



Protokollauszug vom

22.05.2024

Departement Bau und Mobilität / Tiefbauamt:

Verkehrsordnung: Verbesserung Fussgängersicherheit Wülflingerstrasse

IDG-Status: teilweise öffentlich

SR.24.334-1

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Verkehrsordnung

1.1 Auf der Wülflingerstrasse, im Abschnitt «In der Härti» bis zur Autobahnbrücke A1, werden die nachfolgend aufgeführten Parkfelder aufgehoben oder angepasst:

- Höhe Haus 307; Aufhebung gesamtes Parkfeld
- Höhe Haus 313: Reduktion Parkfeld um 3 m
- Höhe Haus 315; Aufhebung gesamtes Parkfeld
- Höhe Haus 332; Aufhebung gesamtes Parkfeld
- Höhe Haus 344; Aufhebung gesamtes Parkfeld
- Höhe Haus 347; Reduktion Parkfeld um 8 m

1.2 Die im Widerspruch zu diesem Stadtratsbeschluss oder der neuen Strassengeometrie stehenden Verkehrsordnungen werden aufgehoben bzw. 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 Ziff. 1 amtlich zu publizieren.

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

3. Die Kosten gehen zu Lasten des Projekts 11710 «Wülflingerstrasse, Behebung Schwachstellen».

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

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:



A. 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).

Im Rahmen der Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr in Winterthur wurde die Abteilung Mobilität in Ziffer 3 des Stadtratsbeschlusses (SR.21.915-1) beauftragt, Schwachstellen der Priorität 1 möglichst schnell und mit einfachen Mitteln zu beheben. Insbesondere sicherheitsrelevante Schwachstellen sowie solche auf übergeordneten Achsen sollen so schnell wie möglich angegangen werden. Der regionale Richtplan Fuss- und Wanderwege definiert die Achse Johannes-Beugger-Strasse über die Wülflingerstrasse als regionalen Fuss- und Wanderweg. Weiter zeigt der städtische Schulwegplan, dass sich entlang der Wülflingerstrasse – wie auch über die im Perimeter vorhandenen Fussgängerstreifen – viel genutzte Schulwege befinden, welche die umliegenden Quartiere mit dem Primarschulhaus Langwiesen sowie den Kindergärten Wässerwiesen und Härti verbinden. Daher wird den vorhandenen Defiziten eine hohe Priorität beigemessen.

Den Ansprüchen des Fussverkehrs und der Schulwegsicherheit widersprechend weisen alle vorhandenen Fussgängerstreifen im Perimeter grosse Sicherheitsmängel auf. Insbesondere fehlende Sichtweiten durch die bestehende Parkierung sowie das Fehlen von Mittelschutzinseln über die Wülflingerstrasse (regionale Verbindungsstrasse) erschweren ein sicheres Queren und Begehen des Perimeters.

Um dieser Diskrepanz zu begegnen hat das städtische Tiefbauamt ein Projekt zur Erhöhung der Sicherheit an Fussgängerstreifen ausgearbeitet. Das vorliegende Projekt behebt mit markierungstechnischen Massnahmen sowie dem Bau von Mittelschutzinseln mehrere Schwachstellen der Prioritäten 1 und 2 für den Fussverkehr.

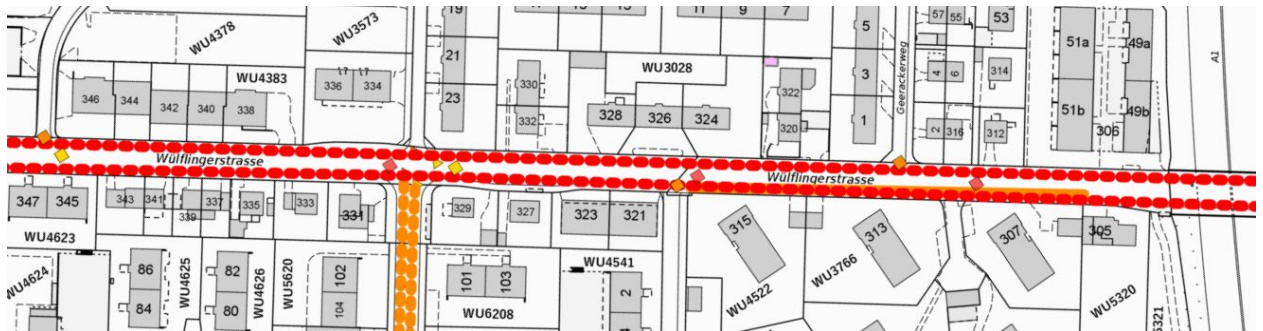


Abb. 1: Ausschnitt Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr Winterthur

Eine Grobanalyse der vorhandenen Unfalldaten im fraglichen Abschnitt zeigt, dass es in den letzten fünf Jahren zu neun polizeilich registrierten Unfällen gekommen ist. Drei der Unfälle fallen dabei in die Kategorie der Fussgängerunfälle, zwei weitere ereigneten sich entlang der vorhandenen Parkfelder. Es ist davon auszugehen, dass die bestehende Parkierung entlang der Strasse wie auch die Sicherheitsdefizite an den Fussgängerstreifen einen Einfluss auf das Unfallgeschehen in diesem Abschnitt haben.



Abb. 2: Polizeilich registrierte Unfälle im Perimeter der letzten 5 Jahre

Mit dem Bau von Fussgängerschutzinseln, der Verschiebung der Fussgängerstreifen aus Zufahrtbereichen sowie der Herstellung der notwendigen Sichtweiten erhält der Fussverkehr beim Queren der Fahrbahn einen minimalen, geschützten Annäherungs- und Sicherheitsbereich, welcher vom Verkehr mit genügender Distanz eingesehen werden kann. Die Massnahmen erhöhen die Sicherheit der Fussgängerstreifen deutlich. Die Verhinderung von unterschrittenen Sichtweiten sowie die Ausstattung von Fussgängerstreifen mit Mittelschutzinseln gehören nach Praxis der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) zu den «Big-Five» (die 5 wichtigsten Sicherheitsanforderungen an Fussgängerstreifen) und sind deshalb möglichst konsequent herzustellen.

Zur Umsetzung dieser Massnahmen und der Verbesserung der Fussgängerstreifen-Schwachstellen im Projektperimeter sind im Abschnitt knapp 14 Parkfelder (73 Meter) aufzuheben. Namentlich die Parkfelder vor den Gebäuden 307, 315, 332 und 344. Die Parkfelder vor den Gebäuden 313 und 347 müssen dagegen nur eingekürzt werden, um der minimalen Sichtweite von 55 Meter auf den Annäherungsbereich zu genügen.

In einer zweiten Phase soll, nach der Einführung und Umsetzung der flächendeckenden Blauen Zone im Gebiet, die Aufhebung und der Ersatz der restlichen Längsparkfelder entlang der übergeordneten Veloverbindung auf der Wülflingerstrasse geprüft werden. Damit können im ganzen Perimeter normgerechte und sichere Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr angeboten werden und die Verbindungen gemäss Vorgabe des Richtplans umgesetzt werden.

2. Aufzuhebende Anordnungen und Rechtsmittel

Die Erstellung der Mittelschutzzinseln stellt eine bauliche Massnahme von untergeordneter Bedeutung dar, womit gemäss § 13 Abs. 1 und § 17 Abs. 5 StrG auf ein Planaufgabe- und Einspracheverfahren verzichtet werden kann. Für die Entfernung der Markierungen ist jedoch eine zu publizierende Verkehrsordnung nötig. Zudem sind die im Widerspruch zu diesem Stadtratsbeschluss oder der neuen Strassengeometrie stehenden Verkehrsanordnungen aufzuheben bzw. gemäss Art. 101 Abs. 3 SSV zu entfernen.

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

3. Externe und interne Kommunikation

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

4. 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.

Beilage:

1. Plan zur Verkehrsordnung