

V2225 Richtlinienmotion (SP, Juso, Grüne, Junge Grüne) „Tempo 30 auf der Seftigenstrasse“

Beantwortung; Direktion Planung und Verkehr

Vorstosstext

Der Gemeinderat wird verpflichtet, sich bei der Planung und Realisierung des Projektes Tramverlängerung nach Kleinwabern mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln dafür einzusetzen, dass Tempo 30 nicht nur wie geplant im Abschnitt Kreisel Eichholz bis Kreisel Grünau, sondern auch vom Kreisel Grünau bis mindestens zum Kreisel Lindenuweg signalisiert und durchgesetzt wird. Dabei ist darauf zu achten, dass die Anpassung zu keiner Verzögerung im Projekt Sanierung Ortsdurchfahrt/Tramverlängerung führt. Es wird dringliche Behandlung verlangt.

Begründung

Das im Herbst 2022 aufgelegte Projekt sieht auf der Seftigenstrasse (Kantonsstrasse) bis zum Kreisel Grünau neu Tempo 30 vor, von dort bis zum Kreisel Lindenweg hingegen Tempo 50.

Auch die Wohnzone entlang des Abschnittes Kreisel Grünau bis Kreisel Lindenweg ist durch den Motorfahrzeugverkehr stark belastet, v.a. durch Lärm. Bei 14 Gebäuden wird der Immissionsgrenzwert für Lärm überschritten. Der teilweise Schutz durch Lärmschutzwände auf Seite Grünau besteht auf Seite Bächtelen nur im Abschnitt Seftigenstrasse Nr. 332 - 358, der Bächtelenpark und die neuen Wohnnutzungen beim Kreisel Lindenweg (Nr. 360-364) und im ehemaligen Gasthof Maygut (Nr. 370) sind ungeschützt.

Im genannten Abschnitt leben schätzungsweise um die 1000 Personen entlang der Seftigenstrasse. Rund 300 davon haben kürzlich beim Bundesamt für Verkehr eine Petition mit der Forderung nach einer Tempo 30-Zone eingereicht.

Der wirksamste und kostengünstigste Schutz vor Lärm ist die Lärmbegrenzung an der Quelle. Tempo 30 hat gegenüber Tempo 50 eine Lärmreduktion um rund 2-3 Dezibel am Tag und um rund 4 Dezibel in der Nacht zur Folge, was in der Wahrnehmung ungefähr einer Halbierung des Verkehrs entspricht.

Tempo 30 erhöht auch die Verkehrssicherheit markant. Schwere Unfälle nehmen im Durchschnitt um 33 – 50% ab. Speziell für die Schulkinder des Schulhauses Wandermatte, welche die Seftigenstrasse überqueren müssen, wird der Schulweg mit Tempo 30 weniger gefährlich.

In vielen europäischen Grossstädten wie z.B. in Paris, in Deutschland z.B. in Mainz und Hannover, gilt Tempo 30 bereits auch auf Hauptstrassen. In der Schweiz soll in Zürich bis 2030 und in Winterthur bis 2040 Tempo 30 auf fast allen Hauptstrassen eingeführt. In Lausanne gilt Tempo 30 nachts, St. Gallen plant ähnliches. Auch im Kreis Bern-Mittelland hat der Kanton in der jüngsten Vergangenheit Tempo 30 auf Abschnitten der Kantonsstrasse eingeführt (z.B. in Belp, Rubigen, Münsingen und Wichtrach).

Auch mit Blick auf das Gesamtprojekt mit der Sanierung der Ortsdurchfahrt und der Tramverlängerung nach Kleinwabern erscheint Tempo 30 auf diesem Abschnitt sinnvoll. Im Endausbau (inkl. Teilprojekt Seft3) ergibt sich ein durchgehendes Tempo-30-Regime im gesamten Abschnitt von Morillon bis Grünau-Kreisel.

Die Strasse wird durch das Tram im Mischverkehr, durch Haltestellen und Velostreifen und durch eine dichte Bebauung geprägt, so dass eine Verlängerung von Tempo 30 bis zum letzten Kreisel der Tramverlängerung für die Verkehrsteilnehmenden plausibel ist. Gleichzeitig ist die Beeinträchtigung für Tram und MIV gering (ca. plus 30 Sekunden).

Zur Einhaltung von Tempo 30 ist zu prüfen, ob bauliche Gestaltungsmassnahmen nötig sind. Die Strecke ist durch Tramhaltestellen und Velostreifen optisch allerdings verengt. In jedem Fall müssten sich allfällige Projektanpassungen in einem Rahmen befinden, welche das Gesamtprojekt Ortsdurchfahrt/Tramverlängerung nicht verzögern. Eventuell sind deshalb auch Kontrollmassnahmen ausreichend.

Begründung der Dringlichkeit

Im Herbst 2022 wurde das Projekt Tramverlängerung nach Kleinwabern aufgelegt. Es ist mit einer Umgestaltung der Seftigenstrasse verbunden, Anwohnerinnen und Anwohner des Abschnittes vom Kreisel Grünau bis zum Kreisel Lindenweg wünschen die Weiterführung von Tempo 30 auch auf diesem Abschnitt. Da das Projekt weit fortgeschritten ist, muss das Parlament schnell reagieren, weil der Gemeinde sonst der Handlungsspielraum verloren geht.

Das Parlamentsbüro hat die Dringlichkeit am 6.12.2022 abgelehnt.

Eingereicht

05.12.2022

Unterschrieben von 17 Parlamentsmitgliedern

Isabelle Steiner, Christina Aebischer, Iris Widmer, Lukas Erni, Christine Müller, Simon Stocker, Michaela Bajraktar, Daniel Hofer, David Müller, Géraldine Boesch, Matthias Stöckli, Rahel Gall, Franziska Adam, Claudia Cepeda, Vanda Descombes, Arlette Münger, Isabelle Feller

Antwort des Gemeinderates

Formelle Prüfung (nur bei Motion)

Mit der vorliegenden Motion wird der Gemeinderat verpflichtet, sich bei der Planung und Realisierung des Projektes Tramverlängerung nach Kleinwabern mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln dafür einzusetzen, dass Tempo 30 nicht nur wie geplant im Abschnitt Kreisel Eichholz bis Kreisel Grünau, sondern auch vom Kreisel Grünau bis mindestens zum Kreisel Lindenauweg signalisiert und durchgesetzt wird. Dabei ist darauf zu achten, dass die Anpassung zu keiner Verzögerung im Projekt Sanierung Ortsdurchfahrt/Tramverlängerung führt.

Im Rahmen seiner allgemeinen Zuständigkeiten setzt sich der Gemeinderat für die Anliegen der Gemeinde ein und vertritt diese nach aussen.

Fazit: Mit der Erheblicherklärung dieser Motion gibt das Parlament dem Gemeinderat eine Richtlinie vor (Beilage 1).

Ausgangslage

Die Projektorganisation SEFT der Projekte «Tram Kleinwabern» und «Sanierung Zentrum Wabern», bestehend aus dem Kanton Bern (Tiefbauamt/OIK II und AÖV), BERNMOBIL und der Gemeinde Köniz, plant im zentralen Abschnitt Waberns vom Anschluss Sandrainstrasse bis zum Kreisel Grünaustrasse Tempo 30 auf der Seftigenstrasse einzuführen.

Verschiedene Gutachten und Stellungnahmen haben sich im Rahmen der Projektierung Seftigenstrasse mit der Frage von Tempo 30 auf dem nachfolgenden Abschnitt Kreisel Grünaustrasse bis Kreisel Lindenweg, so wie in der Richtlinienmotion gefordert, auseinandergesetzt. In Kenntnis dieser Gutachten hat sich die Projektorganisation SEFT für die

Beibehaltung von Tempo 50 auf dem erwähnten Abschnitt entschieden. Die Gutachten sind umfangreich und betreffen verschiedene Themen, daher liegt dieser Motionsantwort eine kurze Zusammenfassung bei (Beilage 2).

Notwendigkeit, Zweckmässigkeit und Verhältnismässigkeit von Tempo 30

Die Einführung von Tempo 30 auch auf dem Abschnitt Kreisel Grünau bis Kreisel Lindenweg wurde geprüft. Das entsprechende Gutachten (Metron Bern AG, August 2021: Prüfung Temporeduktion Seftigenstrasse (SEFT 1)) kommt zu folgender Empfehlung:

"Fazit: Auf diesem Abschnitt überwiegen die negativen Auswirkungen von Tempo 30 gegenüber den relativ geringfügigen positiven Effekten. Die Zumutbarkeit der entstehenden Fahrzeitverlängerung für den öffentlichen Verkehr ist vor diesem Hintergrund in Frage zu stellen."

Wirkung von Tempo 30

Eine weitere Untersuchung thematisierte die Frage, ob Tempo 30 im Zusammenhang mit der Lärmbelastung eine umzusetzende Massnahme darstelle. Diese Ausführungen finden sich insbesondere im Umweltverträglichkeitsbericht zum Projekt Seftigenstrasse – Tram Kleinwabern (SEFT 1) und Sanierung Zentrum Wabern (SEFT 2).

Das Projekt SEFT 1 wird lärmrechtlich als wesentliche Änderung einer bestehenden Anlage eingestuft. Dies bedeutet, dass der Strasseneigentümer Kanton Bern seine Anlage so sanieren muss, dass die Immissionsgrenzwerte (IGW) eingehalten werden. Dies gilt, soweit dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist.

Eine Abschätzung der akustischen Wirkung von lärmminderndem Belag und von Tempo 30 kommt zu folgenden Ergebnissen:

- Ohne lärmminderndem Belag und ohne Temporeduktion treten im Projektperimeter gemäss UVB aufgrund des Strassenlärms Grenzwertüberschreitungen bei 47 Gebäuden auf. Die Alarmwerte werden bei keinem Objekt erreicht.
- Mit lärmreduzierendem Belag und Tempo 50 verbleiben im Abschnitt Kreisel Grünau bis Kreisel Lindenweg 14 Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen aufgrund des Strassenlärms.
- Mit lärmreduzierendem Belag und Tempo 30 reduziert sich die Zahl der Gebäude im Abschnitt Kreisel Grünau bis Kreisel Lindenweg mit Grenzwertüberschreitungen aufgrund des Strassenlärms um zwei auf 12 Gebäude.

Fazit Gemeinderat

Aus Sicht des Gemeinderates gibt es keine Anhaltspunkte, die darauf hinweisen, dass die bisherige Beurteilung von Tempo 30 durch Gutachter und Fachstellen nicht (mehr) stimmen würden.

Der Gemeinderat teilt daher weiterhin die damalige Beurteilung: Im Zentrumsbereich von Wabern soll neu Tempo 30 gelten. Über die Lärmreduktion hinausgehend fehlen im Abschnitt Kreisel Grünau bis Kreisel Lindenweg Gründe für Tempo 30, welche den Fahrzeitverlust aus fachlicher Sicht rechtfertigen würden. Weder besteht eine (erhöhte) Unfallgefahr, noch fehlt eine zweckmässige Infrastruktur für Velofahrende, noch besteht ein flächiges Querungsbedürfnis von Fussgängerinnen und Fussgängern. Da der Nutzen als relativ gering beurteilt wird, ist die Zumutbarkeit der entstehenden Fahrzeitverlängerung für den öffentlichen Verkehr in Frage gestellt.

Prüfung des Entscheids durch Bewilligungsinstanz

Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens durch das Bundesamt für Verkehr BAV (analog eines Baubewilligungsverfahrens) wird die Frage zum Verzicht auf Tempo 30 im Abschnitt Kreisel Grünau bis Kreisel Lindenweg aufgrund mehrerer Einsprachen erneut auf seine Rechtmässigkeit geprüft. Berücksichtigt werden vom BAV dabei auch weitere Stellungnahmen

von Fachämtern. Die dem Parlament vorliegende Motionsantwort wurde aufgrund der vorgegebenen Fristen vor Eingang des Entscheids der Bewilligungsinstanz ausgearbeitet.

Die oben erwähnten inhaltlichen Argumente sind ausschlaggebend für die Haltung des Gemeinderates. Dennoch möchte der Gemeinderat kurz auf das weitere Anliegen der Motionärinnen und Motionäre eingehen, es sei darauf zu achten, dass die Anpassung zu keiner Verzögerung im Projekt Sanierung Ortsdurchfahrt/Tramverlängerung führe.

Die Frage, ob Tempo 30 zwischen Kreisel Grünau und Kreisel Lindenweg eine verhältnismässige Massnahme ist, wird wie oben erwähnt im ordentlichen Plangenehmigungsverfahren beantwortet. Im Rahmen der Einsprachebereinigung wird das Thema der Höchstgeschwindigkeit weiterbearbeitet, ohne das Gesamtprojekt Ortsdurchfahrt/Tramverlängerung zusätzlich zu verzögern. Andere denkbare Wege, wie etwa eine Anpassung des Projektes, was der Gemeinderat seinen Projektpartnern vorschlagen könnte, würden bedeuten, dass diese Projektänderungen erneut aufgelegt werden müssten, was nicht ohne grössere zeitliche Verzögerung möglich wäre.

Keine generelle Absage des Gemeinderates an Tempo 30 auf Kantonsstrassen

Der Gemeinderat ist durchaus der Ansicht, dass Tempo 30 auch auf Hauptachsen in vielen Fällen eine zweckmässige Massnahme sein kann, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, die Lärmbelastung zu reduzieren und die Aufenthaltsqualität zu steigern. So beantragt der Gemeinderat etwa beim Kanton die Einführung von Tempo 30 auf geeigneten Abschnitten der Freiburgstrasse (Abschnitt Hohliebe), der Könizstrasse (Abschnitt Liebefeld) und der Schwarzenburgstrasse (Abschnitt Niederscherli). Auch auf der Seftigenstrasse unterstützt der Gemeinderat Tempo 30 auf denjenigen Abschnitten, welche sich dafür eignen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

Die Motion wird abgelehnt.

Köniz, 22. März 2023

Der Gemeinderat

Beilagen

- 1) Beilage 1 V2225 Motion (SP, Juso, Grüne, Junge Grüne) Tempo 30 auf der Seftigenstrasse
Formelle Prüfung der Motion
- 2) Beilage 2 V2225 Richtlinienmotion (SP, Juso, Grüne, Junge Grüne) Tempo 30 auf der Seftigenstrasse Zusammenfassung Gutachten



Köniz, 27. Dezember 2022 rc

**V225 Motion (SP, Juso, Grüne, Junge Grüne) "Tempo 30 auf der Seftigenstrasse"
Formelle Prüfung der Motion**

Gemäss der gemeinderätlichen Weisung 0.3 A 7 prüft der Gemeindeschreiber, ob der Gegenstand von eingereichten Motionen im ausschliesslichen Zuständigkeitsbereich des Gemeinderates liegt. In diesem Fall käme einer Motion der Charakter einer Richtlinie zu.

Die reglementarische Grundlage in Art. 53 Abs. 1 des Geschäftsreglements des Parlamentes:

Eine Motion verpflichtet den Gemeinderat, einen bestimmten Beschlusses- oder Reglementsentwurf vorzulegen oder eine Massnahme zu treffen. Soweit der Gegenstand der Motion in der ausschliesslichen Kompetenz des Gemeinderates liegt, kommt ihr der Charakter einer Richtlinie zu.

Mit der vorliegenden Motion wird der Gemeinderat verpflichtet, sich bei der Planung und Realisierung des Projektes Tramverlängerung nach Kleinwabern mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln dafür einzusetzen, dass Tempo 30 nicht nur wie geplant im Abschnitt Kreisel Eichholz bis Kreisel Grünau, sondern auch vom Kreisel Grünau bis mindestens zum Kreisel Lindenauweg signalisiert und durchgesetzt wird. Dabei ist darauf zu achten, dass die Anpassung zu keiner Verzögerung im Projekt Sanierung Ortsdurchfahrt/Tramverlängerung führt.

Im Rahmen seiner allgemeinen Zuständigkeiten setzt sich der Gemeinderat für die Anliegen der Gemeinde ein und vertritt diese nach aussen.

Fazit: Mit der Erheblicherklärung dieser Motion gibt das Parlament dem Gemeinderat eine Richtlinie vor.

Cornelia Rauch
Stv. Gemeindeschreiberin



V2225 Richtlinienmotion (SP, Juso, Grüne, Junge Grüne) „Tempo 30 auf der Seftigenstrasse“

Beilage 2: Zusammenfassung der Gutachten zum Thema Temporegime Seftigenstrasse

Das Projekt SEFT 1 sieht im Abschnitt vom Kreisel Grünau bis zum Kreisel Lindenweg (im Gegensatz zu anderen Abschnitten des Projektes Seftigenstrasse) eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h vor. Die Einführung von Tempo 30 wurde geprüft. Entsprechende Aussagen machen namentlich zwei Gutachten:

- Tempogutachten: Metron Bern AG: Prüfung Temporeduktion Seftigenstrasse (SEFT 1)
- Umweltverträglichkeitsbericht Hauptuntersuchung, CSD Ingenieure AG zum Projekt Seftigenstrasse – Tram Kleinwabern (SEFT 1) und Sanierung Zentrum Wabern (SEFT 2)

Nachfolgend sind die zentralen Erkenntnisse der beiden Gutachten zusammengefasst. Die vollständigen Gutachten sind online verfügbar auf der Website www.seftigenstrasse.be. Die Unterlagen waren auch der Teil der öffentlichen Auflage.

Tempogutachten: Prüfung Temporeduktion Seftigenstrasse

Das Gutachten kommt zu folgendem Fazit:

"Auf diesem Abschnitt überwiegen die negativen Auswirkungen von Tempo 30 gegenüber den relativ geringfügigen positiven Effekten. Die Zumutbarkeit der entstehenden Fahrzeitverlängerung für den öffentlichen Verkehr ist vor diesem Hintergrund in Frage zu stellen." Dieses Fazit basiert auf der Beurteilung von Notwendigkeit, Zweckmässigkeit und Verhältnismässigkeit.

Notwendigkeit

Bezüglich Notwendigkeit kommen die Gutachter zum Schluss, dass für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 ein Kriterium teilweise erfüllt wird:

- "Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung"

Folgende Kriterien werden nicht erfüllt:

- "Eine Gefahr ist nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben"
- "Bestimmte Strassenbenützer bedürfen eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes"
- "Es kann auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden"

Ein Kriterium wird teilweise erfüllt:

- «Es kann eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden.»

Dazu halten die Gutachter fest, dass die Belastungen hoch sind, die Lärmbelastung an den Wohngebäuden durch den im Rahmen der Sanierung der Seftigenstrasse eingebauten lärmarmen Belag verringert wird und dass durch eine Reduktion auf Tempo 30 nur bei zwei Gebäuden die Grenzwerte unter die Immissionsgrenzwerte sinken würden.

Zweckmässigkeit

Bezüglich Zweckmässigkeit schreiben die Gutachter «Die Massnahme [Tempo 30] ist zweckmässig, wenn damit einerseits die erforderliche Wirkung zu erzielen ist und andererseits aufgrund der nachfolgend aufgelisteten Kriterien die verkehrstechnische Beurteilung ebenfalls zu einem zustimmenden Schluss kommt und dadurch anderweitige negative Auswirkungen nicht anzunehmen sind».

Beurteilt werden 10 Kriterien die für oder gegen Tempo 30 sprechen wie u.a. "besondere örtliche Gegebenheiten (namentlich Altstadt, Ortszentrum, Dorfkern)", "Erscheinungsbild und Ausbaugrad des Strassenabschnitts", "flächiger Querungsbedarf", oder "nur einseitige Bebauung oder generell geringe Bebauungsdichte"

Das Fazit bezüglich Zweckmässigkeit lautet: "Es finden sich wenig befürwortende Punkte hinsichtlich Zweckmässigkeit. Auf der anderen Seite gibt es auch kaum widersprechende Punkte, so dass keine negativen Auswirkungen zu erwarten wären bei Einführung von Tempo 30."

Verhältnismässigkeit

Damit die Verhältnismässigkeit gewahrt ist, müssen alle drei folgenden Elemente erfüllt sein. Die Massnahme muss notwendig, zweckmässig und zumutbar sein.

- Notwendigkeit: Einzig das Kriterium "Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung" wird teilweise erfüllt.
- Zweckmässigkeit: Wenig befürwortende Punkte und kaum widersprechende Punkte, es wären keine negativen Auswirkungen zu erwarten.

Die Abschätzung der Zumutbarkeit basiert auf einer Interessenabwägung. Gemäss Gutachten hat die Temporeduktion positive und negative Auswirkungen:

- positive Wirkung für Velofahrende, Motor- und Linienfahrzeugführende: verringertes Konflikt- und Kollisionspotenzial durch reduzierte Geschwindigkeit
- negative Wirkung auf Trambetrieb und Motorfahrzeugführende: Fahrzeitverlängerung

Gemäss Gutachten überwiegen hier die negativen Auswirkungen von Tempo 30 gegenüber den relativ geringfügigen positiven Effekten. Die Zumutbarkeit der entstehenden Fahrzeitverlängerung für den öffentlichen Verkehr ist vor diesem Hintergrund in Frage zu stellen.

Umweltverträglichkeitsbericht

Eine weitere Untersuchung erfolgt bezüglich der Frage, ob Tempo 30 im Zusammenhang mit der Lärmbelastung eine umzusetzende Massnahme darstellt. Diese Ausführungen finden sich insbesondere im Umweltverträglichkeitsbericht.

Das Projekt SEFT 1 wird lärmrechtlich als wesentliche Änderung einer bestehenden Anlage eingestuft. Dies bedeutet, dass der Strasseneigentümer seine Anlage so sanieren muss, dass die Immissionsgrenzwerte (IGW) eingehalten werden. Dies gilt, soweit dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist. Priorität haben Massnahmen, welche den Lärm an der Quelle reduzieren – dazu gehören lärmindernde Beläge und eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit. Ebenfalls als Sanierungsmassnahme gelten Lärmschutzwände im Ausbreitungsbereich.

Falls die Sanierung unverhältnismässige Betriebseinschränkungen resp. Kosten verursacht oder ihr überwiegende Interessen des Ortsbild-, Natur- und Landschaftsschutzes bzw. der Verkehrs- und Betriebssicherheit entgegenstehen, kann die zuständige Vollzugsbehörde Erleichterungen gewähren. Wird eine Erleichterung gewährt, werden Schallschutzmassnahmen an Gebäuden ergriffen, also z.B. der Einbau von Schallschutzfenstern.

Im Rahmen des Projektes erfolgte eine Abschätzung der akustischen Wirkung von lärmminderndem Belag und von Tempo 30:

- Ohne lärmminderndem Belag und ohne Temporeduktion treten im Projektperimeter aufgrund des Strassenlärms (im ganzen Projekt SEFT1) Grenzwertüberschreitungen bei 47 Gebäuden und zwei unüberbauten eingezonten Parzellen auf.
- Das Tiefbauamt des Kantons Bern hat bereits entschieden, auf der Seftigenstrasse einen lärmmindernden Belag einzubauen. Die betroffenen Liegenschaften an der Seftigenstrasse werden damit (bei 50 km/h) langfristig um erfahrungsgemäss ca. -3 dB(A) entlastet (durchschnittliche Berechnung über die ganze Lebensdauer des Belags).
- In der Kombination lärmmindernder Belag mit Tempo 30 km/h beträgt die Lärmreduktion ca. -4.5 dB(A).
- Werden auf der Seftigenstrasse, im Abschnitt Kreisel Grünau – Kreisel Lindenweg, lärmreduzierende Beläge eingebaut und die Geschwindigkeit auf 50 km/h belassen verbleiben Grenzwertüberschreitungen (IGW) bei 14 Gebäuden und einer noch nicht überbauten Parzelle: Quellenweg 1, Seftigenstrasse 301, 309, 332, 333, 338, 341, 344, 354, Bächtelenweg 7+9, 17, 21, 45, 71, und eine unbebaute Parzelle 6617.
- Ausserhalb des Abschnittes Kreisel Grünau – Kreisel Lindenweg weist nur das Gebäude Nesslerenweg 30 eine Grenzwertüberschreitung auf.

- Im Abschnitt Kreisel Grünau – Kreisel Lindenweg würden durch die Massnahme Tempo 30 nur zwei Gebäude unter den Immissionsgrenzwert (IGW) entlastet.