +41 41 367 49 29  
tom.steiner@hslu.ch



# «Verlängerte Öffnungszeiten für die Aussengastronomie im Städtevergleich und in Zürich»

**Dayana Mordasini**

Delegierte Quartiersicherheit Stadt Zürich



# Verlängerte Öffnungszeiten für die Aussengastronomie in Zürich

Fachtagung Stadt-Leben Stadt Lärm  
Luzern, 26. Mai 2023  
Dayana Mordasini, Sicherheitsdepartement Zürich

# Spotlight Zürich

## Ausgangslage und Rahmenbedingungen



# Ausgangslage 1/2

## Vom Vorstoss zur Umsetzung

Von der Einreichung eines politischen Vorstosses 2019 bis zur Durchführung Pilotversuch: 3 Jahre.

- März 2019: Überweisung Postulat [GR-Nr. 2019/81](#)
- November 2019: Verfügung und Ausschreibung
- März 2020: Neubeurteilungsbegehren abgewiesen
- Weiterzug ans Baurekursgericht
  - Kein Eintreten wegen Nichtzuständigkeit
  - Oktober 2020: Verwaltungsgericht tritt nicht auf Beschwerde ein, da Zeitpunkt obsolet
- 2021: Verzicht auf erneute Durchführung aufgrund Corona

# Ausgangslage 2/2

## Vom Vorstoss zur Umsetzung

Von der Einreichung eines politischen Vorstosses 2019 bis zur Durchführung Pilotversuch: 3 Jahre.

- Ende 2021: Neuer Prozess aufgegleist
  - Austausch Stadt mit BCK, Gastro, Quartiervereinen
  - Neudefinition Prozess: Einzelne Ausschreibungen
  - 159 Gastrogesucht bewilligt
  - 28 Einsprachen und Rückzüge
- Sommerferien 2022: Durchführung

# Grundlagen und Rahmenbedingungen 1/2

## 1. Gesetzliche Grundlage

- gestützt auf § 16 Abs. 2 Gastgewerbegesetz (GGG; LS 935.11) i. V. m. Art. 10 Vorschriften zum Gastgewerbegesetz (VGG; AS 935.100).

## 2. Rahmenbedingungen

- Versuch während 6 Wochenenden jeweils von Freitag auf Samstag sowie von Samstag auf Sonntag
- Nur an bestehende Aussenwirtschaften
- Generell bis 2 Uhr
- Nur in ES III oder IV
- Nicht in Innenhöfen
- Stadtweite Teilnahme möglich

### **3. Flankierende Massnahmen**

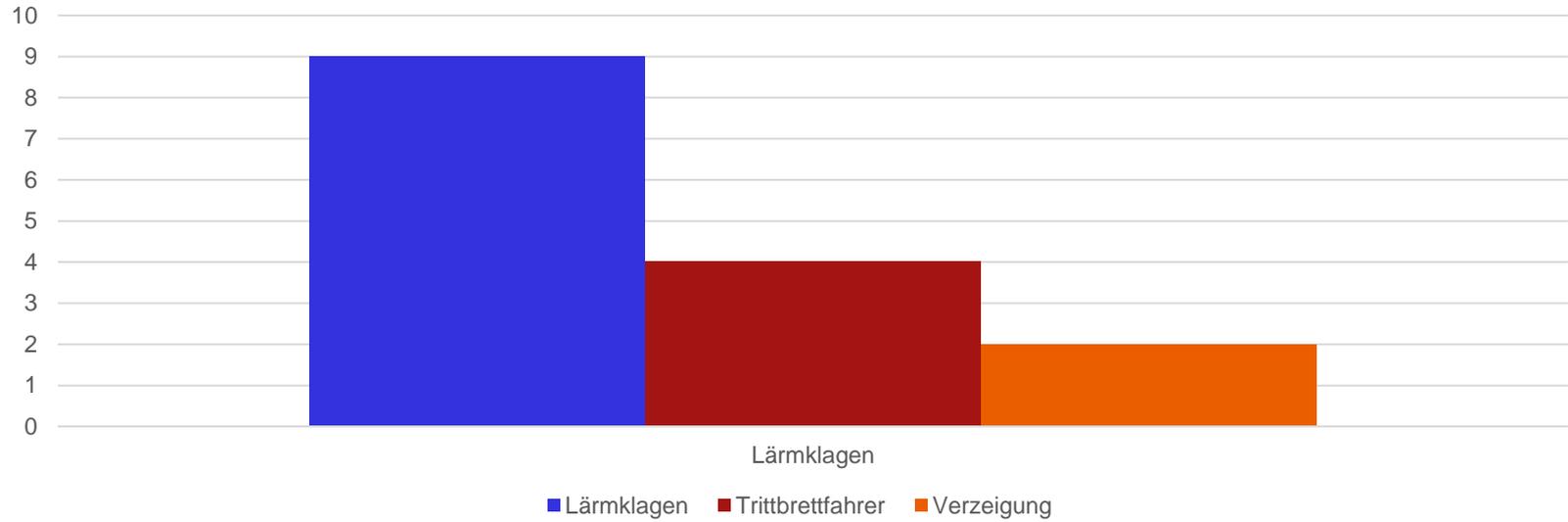
- Sensibilisierung Gäste und Personal
- Kein Lautsprecherbetrieb, keine Live-Musik
- Evaluation
- Bewilligung kann jederzeit entzogen werden
- Betrieb Hotline Nummer Einsatz von Lärmpatrouillen

# «Mediterraner Sommer 2022» Ergebnisse und Fazit



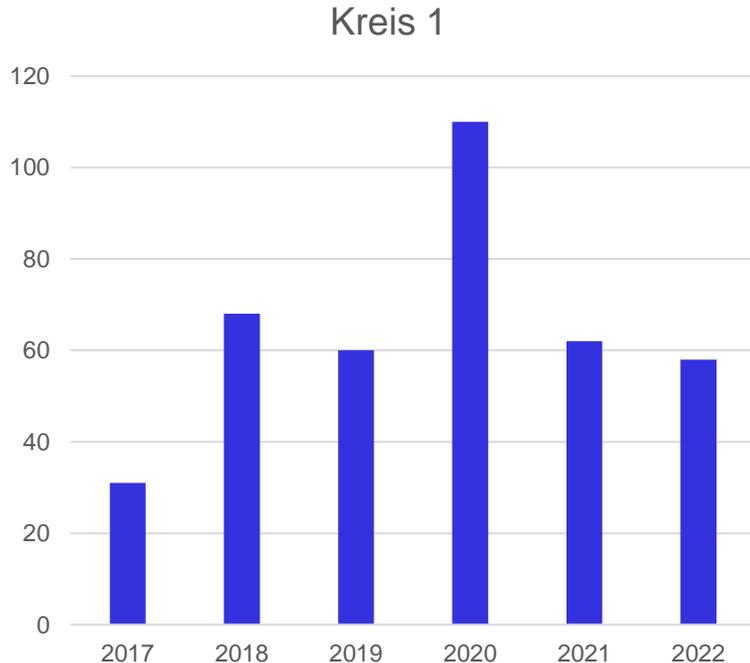
# Polizeiliche Auswertung

Mediterrane Nächte Zürich  
15. Juli bis 20. August  
Jeweils Fr/Sa und Sa/So bis 2 Uhr

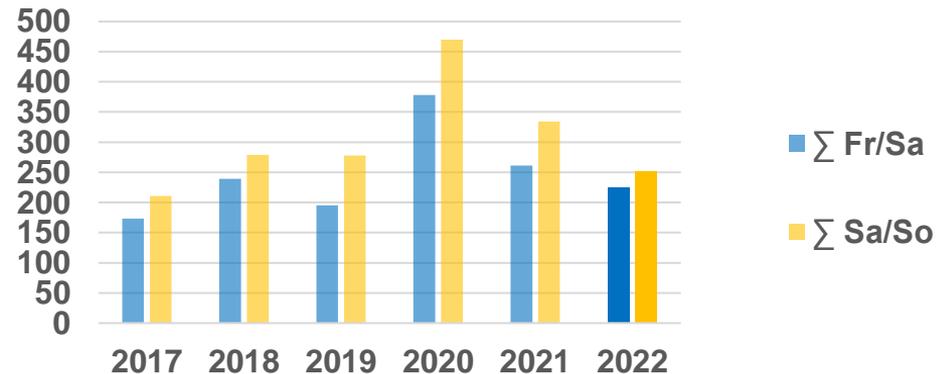


# Vergleich Lärmklagen

Bei der Stadtpolizei registrierte Lärmklagen während den med. Nächten und in den Vorjahren



Lärmklagen Mediterrane Nächte 2022 u. Vorjahre  
(Sechs Wochenenden Mitte Juli bis Mitte August,  
jeweils Fr/Sa und Sa/So von 22-7 Uhr)



# Fazit

- Hotline wurde wenig gebraucht
- Hotline hat Zusammenarbeit mit Stadtpolizei positiv beeinflusst
- Dispositiv der Lärmpatrullen konnte rasch angepasst werden
- Wirkung der Lärmpatrullen gegen Innen (Restaurantbetriebe/Gäste) und Aussen (Anwohner\*innen, Stadtpolizei) sehr positiv
- Versuch wird 2023 erneut durchgeführt



A nighttime photograph of a narrow, cobblestone street in Zurich, Switzerland. The street is lined with multi-story buildings featuring balconies and windows with shutters. On the left, a restaurant has an outdoor seating area with red awnings and tables. A sign on the wall reads "Brunn - Vielen Dank." In the center, a person is blurred in motion, wearing a bright red garment. On the right, another restaurant has an outdoor seating area with tables and chairs. A large wooden barrel with the text "ROJACVEGA" is in the foreground. A bull sculpture is mounted on a balcony above the right restaurant. The street is illuminated by warm streetlights and building lights, creating a cozy atmosphere.

Brunn - Vielen Dank.

Weitere Informationen  
[Dayana.Mordasini@zuerich.ch](mailto:Dayana.Mordasini@zuerich.ch)

# Politische Stimmen

## **Stadträtin Sonja Lüthi**

Direktorin Soziales und Sicherheit St.Gallen

## **Gemeinderätin Eveline Salzmänn**

Vorsteherin Sicherheit und Soziales der Stadt Thun

# Fazit

**Adrian Borgula**

Präsident Städtekonferenz Mobilität