



Protokollauszug vom

01.11.2023

Departement Bau und Mobilität / Tiefbauamt:

Busbevorzugung, Verkehrsanordnung Anpassung Temporegime und Verbesserung Verkehrssicherheit Tösstalstrasse, Seemerbuck

IDG-Status: teilweise öffentlich

SR.23.803-1

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Das Projekt zur Busbevorzugung auf der Tösstalstrasse, Knoten Eidbergstrasse, wird zur Kenntnis genommen.

2. Die Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Tösstalstrasse, Seen bis Sennhof, werden zur Kenntnis genommen.

3. Verkehrsanordnung

3.1 Auf der Tösstalstrasse, zwischen den Ortseingängen Winterthur (Seen) und Winterthur (Sennhof), wird ein Temporegime von 60 km/h mit dem Signal 2.30 «Höchstgeschwindigkeit» eingeführt.

3.2 Auf der Eidbergstrasse, im Abschnitt Tösstalstrasse bis Lachenweg, wird ein Temporegime von 60 km/h mit dem Signal 2.30 «Höchstgeschwindigkeit» eingeführt.

3.3 Auf der Tösstalstrasse, im Abschnitt Eidbergstrasse bis Ortseingang Winterthur (Sennhof), wird den Fussgängern und Benützern von fahrzeugähnlichen Geräten der Zugang von der Eidbergstrasse auf den östlichen Radweg mit dem Signal 2.15 «Verbot für Fussgänger» untersagt.

3.4 Die im Widerspruch zu dieser Verfügung stehenden Verkehrsanordnungen werden aufgehoben.

3.5 Gegen diese Verkehrsordnung kann innert 30 Tagen von der Publikation an gerechnet beim Statthalteramt des Bezirks Winterthur Rekurs erhoben werden. Die Rekurschrift 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.

4. Das Tiefbauamt wird beauftragt:

4.1 durch die Abteilung Mobilität die Verkehrsordnung gemäss Ziff. 3 amtlich zu publizieren.

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

5. Die Kosten gehen zu Lasten des Projekts 11638, «Steuerungs- und Dosierungskonzept – Überlastungsschutz Tösstalstrasse».

6. Die Medienmitteilung wird gemäss Beilage genehmigt.

7. Beschluss und Begründungen werden in Koordination mit der amtlichen Publikation gemäss Dispo Ziffer 4.1 am 3. November 2023 veröffentlicht.

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

Vor dem Stadtrat  
Der Stadtschreiber:



A. Simon

## Begründung:

### 1. Ausgangslage

Im Jahr 2014 wurde der Knoten Tösstal-/Eidbergstrasse als Standort für eine neue Lichtsignalanlage (LSA) identifiziert (vgl. Massnahmen zur Regionalen Verkehrssteuerung, RVS, siehe Beilage). Bereits damals wurden Fahrtzeitverluste auf der Buslinie 9 stadteinwärts registriert, die vor allem aus der Überlastung der Tösstalstrasse im Bereich Seen resultieren. Zudem wurden auch damals Sicherheitsbedenken zum Fussgängerübergang angemerkt und die zahlreichen Auffahrunfälle in diesem Bereich hervorgehoben. Aus diesen Gründen sollte eine vollwertige LSA errichtet werden, die zum einen die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht, wie auch als Busbevorzugungsanlage fungieren sollte. Die Umsetzung dieser Anlage hat sich bis heute verzögert, da die Brücke der Eidbergstrasse über das SBB-Gleisstrasse sanierungsbedürftig ist.

### 2. Projekt

Um zu verhindern, dass Stadtbus Winterthur weiterhin hohe Verlustzeiten auf der Strecke einfährt, soll eine provisorische Busbevorzugungsanlage (LSA) auf der Tösstalstrasse errichtet werden. Im Zusammenhang mit der kurzfristigen Umsetzung werden, gestützt auf Ziffer 3 des Stadtratsbeschlusses zur Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr vom 1. Dezember 2021 (SR.21.915-1), Schwachstellen der Priorität 1 möglichst schnell und mit einfachen Mitteln behoben. Insbesondere sicherheitsrelevante Schwachstellen sowie solche auf übergeordneten Achsen sollen möglichst schnell angegangen werden. Das vorliegende Projekt behebt mit signalisations- und markierungstechnischen Massnahmen sowie kleinen baulichen Anpassungen von untergeordneter Bedeutung mehrere Schwachstellen für den Fuss- und Veloverkehr, wobei diese Massnahmen mit einem späteren Vollausbau kompatibel sind.

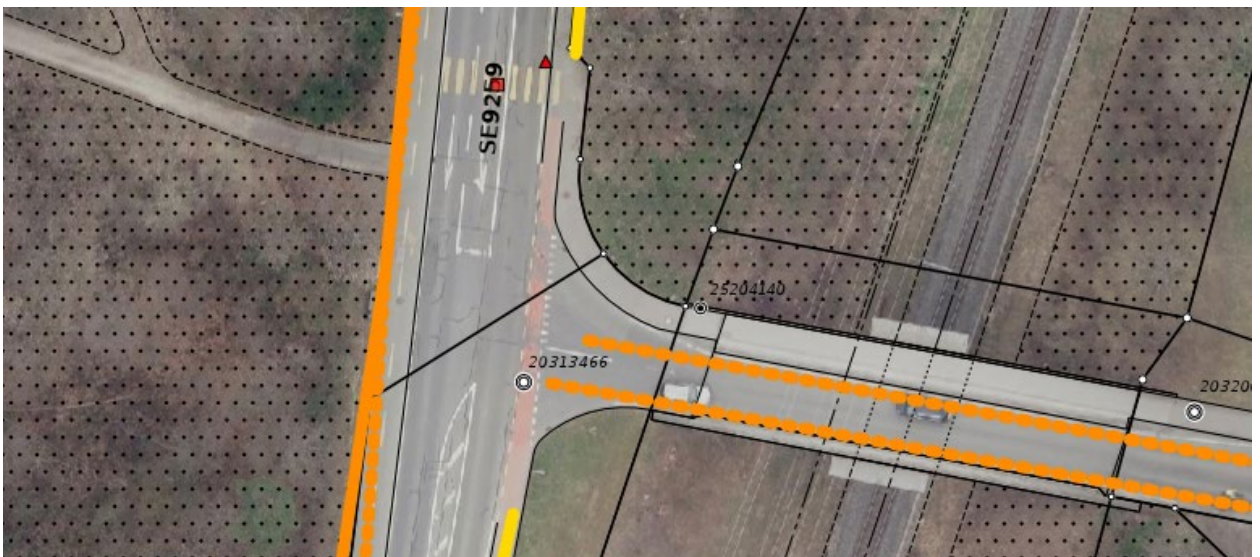


Abb. 1: Ausschnitt Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr Winterthur

Der Vollausbau des Knotens Tösstal-/Eidbergstrasse, inklusive einer vollwertigen LSA, ist zwar in Planung, wird jedoch erst in einigen Jahren umgesetzt. Die Anlage am Knoten ist erst mit einer Sanierung oder einem Neubau der Brücke über das SBB-Gleistrasse und der damit einhergehenden Verbreiterung der Zufahrt auf zwei normgerechte Fahrspuren realisierbar.

Um dennoch kurzfristig die Verlustzeiten auf der Stadtbuslinie 9 zu verringern und einer Fahrplanausdünnung vorzubeugen, soll eine provisorische Busbevorzugungsanlage errichtet werden. Diese soll den stadteinwärts fliessenden Verkehr so regeln, dass eine Überlastung des innerstädtischen Verkehrsnetzes in Seen verhindert werden kann und somit Verlustzeiten für die Buslinie 9 stadteinwärts reduziert werden können. Vergleichbar einer Rampenbewirtschaftung an Autobahnauffahrten wird der stadteinwärts fliessende Verkehr so portioniert, dass die LSA auf der Tösstalstrasse, Höhe Kanzleistrasse, die eintreffende Verkehrsmenge ohne grössere Rückstaus bewältigen kann. Die Anlage wird die Kapazität der Tösstalstrasse im Vergleich zur heutigen Situation nicht negativ beeinflussen. Es kommt lediglich zu einer Verlagerung des bereits heute auftretenden Staus vom innerstädtischen Bereich in Seen, auf den Streckenabschnitt der Tösstalstrasse ausserhalb des bebauten Gebietes.

In diesem Zusammenhang ergibt sich die Möglichkeit, den im Perimeter befindlichen Fussgängerstreifen auf dem Seemerbuck zu sanieren. Dieser ist gemäss Schwachstellenanalyse als Schwachstelle der Priorität 1 klassiert und möglichst schnell zu beheben. Der Fussgängerstreifen weist heute gravierende Mängel auf und missachtet mehrere «Big-Five» (die 5 wichtigsten Sicherheitsanforderungen an Fussgängerstreifen), welche von der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) für den sicheren Betrieb von Fussgängerstreifen definiert wurden. So sind die Sichtweiten aufgrund der hohen Geschwindigkeit (80 km/h) sowie der topografischen Gegebenheiten (Kuppe) nicht gegeben, die Anlage verfügt trotz langer Querungsdistanz und hoher Verkehrsbelastung über keine Mittelschutzinsel und durch die stadtauswärts führende Linksabbiegespur muss der Fussverkehr zwei Fahrstreifen in dieselbe Fahrtrichtung queren. Mit der geplanten Verschiebung des Fussgängerstreifens in Richtung Sennhof können alle Schwachstellen mit relativ einfachen Mitteln behoben werden. Eine Integration in die Lichtsignalanlage der Busbevorzugung ist bei der provisorischen Ausführung nicht möglich, da damit alle angeschlossenen Strassen ebenfalls mit einem Lichtsignal geregelt werden müssten, was wie beim vollwertigen Ausbau des Knotens aufgrund der bestehenden Brücke heute noch nicht möglich ist.

Die nötigen kleinen, baulichen Massnahmen sind von untergeordneter Bedeutung, weshalb gemäss § 13 Abs. 1 und § 17 Abs. 5 Strassengesetz (StrG) auf ein Auflageverfahren nach StrG verzichtet werden kann.

### **3. Verkehrsanordnung**

Neben der Behebung der Sicherheitsdefizite am Fussgängerstreifen sind weitere Sicherheitsdefizite auf der Strecke insbesondere im Zusammenhang mit der Geschwindigkeit vorhanden. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf dem betroffenen Streckenabschnitt der Tösstalstrasse beträgt 80 km/h. Auf dem gesamten Streckenzug, insbesondere am Knoten Eidbergstrasse, ereignen sich gehäuft Unfälle. Im Rahmen des Tempogutachtens wurden die auf der Strecke vorhandenen Unfälle sowie Knoten analysiert. Es zeigte sich, dass der Knoten Eidbergstrasse gemäss VSS-Norm SN 640 009a in der aktuellen wie auch in der vorangegangenen Auswertungsperiode als Unfallschwerpunkt zu definieren ist. Häufigste Unfallarten im Zeitraum 2018 – 2022 (Total 36) waren Tierunfälle [12] und Auffahrunfälle [11]. Im Auswertungszeitraum wurde eine Person schwer und 12 Personen leicht verletzt.

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).

Das eingeholte Tempogutachten zeigt auf, dass eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h auf dem untersuchten Abschnitt der Tösstalstrasse zweck- und verhältnismässig ist und zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs wie auch der Emissionen (Lärm und Schadstoffe) führt. Im vorliegenden Fall sind somit die Bedingungen gemäss Art. 108 SSV zur Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit erfüllt. Durch die geplante Temporeduktion ist mit keiner Einschränkung der Leistungsfähigkeit des Abschnitts (Art. 104 Abs. 2<sup>bis</sup> KV) oder einer Beeinflussung des Verkehrs auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebiets (§28 KSigV) zu rechnen.

Mit der Verschiebung des Fussgängerstreifens am Knoten Tösstal-/Eidbergstrasse muss das Verbot zur Begehung und Befahrung des auf der Ostseite der Tösstalstrasse verlaufenden Radwegs durch Zufussgehende und Benützende von fahrzeugähnlichen Geräten (fäG) verdeutlicht werden. Diese Verdeutlichung und die damit verbundene Benutzungspflicht des Fussgängerstreifens werden mittels Anbringen des Signals 2.15 «Verbot für Fussgänger» an der betreffenden Stelle erreicht.

Neben der Herabsetzung der Geschwindigkeit werden zusätzliche Gefahrensignale (1.27 Lichtsignale und 1.31 Stau) errichtet sowie eine durchgehende Sicherheitslinie (Vermeidung von Überholvorgängen) markiert. Diese Massnahmen müssen nicht öffentlich publiziert werden.

Die im Widerspruch zu dieser Verfügung stehenden Verkehrsanordnungen sind aufzuheben.

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

#### **4. Externe und interne Kommunikation**

Die Medienmitteilung wird gemäss Beilage genehmigt. 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.

#### **5. Veröffentlichung**

Beschlüsse mit Rechtsmittelfrist, die amtlich zu publizieren sind, sind grundsätzlich öffentlich. Damit Klarheit über den Beginn der Rechtsmittelfrist herrscht, ist dieser Beschluss am 3. November 2023 zum Datum der amtlichen Publikation zu veröffentlichen.

#### **Beilagen:**

1. Signalisations- und Markierungsplan
2. Medienmitteilung
3. Tempogutachten
4. Situationsplan Knoten Tösstalstrasse/Eidbergstrasse
5. Regionale Verkehrssteuerung (RVS) mit LSA, 2014, Marty + Partner Verkehrstechnik