



Protokollauszug vom

01.10.2025

Departement Bau und Mobilität / Tiefbauamt:

Verkehrsordnung: Anpassung Temporegime Wülflingerstrasse, Abschnitt Wässerwiesen- bis Salomon-Hirzel-Strasse

IDG-Status: teilweise öffentlich

Beschluss-Nr.: 2025/705

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Verkehrsordnung

1.1 Im Gebiet «Wülflingen» wird in den nachstehend aufgeführten Strassen oder Strassenabschnitten die Tempo-30-Zone «Wülflingerstrasse Ost» mit dem Signal 2.59.1 «Zonensignal mit Höchstgeschwindigkeit 30» eingeführt:

- Wülflingerstrasse; Im Abschnitt Salomon-Hirzel-Strasse bis Wülflingerstrasse Nr. 281
- Wülflingerstrasse; Im Abschnitt Wülflingerstrasse Nr. 239 bis Salomon-Hirzel-Strasse

1.2 Die im Widerspruch zu diesem Stadtratsbeschluss stehenden Verkehrsordnungen werden aufgehoben bzw. die entsprechenden Markierungen und Signalisationen gemäss Art. 101 Abs. 3 SSV entfernt.

1.3 Gegen diese Verkehrsordnung kann innert 30 Tagen von der Publikation an gerechnet beim Statthalteramt des Bezirks Winterthur Rekurs erhoben werden. Die Rekursschrift muss einen Antrag und dessen Begründung enthalten. Die angerufenen Beweismittel sind genau zu bezeichnen und soweit möglich beizulegen. Materielle und formelle Entscheide des Statthalteramts sind kostenpflichtig; die Kosten hat die im Verfahren unterliegende Partei zu tragen.

2. Das Tiefbauamt wird beauftragt:

2.1 durch die Abteilung Mobilität die Verkehrsordnung gemäss Dispositivziffer 1 amtlich zu publizieren.

2.2 durch die Abteilung Betrieb und Unterhalt nach den Weisungen der Abteilung Mobilität die Signalisation und das Markieren vorzunehmen.

3. Die Kosten gehen zu Lasten der Sammelposition Projekt-Nr. 5000230, «Wohnschutz- u. Verkehrsberuhigungsmassnahmen».

4. Das Tiefbauamt wird beauftragt, im ersten Halbjahr 2026 - nach Fertigstellung der flächendeckenden Blauen Zone - die Parkplatzauslastung auf der Wülflingerstrasse zu erheben und die Aufhebung der Parkfelder auf der Wülflingerstrasse zwischen Härti und A1, allenfalls mit einer Kompensation auf Quartierstrassen, zusammen mit der Realisierung einer Kernfahrbahn zu prüfen. Das Tiefbauamt wird beauftragt, hierzu ggf. eine Verkehrsanordnung auszuarbeiten und dem Stadtrat zu unterbreiten.

5. Beschluss und Begründungen werden in Koordination mit der amtlichen Publikation gemäss Dispositivziffer 2.1 veröffentlicht. Das Departementssekretariat Bau und Mobilität informiert die Stadtkanzlei über den Zeitpunkt.

6. Die Kosten für den öffentlichen Verkehr (Buslinien 2) von rund 428'000 Franken jährlich wiederkehrend (sowie mutmasslich weitere Kosten in ähnlicher Grössenordnung für die Linien 671 und 674 und ev. N59) werden zur Kenntnis genommen. Das Departement Technische Betriebe, Stadtbus Winterthur, wird beauftragt, diese Begehren der Regionalen Verkehrskonferenz Winterthur anzumelden.

7. Das Departement Technische Betriebe, Stadtbus Winterthur, wird beauftragt, die Finanzierungsvereinbarungen zur Deckung der Kosten gemäss Dispositivziffer 6 mit dem Zürcher Verkehrsverbund vorzubereiten und dem Stadtrat zur Genehmigung vorzulegen.

8. Mitteilung an: Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, Mobilität, Projektierung und Realisierung, Betrieb und Unterhalt, Planung und Koordination; Departement Technische Betriebe, Stadtbus; Departement Sicherheit und Umwelt, Stadtpolizei, Schutz und Intervention; Kantonspolizei Zürich (verkehrstechnik@kapo.zh.ch).

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:



MOXIS

A. Simon

 Ansgar Simon

Begründung:

1. Ausgangslage

Gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG kann der Stadtrat, soweit der Schutz der Bewohnerinnen und Bewohner oder gleichermassen von Lärm und Luftverschmutzung betroffener Personen, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegenden Gründe dies erfordern, Verkehrsbeschränkungen oder andere Verkehrsanordnungen erlassen, insbesondere kann in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden.

Die erforderlichen, örtlichen Vorschrifts- oder Vortrittssignale oder andere Signale mit Vorschriftscharakter sind durch den Stadtrat zu verfügen und mit Rechtsmittelbelehrung zu veröffentlichen (Art. 107 Abs. 1 und 2 der eidg. Signalisationsverordnung (SSV) vom 5. September 1979 i.V.m. § 27 der kant. Signalisationsverordnung (KSigV) vom 21. November 2001 und Art. 1 Abs. 1 der Zuständigkeitsordnung betreffend kant. Signalisationsverordnung (KSigV) der Stadt Winterthur vom 4. November 1981).

Für die Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten ist durch ein Gutachten abzuklären, ob die Massnahme zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 108 Abs. 4 SSV).

2. Zielbild Temporegime

Auf den innerstädtischen Achsen in Winterthur soll bis 2040 weitgehend flächendeckend Tempo 30 eingeführt werden (vgl. «Zielbild Temporegime»¹). Im Rahmen eines ersten Etappierungsschritts bis 2025 (Etappe «Morgen») soll die Höchstgeschwindigkeit auf der Wülflingerstrasse zwischen Salomon-Hirzel-Strasse im Westen (Härti) und dem Knoten Schloss im Osten auf 30 km/h reduziert werden. Die Wülflingerstrasse grenzt in diesem Abschnitt bereits an mehrere Tempo-30-Zonen sowie an die bereits rechtskräftige jedoch noch nicht umgesetzte Tempo-30-Zone Wasserwiesenstrasse.

Am 28. Juni 2023² hat der Stadtrat das Vorgehen bei der Prüfung von Tempo 30 auf Strassen mit Busbetrieb geregelt. Deshalb wurde eine differenzierte Beurteilung der Auswirkungen von Tempo 30 während den repräsentativen Stunden über den gesamten Linienverlauf der Buslinie 2 sowie der Postautolinien 670, 671 und 674 vorgenommen.

¹ SR.21.457-2 vom 16. Juni 2021 / [Zielbild Temporegime — Stadt Winterthur](#)

² SR.22.579-2

3. Verkehrsgutachten gemäss Art. 108 SSV und Gutachten Auswirkungen Busbetrieb

Die betroffenen Strassenabschnitte der Wülflingerstrasse, zwischen der Salomon-Hirzel-Strasse und dem Lindenplatz sowie zwischen dem Lindenplatz und dem Knoten Schloss, wurden in einem Verkehrsgutachten gemäss Art. 108 Abs. 4 SSV analysiert. Das Gutachten kommt zum Schluss, dass über den gesamten Abschnitt die Anordnung von Tempo 30 zu befürworten ist und die Massnahmen notwendig, zweck- und verhältnismässig sind. Neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verbesserung der Situation für den Fuss- und Veloverkehr, des Verkehrsablaufs und der Raumqualität kann mit der Einführung von Tempo 30 insbesondere die bestehende übermässige Lärmbelastung merklich reduziert werden (durchschnittlich um 2.3 dB am Tag und 1.9 dB in der Nacht, maximale Reduktion 3.7 dB). Es liegen im heutigen Zustand 55 Gebäude mit überschrittenen Immissionsgrenzwerten (IGW) vor. Rund ein Drittel dieser Gebäude (29 %) weist nach der Einführung von Tempo 30 keine IGW-Überschreitung mehr auf. Bei rund 15 % der Gebäude sind die Planungswerte mit Tempo 30 neu eingehalten.

Das in Zusammenarbeit mit Stadtbus erarbeitete Gutachten zu den Auswirkungen auf den Busbetrieb (Stadtbuslinie 2 sowie die Postautolinien 670, 671 und 674) zeigt auf, dass die Einführung von Tempo 30 im gesamten Abschnitt der Wülflingerstrasse zwischen Salomon-Hirzel-Strasse und Knoten Schloss eine variable Verlängerung der Fahrzeiten (rund 40 bis 50 Sekunden bei der Stadtbuslinie und 60 bis 90 Sekunden bei den Postautolinien) für die verkehrenden Busse mit sich bringt.

Das Gutachten zeigt auf, dass für die Aufrechterhaltung des bestehenden Busangebotes der Stadtbuslinie 2 (7,5- bzw. 10-Minuten-Takt) in den Nebenverkehrszeiten werktags, in der Abendspitze sowie samstags ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden muss. Dies führt zu Mehrkosten von rund 428'000 Franken pro Jahr. Allerdings fallen diese Mehrkosten ohnehin an, da das Strassenbauprojekt Tösstalstrasse, Abschnitt Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse, eine Lärmsanierung auslöst und dort Tempo 30 als Lärmsanierungsmassnahme eingeführt werden muss. Schon dadurch muss ein zusätzliches Fahrzeug auf der Linie 2 eingesetzt werden. Bei der Linie 670 reichen die vorhandenen Reserven aus, um die Fahrzeitverlängerung aufzunehmen. Bei den Linien 671 und 674 sind die Reserven bereits heute knapp und es ist davon auszugehen, dass Massnahmen erforderlich werden, die jedoch noch nicht genauer untersucht und beziffert wurden. Die ebenfalls betroffene Nachtbuslinie N59 wurde im Gutachten nicht betrachtet, weshalb dazu noch keine Aussagen möglich sind. Ein Kostenteiler ist mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) zu bestimmen. Die Umsetzung wird mit dem Fahrplanverfahren vom ZVV koordiniert. Aufgrund der Fahrzeugbeschaffung durch Stadtbus ist eine Anpassung des Temporegimes frühestens auf Dezember 2029 möglich.

4. Aufzuhebende Anordnungen und Rechtsmittel

Die im Widerspruch zu diesem Stadtratsbeschluss stehenden Verkehrsanordnungen sind aufzuheben bzw. gemäss Art. 101 Abs. 3 SSV zu entfernen.

Gegen die vorliegend beschlossene Verkehrsanordnung kann innert 30 Tagen ab der amtlichen Publikation Rekurs beim Statthalteramt des Bezirks Winterthur erhoben werden.

5. Behebung weitere Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr

Im Jahr 2024 wurden an der Wülflingerstrasse zwischen Schloss und Härti diverse Schwachstellen für den Fuss- und Veloverkehr behoben. Dies geschah mittels Aufhebung aller sicherheitsrelevanten Parkfelder und dem Bau von Mittelschutzinseln. Mit der Aufhebung der restlichen Parkfelder und der Einführung der Kernfahrbahn (Strasse, auf der beidseitig ein Radstreifen, aber keine Leitlinie in der Fahrbahnmitte markiert ist) wurde zugewartet, bis die flächendeckende Blaue Zone fertig umgesetzt ist und die damit zu erwartende Reduktion der Nachfrage nach Parkmöglichkeiten eintritt. Nun soll im ersten Halbjahr 2026 die Parkplatzauslastung auf der Wülflingerstrasse erhoben, die Aufhebung der Parkfelder auf der Wülflingerstrasse zwischen Härti und A1, allenfalls mit einer Kompensation auf Quartierstrassen, geprüft werden und gegebenenfalls zusammen mit einer Kernfahrbahn umgesetzt werden. Dies würde eine weitere Verkehrsanordnung erfordern.

6. Externe und interne Kommunikation

Die Verkehrsanordnung wird durch die Abteilung Mobilität des Tiefbauamtes amtlich publiziert. Wird die Verkehrsanordnung rechtskräftig und steht die Umsetzung der Massnahmen bevor, prüft die Abteilung Mobilität, ob zusätzliche Kommunikationsmassnahmen nötig sind.

7. Veröffentlichung

Beschlüsse mit Rechtsmittelfrist, die amtlich zu publizieren sind, sind grundsätzlich öffentlich. Damit Klarheit über den Beginn der Rechtsmittelfrist herrscht, ist dieser Beschluss erst zum Datum der amtlichen Publikation zu veröffentlichen. Das Departementssekretariat Bau und Mobilität orientiert dazu die Stadtkanzlei rechtzeitig über das Datum der amtlichen Publikation.

Beilagen:

1. «Gutachten abweichende Höchstgeschwindigkeit; Stadt Winterthur – Wülflingerstrasse» inklusive des Anhangs «Tempo 30; Wülflingerstrasse / Seen; Auswirkungen auf den Busbetrieb» von SNZ Ingenieure und Planer AG
2. Massnahmenplan Abschnitt 1 West
3. Massnahmenplan Abschnitt 2 Ost