

Protokollauszug vom

10.05.2023

Departement Bau und Mobilität / Tiefbauamt:

Verkehrsordnung: Erweiterung Tempo-30-Zone «Ruchwiesen/Zinzikon» / Einführung Begegnungszone «Farmerstrasse»

IDG-Status: teilweise öffentlich

SR.23.324-1

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Verkehrsordnung

1.1 Die bestehende Tempo-30-Zone «Ruchwiesen/Zinzikon» wird gegen Nord-Osten erweitert und neu durch die Siedlungsgrenze im Norden und die Stadlerstrasse im Osten begrenzt. Die Zone wird auf die nachstehend aufgeführten Strassenabschnitte mit dem Signal 2.59.1 «Zonensignal mit Höchstgeschwindigkeit 30» erweitert.

- Reutlingerstrasse; Stadlerstrasse bis Flurweg mit Kat. Nr. OB14331
- Flurweg OB14331 und OB16472; Reutlingerstrasse bis Ruchwiesenstrasse

1.2 Im Gebiet «Farmerstrasse» wird in den nachstehend aufgeführten Strassen eine Begegnungszone mit dem Signal 2.59.5 eingeführt.

- Farmerstrasse; Reutlingerstrasse bis Im Langen
- Im Langen

1.3 Auf der Strasse «Im Langen», im Abschnitt Stadlerstrasse bis Farmerstrasse, wird ein Teilfahrverbot mit dem Signal 2.13 «Verbot für Motorwagen und Motorräder», ausgenommen Zubringer der Stadlerstrasse 175 und 179, eingeführt.

1.4 Auf der Farmerstrasse wird bei der Einmündung in die Reutlingerstrasse der Vortrittsentzug mit der Entfernung des Signals 3.02 «Kein Vortritt» aufgehoben. Auf dem Knoten gilt das Rechtsvortrittsregime nach Art. 36 Abs. 2 SVG.

1.5 Die im Widerspruch zu diesem Stadtratsbeschluss stehenden Verkehrsordnungen werden

aufgehoben.

1.6 Gegen diese Verkehrsordnung kann während der Rekursfrist 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.

2. Das Tiefbauamt wird beauftragt:

2.1 durch die Abteilung Verkehr die Verkehrsordnungen gemäss Ziff. 1 amtlich zu publizieren.

2.2 durch die Abteilung Strasseninspektorat nach den Weisungen der Abteilung Verkehr die Signalisation und das Markieren sowie die untergeordneten baulichen Massnahmen im Sinne von Ziff. 2 der Erwägungen vorzunehmen.

3. Die Kosten gehen zu Lasten des Projekts «Wohnschutz- u. Verkehrsberuhigungsmassnahmen».

4. Mitteilung an: Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, Verkehr, Projekte, Strasseninspektorat; 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).

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). Ausgenommen von der Gutachtenpflicht sind Anordnungen von Begegnungszonen und Tempo-30-Zonen auf nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen (Art. 108 Abs. 4^{bis} und Art. 2a Abs. 5 und 6 SSV). Auf Grundlage dessen werden für solche Verkehrsanordnungen nur bei überkommunal klassierten Strassen (verkehrsorientiert) und kommunal klassierten Strassen (Empfehlung UVEK bezüglich Rechtsmittelverfahren) verkehrstechnische Gutachten erstellt.

Im Juni 2021 (SR.21.457-1) hat der Stadtrat das «Zielbild Temporegime der Stadt Winterthur» genehmigt und zur Publikation freigegeben. Zudem wurde das Departement Bau, Tiefbauamt, in Ziffer 3 beauftragt, künftige Verkehrsprojekte und Strassenbauprojekte auf der Basis der Zielbilder der Etappe «Morgen» und «Vision Winterthur 2040» zu erarbeiten. In der Etappe «Morgen» des «Zielbilds Temporegime der Stadt Winterthur» ist für alle untergeordneten Strassenabschnitte Tempo 30 vorgesehen. Anstelle der Einführung von Tempo 30 ist auf Wunsch der anwohnenden Bevölkerung auch die Umsetzung einer Begegnungszone möglich.

Im August 2022 stellten Anwohnende aus dem Quartier «Farmerstrasse» den Antrag auf eine Prüfung zur Einführung einer Begegnungszone. Alle Anwohnenden wurden daraufhin eingeladen

sich zu einer Begegnungszone zu äussern. In der Abstimmung sprachen sich 68 zu 17 Bewohnende für eine Begegnungszone aus.

Die Erweiterung der Tempo-30-Zone «Ruchwiesen/Zinzikon» und die gleichzeitige Einführung der Begegnungszone «Farmerstrasse» unterstützen somit die vom Stadtrat verabschiedete übergeordnete Planungsgrundlage «Zielbild Temporegime». Durch die Reduktion der Geschwindigkeit auf 30 km/h bzw. 20 km/h erfolgt ein Lückenschluss bei der Einführung der flächendeckenden Tieftempozonen in den städtischen Quartieren. Die Umsetzung ist dabei mit der Einführung der Flächendeckenden Blauen Zone 28 «Zinzikon/Guggenbühl» koordiniert.

2. Verkehrstechnische Beurteilung

Bei den Strassen im Perimeter handelt es sich um Erschliessungsstrassen innerhalb eines Wohngebietes. Die Strassen im Perimeter weisen keine Klassierung im kommunalen Richtplan auf und sind somit als nicht verkehrsorientiert zu beurteilen. Die Reutlingerstrasse verbindet als Alternative zur Stadlerstrasse Oberwinterthur mit Reutlingen. Entlang der Reutlingerstrasse ist im kommunalen Richtplan eine bestehende übergeordnete Radroute festgelegt. Entlang der Farmerstrasse und in Bereichen der Strasse «Im Langen» sind bestehende und geplante Fuss- und Wanderwege festgelegt. Im Knotenbereich Stadlerstrasse/Farmerstrasse wendet die Buslinie 1 auf einer Buswendeanlage.

Im Perimeter sind Sicherheitsdefizite vorhanden, welche mit der Erweiterung der Tempo-30-Zone und der Einführung der Begegnungszone entschärft werden können. Namentlich handelt es sich dabei um nicht baulich ausgestaltete Trottoirs, unübersichtliche Gebäudezugänge, nicht normgerechte Sichtweiten am Knoten sowie nicht normgerechte Fahrbahnbreiten mit bestehendem Mischverkehr zwischen motorisiertem Verkehr und Fussverkehr. Zusätzlich manövrieren im Bereich der Wendeanlage Busse im Linienbetrieb. Die dadurch entstandenen Konfliktpunkte erhöhen das Sicherheitsrisiko für alle Verkehrsteilnehmenden.

Die Strasse «Im Langen» weist im Abschnitt zwischen Stadlerstrasse und Farmerstrasse Fuss- und Velowegcharakter auf. Zum einen verfügt die Strasse im Abschnitt über keinen Asphaltbelag, sondern eine Verbundsteinoberfläche, zum anderen unterschreitet sie mit einer Breite von knapp drei Metern jegliche Mindestfahrbahnbreiten. Im Rahmen der Einführung einer Begegnungszone ist es somit angezeigt, die Befahrung dieser Strecke zur Steigerung der Verkehrssicherheit auf ein Minimum zu reduzieren. Mit der Einführung des Fahrverbots dürfen nur Zubringerinnen und Zubringer der direkt angeschlossenen Parzellen den Weg mit Motorwagen oder Motorrädern befahren. Das restliche Quartier wird über die Farmerstrasse und die Reutlingerstrasse weiterhin sehr direkt und sicher an die übergeordnete Stadlerstrasse angeschlossen.

Die Strasse «Im Langen» liegt im Eigentum von 12 anstossenden Parteien, ist jedoch nicht als Privatstrasse gekennzeichnet oder mit einem Fahrverbot belegt. Nach Art. 1 Abs. 2 VRV ist sie somit als öffentliche Strasse zu betrachten. Auf öffentlichen Verkehrsflächen privater Eigentümerschaften kann die Behörde gemäss Art. 113 Abs. 1 SSV nach Anhörung der Eigentümerschaft Verkehrsanordnungen und Verkehrsbeschränkungen verfügen. Diese Anhörung fand im Rahmen einer schriftlichen Einladung vom 23. Januar 2023 bis zum 28. Februar 2023 statt.

Von Seiten der Eigentümerschaften gingen drei Anfragen um genauere Informationen ein. Eine Partei sprach sich gegen die Einführung einer Begegnungszone aus. Begründet wird das Anliegen mit dem Vortritt für den Fussverkehr und der Möglichkeit zum Spielen auf der Strasse trotz des unübersichtlichen Strassenraums (Parkierung und Tiefgaragenausfahrt), was zu kritischen Situationen zwischen Kindern und Fahrzeugführenden führen könnte. Weiter wurde auf die bereits grosse Anzahl an Spiel- und Aufenthaltsanlagen im Quartier hingewiesen. Es wurde der Antrag gestellt, eine Tempo-30-Zone anstatt einer Begegnungszone einzuführen. Aus Sicht der Verkehrssicherheit kann der Einwand nachvollzogen werden, da Teile der Farmerstrasse gemäss Beurteilung tatsächlich unübersichtlich und schlecht einsehbar sind. Jedoch ist bereits heute das Spielen auf der Farmerstrasse nach Art. 46 Abs. 2^{bis} VRV erlaubt. Die grösste Gefahr geht somit von unerwarteten Situationen aus, bei welchen für eine angemessene Reaktion zu hohe Geschwindigkeiten gefahren werden. Eine Risikominimierung ist mit der Einführung einer Begegnungszone somit gegeben.

Die Einführung des Rechtsvortrittsregimes am Knoten Reutlingerstrasse/Farmerstrasse ist nach geltender UVEK-Verordnung in Tieftempozonen anzustreben. Weiter kann mit dieser Massnahme die Verkehrssicherheit für Fahrzeuge aus der Farmerstrasse deutlich erhöht werden. Die bestehende Vortrittssituation lässt keine normgerechte Sichtweite auf die Reutlingerstrasse zu. Neben der Sicherheit für Fahrzeuge aus der Farmerstrasse wird mit der Einführung des Rechtsvortritts und der damit einhergehenden Rechtsvortrittmarkierung auch der Strassenverlauf für den stadteinwärts fahrenden Verkehr auf der Reutlingerstrasse verdeutlicht. Mit der Anpassung des Wendeplatzes für Doppelgelenkbusse musste die Grünrabatte, welche die Linkskurve verdeutlichte, entfernt werden. Damit ist heute optisch eine gerade Durchfahrt auf die Stadlerstrasse gegeben, dieser Umstand kann mit der neuen Markierung entschärft werden. Mit der Reduktion der Geschwindigkeit am Knoten durch die Einführung des Rechtsvortritts wird das Gefahrenpotenzial jedoch deutlich minimiert.

Um zusätzliche Konflikte am neuen Rechtsvortrittsknoten zu minimieren, wurde in Absprache mit Stadtbus entschieden, die Situation zwischen anfahrenden Fahrzeugen von der Farmer- und Reutlingerstrasse sowie linksabbiegenden Doppelgelenktrolleybussen von der Stadlerstrasse zu

verbessern. Dazu wird die südliche Grünrabatte minimal zugunsten des Busses verkürzt und die an die Stadlerstrasse zuführende Fahrspur auf die Minimalbreite verengt. Mit diesen baulichen Anpassungen ist das Linksabbiegen des Busses trotz wartendem Verkehr möglich. Des Weiteren werden am Knoten Reutlingerstrasse / Farmerstrasse die Signale 1.30 «Andere Gefahren» mit dem Zusatz «Buswendeplatz» montiert. Damit wird die Aufmerksamkeit auf manövrierende Busse bei anderen Verkehrsteilnehmenden gesteigert.

Neben den genannten Sicherheitsdefiziten ist die Erweiterung der Tempo-30-Zone auch auf Grundlage des Umweltschutzgesetzes (USG) anzustreben. Das Umweltschutzgesetz schreibt vor, unabhängig der geltenden Immissionsgrenzwerte, die Belastungen der Umwelt soweit zu senken, wie dies wirtschaftlich tragbar und verhältnismässig ist. Die geplante Verkehrsanordnung ist somit im Sinne des USG. Durch die reduzierte Geschwindigkeit sinkt die allgemeine Lärmbelastung tendenziell. Negative Auswirkungen der geplanten Verkehrsanordnung auf das übergeordnete Verkehrssystem oder die Umwelt sind nicht zu erwarten.

Bei der Farmerstrasse, im Abschnitt «Im Langen» bis zum Wendeplatz, handelt es sich um eine Privatstrasse mit richterlichem Fahrverbot nach Art. 258 ff ZPO. Dieses ist zum öffentlichen Teil der Farmerstrasse hin signalisiert. Dieser Teil der Farmerstrasse wird dementsprechend nicht als öffentlicher Strassenraum betrachtet und als Privatfläche behandelt.

Die Anpassung der Grünrabatte stellt eine bauliche Massnahme von untergeordneter Bedeutung dar, womit gemäss § 13 Abs. 1 und § 17 Abs. 5 StrG auf ein Auflageverfahren verzichtet werden kann.

3. Aufzuhebende Anordnungen und Rechtsmittel

Die im Widerspruch zu diesem Stadtratsbeschluss 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

Es ist keine Medienmitteilung vorgesehen. Die Verkehrsanordnung wird durch die Abteilung Verkehr des Tiefbauamtes amtlich publiziert. Wird die Verkehrsanordnung rechtskräftig und steht die Umsetzung der Massnahmen bevor, prüft die Abteilung Verkehr, 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 erst zum Datum der amtlichen Publikation zu veröffentlichen. Das Departementssekretariat Bau orientiert dazu die Stadtkanzlei über das Datum der amtlichen Publikation.

Beilage:

1. Signalisations- und Markierungsplan