

Protokollauszug vom

21.01.2026

Departement Bau und Mobilität / Tiefbauamt:

Verkehrsordnung: Anpassung Verkehrsregime Auenrainstutz

IDG-Status: teilweise öffentlich

Beschluss-Nr.: 2026/86

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Verkehrsordnung

1.1 Auf folgenden Wegen wird ein Fussweg mit dem Signal 2.61 angeordnet. Fahrrädern wird das Befahren durch das Anbringen des Zusatztexts «Fahrrad im Schrittempo gestattet» erlaubt. Schnellen und schweren Motorfahrrädern wird das Befahren durch das Anbringen des Zusatztextes «Motorfahrrad verboten» untersagt.

- Gesamter Auenrainstutz von der Auenrainstrasse bis zur Hündlerstrasse
- unbenannter Verbindungsweg TO4315
- unbenannter Verbindungsweg TO4013

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

3. Die Kosten gehen zu Lasten des Projekts 11701, «Kleinmassnahmen Velo, Kommunalstr.».

4. Das Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, wird beauftragt, den Bericht «Auenrainstutz, Öffnung für den Radverkehr, Pilotversuch und Monitoring» gemäss Beilage 2 im städtischen Verzeichnis über Studien, Planungen, Gutachten und Berichte einzutragen.

5. Beschluss und Begründungen werden in Koordination mit der amtlichen Publikation gemäss Dispositivziffer 2 veröffentlicht. Das Departementssekretariat Bau und Mobilität informiert die Stadtkanzlei über den Zeitpunkt.

6. Mitteilung an: Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, Mobilität, Projektierung und Realisierung, Betrieb und Unterhalt, Planung und Koordination; Departement Sicherheit und Umwelt, Stadtpolizei, Schutz und Intervention; 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).

In einem übergeordneten Fuss- und Veloverkehrskonzept wurde die Anbindung von Dätt nau an den Stadtkörper mit dem Velo als wenig attraktiv eingestuft. Im heutigen Zustand kann die Hangkante zwischen Dätt nau und Töss (Auenrainstutz) mit rund 35 m Höhendifferenz lediglich über eine steile Fusswegverbindung mit allgemeinem Fahrverbot überwunden werden. Eine Zählung im März 2024 hat ergeben, dass bereits heute mehr Velos als Zufussgehende den Weg benutzen. In einer Machbarkeitsstudie wurde nachgewiesen, dass die Veloverbindung zwischen Dätt nau und Töss beim «Auenrainstutz» verbessert werden kann, indem der bestehende Fussweg ausgebaut wird. Eine Umsetzung dieser Verbesserung ist frühestens per 2030 möglich.

Bis dahin würde diese schwerwiegende Netzlücke für den Veloverkehr bestehen bleiben. Zwar ist der Weg aufgrund der Breite und der Neigung nur bedingt für das Befahren durch Velos geeignet. Die heutige Situation zeigt jedoch, dass dies trotz Fahrverbot schon jetzt der vorherrschende Zustand ist.

Seit Juli 2025 ist der Auenrainstutz als Pilotversuch für den Radverkehr für maximal ein Jahr geöffnet. Dieser Pilotversuch wurde von einem externen Verkehrsplanungsbüro begleitet und mittels Monitorings verkehrstechnisch geprüft und beurteilt.

2. Massnahmen Pilotversuch

Das absolute Fahrverbot wurde für den Pilotversuch durch die Signalisation «Fussweg» mit dem Zusatztext «Velos im Schrittempo gestattet» ersetzt. Neben der Signalisation wurden Sensibilisierungsmassnahmen für den Verhältnissen angepasstes Fahrverhalten umgesetzt. Namentlich sind dies Markierungen «bitte langsam», welche auf dem Fussweg angebracht wurden. Zudem wurde zur Verbesserung der Sicht ein Pflanzenrückschnitt im Frühling veranlasst. Auch wurden der Winterdienst und die Unterhaltsarbeiten (Laub) während des Versuchs intensiviert.

3. Verkehrstechnische Beurteilung

Der Bericht zum Monitoring mit einer fachlichen Empfehlung zeigt auf, dass die versuchsweise Öffnung des Auenrainstutzes für den Veloverkehr weder zu höheren Frequenzen noch zu sicherheitsrelevanten Veränderungen geführt hat. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (schmale Fahrbahn, enge Kurven und starke Neigung) wurden tiefe gefahrene Geschwindigkeiten im Veloverkehr beobachtet. Dies wirkt sich positiv auf die Sicherheit bei den Begegnungsfällen zwischen dem Fuss- und Veloverkehr aus und ist förderlich für die gegenseitige Akzeptanz. Es wird empfohlen, den Auenrainstutz als Übergangslösung bis zum baulichen Ausbau für den Veloverkehr, ausgenommen von schnellen und schweren Motorfahrrädern wie z. B. schnellen E-Bikes und Mofas, zu öffnen.

Die neue Radsignalisation des ASTRA vom 1. Juli 2025 erlaubte mit der Signalisierung während der versuchsweisen Öffnung auch schnellen und schweren E-Bikes die Benutzung des Auenrainstutzes. Diese Öffnung für schnelle und schwere Motorfahrräder (z. B. schnelle E-Bikes und Mofas) stellt aufgrund längerer Bremswege, besonders bei nassen Verhältnissen, ein Sicherheitsrisiko für den sich bergauf bewegenden Fuss- und Veloverkehr dar, weshalb eine Zusatztafel «Motorfahrräder verboten» angebracht wird.

Die bereits umgesetzten Massnahmen bezüglich Markierung werden als ausreichend beurteilt. Der intensivierte Winterdienst und Unterhalt sowie der jährliche Pflanzenrückschnitt im Frühling werden auch nach dem Pilotprojekt beibehalten.

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. Externe und interne Kommunikation

Es ist keine Medienmitteilung vorgesehen. 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.

6. 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. Der Bericht «Auenrainstutz, Öffnung für den Radverkehr, Pilotversuch und Monitoring» gemäss Beilage 2 ist durch das Tiefbauamt auch im Verzeichnis über Studien, Planungen, Gutachten und Berichte einzutragen.

Beilagen:

1. Signalisations- und Markierungsplan Auenrainstutz, Öffnung für Veloverkehr
2. Bericht «Auenrainstutz, Öffnung für den Radverkehr, Pilotversuch und Monitoring»