

Protokollauszug vom

30.08.2023

Departement Bau und Mobilität / Tiefbauamt:

Verkehrsordnung: Verbesserung Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr Industrie-
strasse

IDG-Status: teilweise öffentlich

SR.23.634-1

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Dem Projekt zur Verbesserung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr auf der Industrie-
strasse im Bereich der Knoten mit der Scheideggstrasse und der Rudolf-Diesel-Strasse wird zu-
gestimmt.

2. Verkehrsordnung

2.1 Auf der Industriestrasse, auf Höhe Scheideggstrasse, wird auf den markierten Fussgänger-
schutzinseln der Verkehr mit dem Signal 2.34 «Hindernis rechts umfahren» zum Befahren in der
angezeigten Richtung verpflichtet.

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

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

3. Das Tiefbauamt wird beauftragt:

3.1 durch die Abteilung Mobilität die Verkehrsordnung gemäss Ziff. 2 amtlich zu publizieren.

3.2 durch die Abteilung Betrieb und Unterhalt nach den Weisungen der Abteilung Mobilität die Signalisation und das Markieren sowie die untergeordneten baulichen Massnahmen im Sinne von Ziff. 1 der Erwägungen vorzunehmen.

4. Die Kosten gehen zu Lasten des Projekts «Wohnschutz- und Verkehrsberuhigungsmassnahmen».

5. Mitteilung an: Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, Mobilität, Projektierung und Realisierung, Betrieb und Unterhalt; Departement Sicherheit und Umwelt, Stadtpolizei; Departement Technische Betriebe, Stadtbus; 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. Das vorliegende Projekt behebt mit signalisations- und markierungstechnischen Massnahmen sowie kleinen baulichen Anpassungen von untergeordneter Bedeutung mehrere Schwachstellen für den Fuss- und Veloverkehr.



Abb. 1: Ausschnitt Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr Winterthur

Die bestehenden Fussgängerstreifen am Knoten Industriestrasse/Scheideggstrasse und Industriestrasse/Rudolf-Diesel-Strasse weisen gravierende Sicherheitsmängel auf. Auf Höhe Scheideggstrasse queren Zufussgehende direkt hinter dem stehenden Bus, auf Höhe Rudolf-Diesel-Strasse wird im Einlenkbereich gequert. Entgegenkommende Fahrzeuge haben dabei keine oder nur sehr eingeschränkte Sicht auf den vortrittsberechtigten Fussverkehr.

Eine Grobanalyse der vorhandenen Unfalldaten am Knoten zeigt, dass es in den letzten fünf Jahren zu fünf polizeilich registrierten Unfällen am Knoten gekommen ist. Die Unfälle decken dabei ein grosses Spektrum an Ursachen ab (siehe Abb. 2). Eine mögliche Begründung für dieses grosse Spektrum ist die sehr unübliche Situation mit zwei einfallenden Nebenstrassen nah beieinander und der dazwischenliegenden Bushaltestelle.



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

Mit der Markierung von Fussgängerschutzinseln sowie der frühzeitigen Rückführung des Veloverkehrs auf die Fahrbahn erhält der Fussverkehr beim Queren der Fahrbahn einen minimalen, geschützten Warte- und Sicherheitsbereich, welcher vom Verkehr mit genügender Distanz eingesehen werden kann. Die Massnahme erhöht die Sicherheit am Fussgängerstreifen deutlich. Die Verhinderung von unterschrittenen Sichtweiten - insbesondere auch an Bushaltestellen - ist nach Praxis der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) ein «Big-Five» (Die fünf wichtigsten Sicherheitsanforderungen an Fussgängerstreifen) und deshalb möglichst konsequent zu bereinigen.

Für den Veloverkehr wird mit der Einführung des Mehrzweckstreifens zwischen den Schutzinseln eine minimale Querungshilfe auf der nach Velorichtplan übergeordneten Radroute entlang der Scheideggstrasse eingeführt. Die Mindestbreite von 2.00 Meter für Veloquerungshilfen ist grundsätzlich anzustreben, kann aber im vorliegenden Fall nicht eingehalten werden, da ansonsten

grössere bauliche Massnahmen oder die Aufhebung des Velostreifens entlang der Industriestrasse die Folge wären. In einer Gesamtbetrachtung wurde deshalb die Breite von 1.50 Meter für die Querungshilfe als sofortige Verbesserung der Situation ohne Verschlechterung der Infrastruktur auf der Industriestrasse gewählt.

Mit der Erstellung der beiden markierten Mittelschutzinseln wird zusätzlich das Überholen des Busses verhindert. Auch diese Konsequenz ist mit Sicht auf die Verkehrssicherheit und die vorhandenen Sichtverhältnisse am Knoten und den angrenzenden Grundstückserschliessungen zu begrüssen. Um das Verbot des falschseitigen Umfahrens der markierten Schutzinseln zu verdeutlichen, sind an beiden Inselköpfen Inselschutzpfosten mit dem Signal 2.34 «Hindernis rechts umfahren» anzubringen. Ein Umfahren des stehenden Busses über den angrenzenden Parkplatz ist gemäss bestehender Signalisation verboten. Eine verstärkte Missachtung dieses Verbots könnte jedoch durch die geplanten Massnahmen entstehen. Das Gefahrenpotenzial dieser Missachtung wird jedoch gegenüber der heutigen Situation als deutlich geringer eingeschätzt. Im Rahmen einer Nachkontrolle sind unter Umständen Massnahmen zur Eindämmung des Fehlverhaltens umzusetzen.

Die Anpassungen der Trottoirrampen stellen bauliche Massnahmen von untergeordneter Bedeutung dar, womit gemäss § 13 Abs. 1 und § 17 Abs. 5 StrG auf ein Planaufgabe- und Einspracheverfahren nach Strassengesetz verzichtet werden kann. Für das Anbringen der Signale 2.34 «Hindernis rechts umfahren» ist jedoch eine zu publizierende Verkehrsordnung nötig. Zudem sind die im Widerspruch zu dieser Verfügung oder der neuen Strassengeometrie stehenden Verkehrsordnungen sind 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.

2. Externe und interne Kommunikation

Es ist keine Medienmitteilung vorgesehen. 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.

3. 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. Signalisations- und Markierungsplan