

Kanzleistrasse Tempo-30-Zone

Gutachten

18. Februar 2019





Auftraggeber

Stadt Winterthur, Departement Bau
Tiefbauamt, Verkehrsplanung
Sandra Probst
Pionierstrasse 7
8403 Winterthur
sandra.probst@win.ch

Verfasser

Poliplan GmbH
Merkurstrasse 23
8400 Winterthur
Tel +41 52 511 20 30
www.poliplan.ch

Nik Schiller, nik.schiller@poliplan.ch
MSc ETH Raumentwicklung und Infrastruktursysteme, Verkehrsplaner SVI
Toralf Dittrich, toralf.dittrich@poliplan.ch
TU Dresden, Dipl.-Ing. Verkehrsingenieurwesen, Sicherheitsauditor VSS
Chantal Schmid-Mohni, chantal.schmid-mohni@poliplan.ch
Dipl. Kulturingenieurin ETH/SIA, Verkehrsplanerin SVI

Inhaltsverzeichnis

1	Auftrag und Zielsetzung	1
2	Gesetzliche Vorgaben	2
3	Analyse	4
3.1	Strassenmerkmale	4
3.2	Verkehrsberuhigte Zonen bestehend.....	5
3.3	Fotodokumentation.....	6
4	Verkehrliche Beurteilung.....	8
4.1	Netzhierarchie	8
4.2	Geschwindigkeit und Verkehrsaufkommen	8
4.3	Verkehrsverlagerungen.....	8
4.4	Leistungsfähigkeit	9
4.5	Reisezeiten	9
4.6	Öffentlicher Verkehr	9
4.7	Verkehrsablauf	9
4.8	Strassenumfeldnutzung	9
4.9	Verkehrssicherheit	10
4.10	Beurteilung Situation Kanzleistrasse	11
5	Zonenkonzept	12
5.1	Massnahmen.....	12
5.2	Nachkontrolle.....	14
5.3	Langfristig: Umgestaltung Kanzleistrasse.....	14
6	Empfehlung Kanzleistrasse.....	15

Anhänge

A1 Unfälle Kanzleistrasse 01.01.2013 – 31.12.2017

A2 Angaben Unfälle Kanzleistrasse 01.01.2013 – 31.12.2017

1 Auftrag und Zielsetzung

Auftrag

Die Stadt Winterthur ist aufgrund des übergeordneten Rechts verpflichtet, Lärmsanierungen auf Strassenabschnitten mit überschrittenem Immissionsgrenzwert durchzuführen. Zu diesem Zweck sind in erster Priorität Massnahmen an der Quelle zu prüfen. Hierzu gehören Geschwindigkeitsreduktionen.

Situation

Die Kanzleistrasse ist als Sammelstrasse klassifiziert. Zusammen mit der Landvogt-Waser-Strasse, der Seener- und Oberseenerstrasse ist sie eine der vier Hauptachsen zur Erschliessung der Quartiere von Seen. Für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr stellt sie eine wichtige und direkte Verbindung zum Bahnhof Seen her.

Die Verkehrsbelastung liegt bei rund 4'000 Motorfahrzeugen pro Tag. Eine hohe Anzahl Fussgängerquerungen während der Geschäftszeiten des Shopping Seen führt zu einem unsteten Verkehrsablauf und ist zusammen mit dem LSA-Knoten Tösstalstrasse leistungsbestimmend.

Ziele

Mit der Einführung der Tempo-30-Zone verfolgt die Stadt Winterthur folgende Ziele:

- Lärmreduktion durch Verkehrsberuhigung
- Stärkere Gewichtung der Siedlungsfunktion gegenüber der Verkehrsfunktion
- Verringerung der gefahrenen Geschwindigkeiten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- Anpassung des Verkehrsverhaltens an die besonderen Bedürfnisse des Ortes, um einen sichere Erschliessung der angrenzenden Nutzungen zu ermöglichen

Im Rahmen des Tempo-30-Gutachtens wird geprüft,

- ob sich die Kanzleistrasse aus verkehrlicher Sicht für eine Temporeduktion eignet,
- wie sich Tempo 30 auf den Verkehrsablauf auswirkt,
- inwieweit abweichende Höchstgeschwindigkeiten nach Art. 108 Signalisationsverordnung gerechtfertigt sind.

2 Gesetzliche Vorgaben

Die Einführung von Tempo 30 basiert auf folgenden rechtlichen Bestimmungen:

- Art. 32 Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958
- Art. 2a, 22a und 108 Signalisationsverordnung (SSV) von 5. September 1979
- Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen, 28. September 2001
- Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn, UVEK, 19. März 2002

Signalisationsverordnung (Art. 108) / Bundesgerichtsentscheid (BGE 136 II 539)

Rechtlich ist die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf verkehrsorientierten Strassen zulässig, wenn die in Art. 108 Abs. 2 SSV aufgeführten Voraussetzungen gegeben sind, d.h. wenn:

- a. Eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;
- b. bestimmte Strassenzüge eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;
- c. auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;
- d. eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Der Grundsatz der Verhältnismässigkeit ist zu wahren.

Bezüglich Herabsetzung der Geschwindigkeit / Vortrittsrecht auf verkehrsorientierten Strassen ist ergänzend zur Signalisationsverordnung der Bundesgerichtsentscheid BGE 136 II 539 aus dem Jahr 2010 massgebend:

«Die Errichtung von Tempo-30-Zonen ist auch auf verkehrsorientierten Durchgangsstrassen ausnahmsweise zulässig, wenn aufgrund eines Gutachtens nachgewiesen ist, dass durch diese Massnahme [...] der Verkehrsablauf verbessert werden kann [...]. Die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen sieht ausdrücklich die Möglichkeit vor, in Tempo-30-Zonen eine vom Rechtsvortritt abweichende Vortrittsregelung zu treffen, wenn die Verkehrssicherheit es erfordert [...].»

Aus den aufgeführten Rechtsgrundlagen geht hervor, dass die Herabsetzung der Geschwindigkeit auf einer Hauptstrasse zulässig ist und diese den Charakter einer verkehrsorientierten Strasse (mit Vortrittsrecht und Fussgängerstreifen) behalten kann. Ein nicht begreifbarer Schilderwald mit Tempo-30-Strecke und angrenzenden Tempo-30-Zonen kann somit vermieden werden.

Notwendiges Gutachten

Gemäss den gesetzlichen Vorgaben Art. 32 Abs. 3 SVG und Art. 108 Abs. 4 SSV ist für die Einrichtung einer Tempo-30-Zone ein Gutachten notwendig. Im Gutachten sind alle bestehenden und absehbaren Sicherheitsdefizite, Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau, die geplanten Massnahmen und die möglichen Auswirkungen der Massnahmen darzulegen.

Umsetzung Tempo-30

Bei einer Tempo-30-Zone genügen auf Strassenzügen, welche einen V_{85} -Wert unter 40 km/h aufweisen, markierungstechnische Massnahmen, wie zum Beispiel Bodenmarkierungen «30». Bei einem V_{85} -Wert von 41 km/h und höher sind zwingend bauliche Massnahmen vorzusehen.

	Eine Zone ist unnötig		Signalisation genügt		Eine vollständige Umgestaltung ist nötig			
V_{85}	20	25	30	35	40	45	50	km/h
V_{50}		20	25	30	35	40	45	km/h
				Zusatzmassnahmen zur Verkehrsberuhigung sind nötig				

Beurteilungsschema der Geschwindigkeit auf die Einführung einer Tempo-30-Zone (© Touring Club Schweiz)

3 Analyse

3.1 Strassenmerkmale

Kriterium	Bemerkungen		
Strasse / Klassifizierung	Kanzleistrasse	Sammelstrasse	
Abschnittslänge	L ≈ 400 m		
Fahrbahnbreite	B = 7.0 m – 7.1 m		
Signalisierte Geschw.	V = 50 km/h		
Funktion	<input type="checkbox"/> verkehrorientiert, vorrangig Verbindung <input checked="" type="checkbox"/> verkehrorientiert, Erschliessung bedeutend <input type="checkbox"/> siedlungsorientiert	Ausrichtung der angrenzenden Bebauung auf die Kanzleistrasse, hoher Anteil an Interaktion im Strassenraum: viele Fussgängerquerungen, Grundstückszufahrten, Bushaltestellen und Freizeitanlagen	
Lage / Umfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Wohnen <input checked="" type="checkbox"/> Arbeiten <input checked="" type="checkbox"/> Verkauf <input checked="" type="checkbox"/> öffentliche Nutzung	<input checked="" type="checkbox"/> dichte Überbauung <input type="checkbox"/> lockere Überbauung <input type="checkbox"/> nicht überbaut	Nutzungszonen: Z4, W4G, W3/2.6, Oe, K111
Bestehendes Regime:	<input checked="" type="checkbox"/> 2-streifig <input type="checkbox"/> > 2-streifig <input type="checkbox"/> Busspur <input type="checkbox"/> Einbahn	<input checked="" type="checkbox"/> keine Markierung <input type="checkbox"/> Leitlinie Fahrbahnmitte <input type="checkbox"/> Kernfahrbahn <input type="checkbox"/> Mehrzweckstreifen	<input type="checkbox"/> Mittelstreifen <input type="checkbox"/> Grünstreifen Rand <input type="checkbox"/> Bepflanzung <input type="checkbox"/> Sonstiges
Parkierung	<input checked="" type="checkbox"/> keine <input type="checkbox"/> im Strassenraum <input type="checkbox"/> Längsparkierung	<input type="checkbox"/> Blaue Zone <input type="checkbox"/> Weisse Zone <input type="checkbox"/> Senkrechtparkierung	<input checked="" type="checkbox"/> PP ausserhalb Strasse <input checked="" type="checkbox"/> Rückwärtsfahrmanöver auf Strasse
Angrenzende Tempozonen	<input checked="" type="checkbox"/> Tempo 30 <input type="checkbox"/> Begegnungszone	Büelhofstrasse: «Seen Zentrum» nördlich direkt angrenzend; «Büelhof» 70 m ab Kanzleistrasse	
Gestaltung Anforderungen eingehalten?	<input type="checkbox"/> Einheitlichkeit <input checked="" type="checkbox"/> Erkennbarkeit <input checked="" type="checkbox"/> Übersichtlichkeit <input checked="" type="checkbox"/> Begreifbarkeit <input checked="" type="checkbox"/> Befahr-/Begehbarkeit	Wechsel Mittelmarkierung mit Aufstellstreifen / keine Markierung Signalisation / Vorfahrt erkennbar, Beleuchtung vorhanden Gerade Linienführung, optische Breite, kaum Sichthindernisse eindeutige Verkehrsführung ausreichende(r) Breiten / Zustand	
Verkehrsmessung	Mittwoch, 12. September 2018, 12:00 Uhr - Freitag, 14. September 2018, 12:00 Uhr Messstandort: Höhe Liegenschaft Nr. 10		
Verkehrsbelastung MIV	24h-Verkehr: 4'000 (DTV) LW-Anteil: 10%		gemäss Verkehrsmessung
Geschwindigkeiten MIV	v _{85%} : 42 km/h v _{50%} : 35 km/h	v _{max} : 70 km/h > v _{zul} : 1% Übertretungen	
Verkehrsentwicklung	Keine Angaben vorhanden		
Buslinie	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	2, 9
Schulweg	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	KGS Winterthur; Schulhaus Büelwiesen, Kindergarten, 2 Kitas

Kriterium		Bemerkungen
Fussgänger	<input checked="" type="checkbox"/> Gehweg vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> FG-Streifen vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> viel > 200 Personen/Tag <input type="checkbox"/> wenig 20 - 200 Personen/Tag <input type="checkbox"/> gering < 20 Personen/Tag	Fehlende Schutzinseln (2 von 4) gemäss Schätzung Gutachter
Leichte Zweiradfahrer	<input type="checkbox"/> Radverkehrsanlage vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> viel > 200 Fahrzeuge/Tag <input type="checkbox"/> wenig 20 - 200 Fahrzeuge/Tag <input type="checkbox"/> gering < 20 Fahrzeuge/Tag	Anteil Zweiräder (Velo/Töff): 8%
Unfallgeschehen	<input checked="" type="checkbox"/> 10 polizeilich registrierte Unfälle in den letzten 5 Jahren <input type="checkbox"/> Unfallschwerpunkt <input type="checkbox"/> Besondere Gefahrenstellen	VUGIS-Auswertung, vgl. Anhang 1 01.01.2013 - 31.12.2017 Unfallnr. gezählt: 15-22, 30, 33 mit 1 leichtverletzten Person

3.2 Verkehrsberuhigte Zonen bestehend

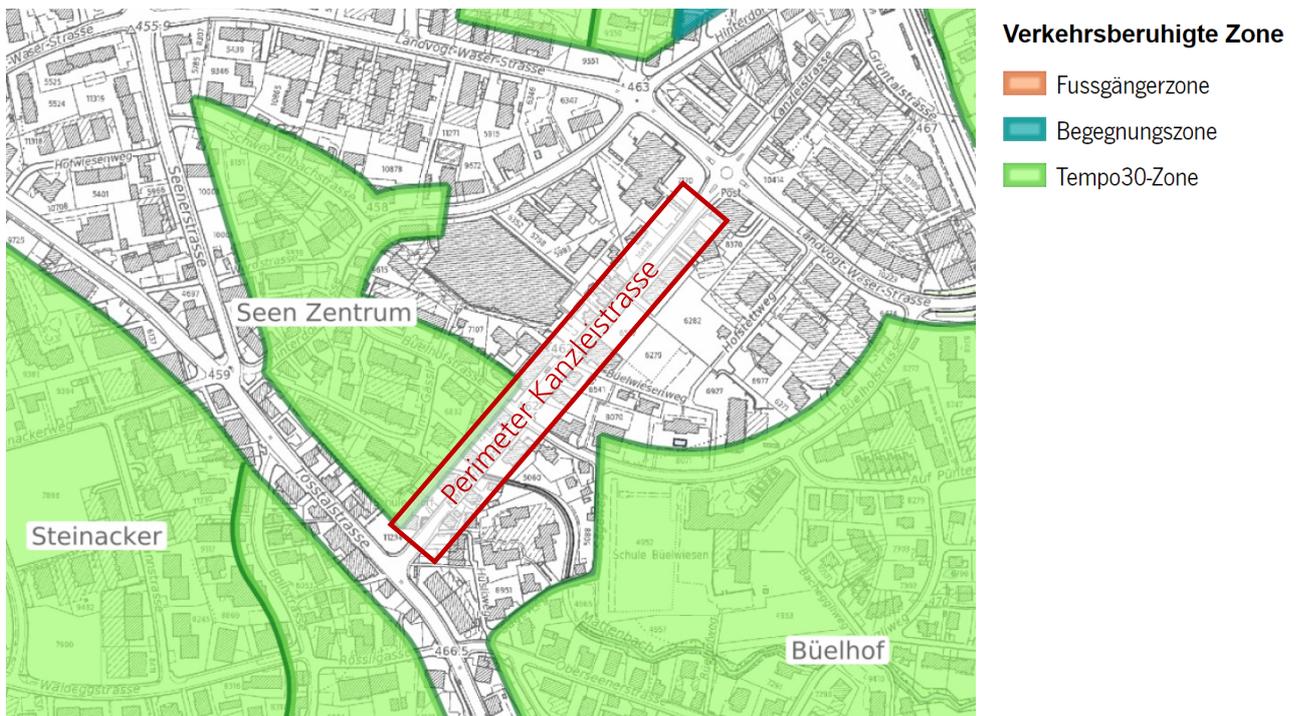


Abbildung 1: Verkehrsberuhigte Zonen bestehend (Quelle: stadtplan.winterthur.ch, Zugriff: 23.01.2019)

3.3 Fotodokumentation



Abbildung 2: Übersichtsplan mit den Standorten der Fotos



Abbildung 3: Kanzleistrasse / Kreisellandvogt-Wasser-Strasse
Schlechter Fahrbahnzustand Kanzleistrasse. Am Kreisellandvogt-Wasser-Strasse Kreuzen die Stadtbuslinien 2 / 9 (Kanzleistrasse, Richtung Bahnhof Seen) mit der 3 (Landvogt-Wasser-Strasse, Richtung Oberseen).



Abbildung 4: Kanzleistrasse vom Landvogt-Wasser-Strasse aus
Gestreckte Linienführung mit grosser optischer Breite des Strassenraums. Eine Veloinfrastruktur ist nicht vorhanden. Vor dem linken Wohngebäude befinden sich private Parkplätze; Rückwärtsfahrmanöver auf die Kanzleistrasse sind notwendig.



Abbildung 5: Freizeitanlage Kanzleistrasse
Gegenüber dem Shopping Seen befindet sich die Freizeitanlage Kanzleistrasse des Ortsvereins Seen mit Veranstaltungsgebäude und grosser Wiese für Aufenthalt und Spiel.



Abbildung 6: Kanzleistrasse am Shopping Seen
Zentraler Fussgängerstreifen zwischen den Bushaltestellen Zentrum Seen. Dazwischen befindet sich die Tiefgaragenzufahrt zum Shopping.



Abbildung 7: Kanzleistrasse, Bushaltestelle Zentrum Seen
Fahrtrichtung Tösstalstrasse
Trotz tiefer Verkehrsbelastung ist eine Busbucht vorhanden und Linksabbiegestreifen für die Einfahrt Tiefgarage Shopping markiert.



Abbildung 8: Knoten Kanzleistrasse / Tösstalstrasse mit Haltestelle Schulhaus Seen
Die Haltestelle Schulhaus Seen ist nur etwa 150 m von der Haltestelle Zentrum Seen entfernt. In Richtung Knoten ist diese als Fahrbahnhaltestelle, in Richtung Zentrum Seen als halbe Busbucht ausgestaltet.

4 Verkehrliche Beurteilung

4.1 Netzhierarchie

Die Kanzleistrasse ist als Sammelstrasse klassifiziert und erschliesst massgeblich die unmittelbar angrenzenden Wohnbauten sowie die publikumsintensiven Einrichtungen um das Zentrum Seen (Quell-Ziel-Verkehr). Zusammen mit der Landvogt-Waser-Strasse, der Seener- und Oberseen-erstrasse ist sie eine der 4 Hauptachsen zur Erschliessung der Quartiere von Seen. Durchgangsverkehr über Seen hinaus ist auf der Kanzleistrasse kaum vorhanden.

4.2 Geschwindigkeit und Verkehrsaufkommen

Strassenquerschnitt	Richtung		V ₅₀ [km/h]	V ₈₅ [km/h]	V _{max} [km/h]	> V _{zul}	DTV [Fz/d]	SV
1 Kanzleistrasse Höhe Liegenschaft Nr. 10 12.09.2018 12:00 Uhr - 24.08.2018 12:00 Uhr	∅	Querschnitt	35	42	70	1%	4'000	10%
	→	Ri. Bahnhof Seen	36	43	70	1%	2'200	10%
	←	Ri. Tösstalstrasse	33	41	60	1%	1'800	11%

- Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) liegt bei rund 4'000 Fahrzeugen pro Tag.
- Der Anteil Schwerverkehr (SV) beträgt durchschnittlich 10%. Die Hälfte davon entfällt auf den Busverkehr. Der Anteil Zweiradfahrer (Velo/Töff) beträgt durchschnittlich 8%.
- Der gemessene statistische Wert für die v₈₅-Geschwindigkeit beträgt 42 km/h. Ab einem v₈₅-Wert von 41km/h und höher sind grundsätzlich bauliche Massnahmen für eine Tempo-30-Zone vorzusehen.
- Auf der Kanzleistrasse wird die signalisierte Geschwindigkeit von 1% aller Fahrzeuge überschritten. Die gemessene Maximalgeschwindigkeit lag bei 70 km/h; 12.09.2018, 17.33 Uhr, Transporter. Nur 6 Übertretungen lagen im Bereich ≥ 60 km/h (entspricht 0.15‰).

4.3 Verkehrsverlagerungen

Tempo 30 auf der Kanzleistrasse führt nicht zu Schleichverkehr in den angrenzenden Tempo-30-Zonen resp. Quartierstrassen. Voraussetzung ist die Beibehaltung des Vortrittsrechts auf der Kanzleistrasse. Alternative Routen sind nicht vorhanden, die Reisezeitverluste durch T30 sind gering, vgl. Kapitel 4.5.

Modale Verkehrsumlagerungen sind durch Tempo 30 auf der Kanzleistrasse nur in sehr geringem Umfang zu erwarten; dazu sind die Reisezeitverlängerungen im MIV zu gering.

Vorstellbar ist, dass Velofahren weiter auf der Kanzleistrasse zunimmt resp. auf diese verlagert wird, weil es mit Tempo 30 sicherer und angenehmer ist.

4.4 Leistungsfähigkeit

Die Leistungsfähigkeit der Kanzleistrasse wird massgeblich von den Knotenpunkten Tösstalstrasse (LSA) und Landvogt-Waser-Strasse (Kreisel) bestimmt. Während Geschäftszeiten des Shopping Seen ist der Fussgängerstreifen an der Haltestelle Zentrum Seen leistungsbestimmend. Insofern wird die Strassenkapazität durch Tempo 30 nicht negativ beeinflusst.

4.5 Reisezeiten

Bei einer gemessenen v_{85} -Geschwindigkeit von 42 km/h und einer Abschnittslänge von etwa 430 m ergibt sich bei Signalisation von Tempo 30 ein rechnerischer Reisezeitverlust von ca. 15 Sekunden. Bezogen auf den tatsächlichen Fahrverlauf mit Störungen insbesondere durch querende Fussgänger sowie einmündende Personenwagen resp. Velos ist die Differenz voraussichtlich kleiner.

4.6 Öffentlicher Verkehr

Auf der Kanzleistrasse verkehren die Linien 2 und 9 mit zusammen 12 Kursen je Spitzenstunde und Richtungen und Anschlüssen am Bahnhof Seen sowie am Hauptbahnhof (nur Linie 2). Signifikante Verlustzeiten gegenüber T50 sind aufgrund des kurzen Streckenabschnitts und der kurzen Abstände zwischen der Haltestelle Zentrum Seen und den angrenzenden Knoten Tösstalstrasse (LSA) und Landvogt-Waser-Strasse (Kreisel) nicht zu erwarten. Die geringfügigen Verlustzeiten können durch die Wendezeiten oder/und durch Beschleunigungsmassnahmen – zum Beispiel durch weitergehende Vorrangschaltung an Lichtsignalanlagen aufgefangen werden.

4.7 Verkehrsablauf

Der Strasseneindruck entspricht der heute signalisierten Geschwindigkeit 50 km/h. Der Begegnungsfall Bus - Bus ist durchgehend bei signalisierter Geschwindigkeit auf der sieben Meter breiten Fahrbahn ohne Velostreifen gewährleistet. Der Linksabbiegestreifen sowie die Busbucht am Shopping Seen unterstreichen den verkehrorientierten Charakter.

Der Eindruck wird durch die Geschwindigkeitsmessung jedoch nicht bestätigt. Das v_{85} -Geschwindigkeitsniveau liegt mit 42 km/h deutlich unter dem signalisierten Wert. Geschwindigkeitsübertretungen treten trotz breiter Fahrbahn, gestreckter Linienführung und guter Übersichtlichkeit fast nicht auf. Gründe für die moderaten Geschwindigkeiten sind die vergleichsweise hohe Anzahl von Störungen im Verkehrsablauf durch Abbiegevorgänge von MIV und Velo, Querungen an Fussgängerstreifen sowie Geschwindigkeitsanpassungen beim Übergang in den Kreisverkehr, Rotlicht LSA und haltenden Bussen.

4.8 Strassenumfeldnutzung

An der Kanzleistrasse befinden sich mit dem Shopping Seen und weiteren Verkaufs- und Dienstleistungsgeschäften (Post, Apotheke, Bäckerei, Coiffeur etc.) eine Reihe öffentlicher Einrichtungen

sowie in unmittelbarer Nähe die Sekundarschule Büelwiesen, Kindergarten, Kindertagesstätten sowie Sport- resp. Freizeitanlagen. Diese erzeugen einen hohen Anteil «schwacher Verkehrsteilnehmer». Aufgrund dessen ist die Kanzleistrasse neben den verkehrlichen Funktionen auch ein wichtiger Stadtraum für soziale Kontakte und Aufenthalt. Ein verträgliches und sicheres Miteinander von MIV sowie Fussgänger- und Veloverkehr erfordert niedrige Geschwindigkeiten und Rücksichtnahme. So wird das Überqueren der Fahrbahn für Fussgänger und Velofahrer – auch abseits gesicherter Überwege – einfacher, angenehmer und sicherer. Das gilt ebenso für Velofahrer im Längsverkehr auf der Fahrbahn; es gibt bei Tempo 30 weniger Überholungen als bei T50 und die Geschwindigkeitsdifferenzen sind deutlich kleiner.

4.9 Verkehrssicherheit

Die Kanzleistrasse weist nur wenige Verkehrssicherheitsdefizite auf. Zu nennen sind ungenügende Sichtweiten bei privaten Zufahrten sowie fehlende Schutzinseln an zwei Fussgängerstreifen. Mit 10 Unfällen und nur einer leichtverletzten Person innerhalb von 5 Jahren ist die Unfallsituation auf der Kanzleistrasse (ohne Knoten Tösstalstrasse und Landvogt-Waser-Strasse) insgesamt als positiv zu werten.

Tempo 30 ist für die Kanzleistrasse als Ortszentrum mit Einkaufsmöglichkeiten, Schulen, Kindertagesstätten, der Freizeitanlage sowie stark frequentierten Haltestellen «die geeignetere Geschwindigkeit». Unabhängig vom benutzten Verkehrsmittel oder vom Alter der Person erlauben tiefere Geschwindigkeiten eine bessere Kommunikation mit den anderen Verkehrsteilnehmern. Gegenseitige Rücksichtnahme sorgt für mehr Sicherheit; der Verkehrsablauf wird harmonischer.

4.10 Beurteilung Situation Kanzleistrasse

Aus verkehrlicher Sicht ist das Herabsetzen der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zweckmässig. Strasseneindruck und der hohe Anteil Busverkehr können als Argumente einer Temporeduktion entgegenstehen.

Pro Tempo 30

- Aus Gründen der Strassenumfeldnutzung, der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs ist eine Temporeduktion zweckmässig:
 - Tempo 30 ist für die Kanzleistrasse als Ortszentrum mit Einkaufsmöglichkeiten, Schulen, Kindertagesstätten, der Freizeitanlage sowie stark frequentierten Haltestellen «die geeignete Geschwindigkeit».
 - Ein besonderes Schutzbedürfnis für langsame Verkehrsteilnehmer besteht im Bereich Shopping Seen sowie am Schulweg Büelhofstrasse am bestehenden Fussgängerstreifen ohne Mittelinsel. Das Sicherheitsempfinden bei tieferen Geschwindigkeiten kann insgesamt gesteigert werden.
 - Das v_{85} -Geschwindigkeitsniveau liegt mit 42 km/h deutlich unter dem signalisierten Wert. Geschwindigkeitsübertretungen treten trotz breiter Fahrbahn, gestreckter Linienführung und guter Übersichtlichkeit fast nicht auf.
- Die Leistungsfähigkeit der Kanzleistrasse wird nicht reduziert; die Reisezeiten im MIV verlängern sich nicht spürbar. Die Verkehrsbelastung ist mit einem DTV von 4'000 rund Fahrzeugen tief.
- Die Funktion der Strasse zur Erschliessung der angrenzenden Nutzungen wird nicht beeinträchtigt. Verkehrsverlagerungen von der Kanzleistrasse auf die anliegenden Quartierstrassen finden nicht statt.
- Die verkehrlichen Voraussetzungen gemäss Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt:
 - Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit kann herabgesetzt werden, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist.
 - Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit kann herabgesetzt werden, wenn bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen.
 - Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit kann herabgesetzt werden, wenn auf Strecken [...] der Verkehrsablauf verbessert werden kann.

Contra Tempo 30

- Strasseneindruck (breite und geradlinige Strasse) und Tempo 30 stehen aktuell im Widerspruch.
- Der hohe Anteil Busverkehr kann einer Geschwindigkeitsreduktion entgegenstehen. Dieser Punkt ist durch Stadtbus Winterthur zu beantworten.

5 Zonenkonzept

Die aufgezeigten verkehrlichen Aspekte sprechen für die Umsetzung von Tempo 30. Es wird vorgeschlagen, die Temporeduktion kurzfristig und auf pragmatische Weise umzusetzen. Auf bauliche Massnahmen wird weitestgehend verzichtet.

Längerfristig sind grössere bauliche Anpassungen zweckmässig, damit das Strassenbild auf dem gesamten Abschnitt einen Tempo-30-Charakter aufweist. Es wird empfohlen, den Strassenraum bei der nächsten Belagssanierung mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept aufzuwerten.

Alle nachstehend aufgeführten Massnahmen zum Zonenkonzept sind im beiliegenden Massnahmenplan dargestellt.

5.1 Massnahmen

Grundsätzliches

Gemäss den gesetzlichen Vorgaben (Kapitel 2) bleiben die bestehenden Vortrittsregelungen sowie alle Fussgängerstreifen entlang der Kanzleistrasse bestehen.

Zonensignalisation Kanzleistrasse

Seite Tösstalstrasse

Rund 80 m nach der Einmündung ist ein Horizontalversatz mit einer Stele auf der rechten Strassenseite zu erstellen und die Zonensignalisation mit Abweispfeil anzubringen. Mit dieser Lage werden allfälligen Rückstausituationen von der Lichtsignalanlage Rechnung getragen. Zudem ist ein Ausweichen auf das Trottoir bei Gegenverkehr im Bereich der langen Trottoirabsenkung, vgl. Massnahmenplan nicht möglich. Die Durchfahrtsbreite verringert sich von 7.1 m auf 6.1 m.

Seite Kreisel Landvogt-Waser-Strasse

Die Zonensignalisation ist rund 50 m nach dem Kreisel mit einer Stele auf der rechten Strassenseite zu erstellen und die Zonensignalisation mit Abweispfeil anzubringen. Die Durchfahrtsbreite verringert sich von 7.0 m auf 6.0 m.

Die Einengung der Fahrbahn an beiden Zoneneingängen soll die Aufmerksamkeit auf das veränderte Verkehrsregime erhöhen und die gefahrenen Geschwindigkeiten reduzieren. Eine stärkere Einengung < 6 m ist aufgrund des häufigen Begegnungsfalls Bus / Bus nicht zu empfehlen.

Aufgrund der guten Sichtbarkeit der Stele im Strassenraum ist eine einseitige Zonensignalisation jeweils ausreichend.

Bodenmarkierung Zone 30

Zusätzlich zur Signalisation verdeutlicht eine Bodenmarkierung den Zoneneingang. Die Bodenmarkierung ist abschnittsweise zu wiederholen, vgl. Massnahmenplan.

Aufheben Leitlinie

Die Leitlinie auf der Kanzleistrasse Höhe Fussgängerquerung «Zentrum Töss» ist zu entfernen.

Trottoirnase Knoten Kanzlei-/Büelhofstrasse

Als zusätzliches verkehrsberuhigendes Element und Querungshilfe für Schüler ist auf Seite der Bäckerei «Börner» eine Trottoirnase mit 1.0 m Breite anzubringen (bauliche Massnahme). Dadurch wird die Fahrbahnbreite auf rund 6 m eingeengt.

Zum Schutz für wartende Fussgänger und zur besseren Erkennbarkeit für Fahrzeuglenker dient ein Poller.



Abbildung 9: Visualisierung – Trottoirnase beim Schulwegübergang

Anpassungen bestehende Markierungen und Signalisationen auf Quartierstrassen

- Büelhofstrasse
 - Abschnitt östlich Kanzleistrasse: Integration in Tempo-30-Zone von Kanzleistrasse bis bestehende Tempozone Höhe Schulhaus Büelwiesen. Demarkieren «Zone 30» und Entfernen vom nicht mehr benötigten Tempo-30-Signal Höhe Schulhaus Büelwiesen. Ergänzen Bodenmarkierung «30» zwischen Kanzleistrasse und Sägeweg.
 - Abschnitt westlich Kanzleistrasse: Demarkierung «Zone 30» und Entfernen von nicht mehr benötigten Signalen Tempo-30 / Zusatz «Parkverbot ausgenommen Parkfelder». Ergänzen Bodenmarkierung «30» rund 15 m nach Einmündung.

- Sägeweg
 - Ergänzen Zonensignalisation und anbringen Bodenmarkierung «Tempo 30».
- Hüsliweg
 - Der kurze Fahrbahnabschnitt / schmale Querschnitt von 3.5 m erfordert keine Signalisation und Bodenmarkierung.

5.2 Nachkontrolle

Gemäss Art. 6 der «Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen» sind die realisierten Massnahmen spätestens nach einem Jahr auf ihre Wirkung hin zu prüfen. Werden die angestrebten Ziele nicht erreicht, sind zusätzliche Massnahmen zu ergreifen.

Die Prüfung beinhaltet die folgenden Punkte:

- Erhebung der v_{85} -Geschwindigkeit: Wird der Richtwert für Tempo-30-Zonen (38 km/h) überschritten, sind weitere bauliche und verkehrsberuhigende Massnahmen zu treffen.
- Unfallauswertung: Die Unfallsituation ist nach Einführung der Tempo-30-Zone erneut zu analysieren.
- Sicherheitsdefizite: Allfällige neue Sicherheitsdefizite sind zu erheben. Diese müssen durch entsprechende Massnahmen eliminiert werden.

Aufgrund des Verzichts auf umfassende bauliche Massnahmen für die kurzfristige Umsetzung von Tempo 30 wird eine zeitnahe Kontrolle innerhalb von 6 Monaten empfohlen. Zeigt die Nachkontrolle, dass insbesondere der Richtwert für Tempo-30-Zonen von 38 km/h überschritten ist, sind weitere Verkehrsberuhigungsmassnahmen zu prüfen.

5.3 Langfristig: Umgestaltung Kanzleistrasse

Langfristig wird empfohlen, das Strassenbild im Zuge der nächsten Belagssanierung mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) im Sinne einer verkehrsberuhigten Strasse mit Tempo 30 aufzuwerten. Mögliche Elemente eines BGK's können sein:

- Fahrbahnhaltestellen
- Trottoir Westseite auf gesamtem Abschnitt auf 2.5 – 3.0 m verbreitern; Fahrbahnbreite auf 6.0 - 6.5 m reduzieren
- Mehrzweckstreifen Höhe Shopping-Center
- Aufwertung Aufenthaltsbereiche Knoten Kanzlei-/Büelhofstrasse
- Punktuelle Begrünung

Bei der Umsetzung ist auf einen eindeutig lesbaren Strassenraum (Betrachtung von Fassade zu Fassade), die Integration in die bestehenden Tempozonen und die Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer zu achten.

6 Empfehlung Kanzleistrasse

Die Tempo-30-Zone auf der Kanzleistrasse wird aus folgenden Gründen zur Umsetzung empfohlen:

- Die formellen Bedingungen für die Festsetzung einer Tempo-30-Zone sind gemäss Art. 108 der Signalisationsverordnung gegeben.
- Mit der Senkung der zulässigen Geschwindigkeit wird das Temporegime an die Funktion der Strasse und den sich daraus ergebenden Ansprüchen an die Nutzung des Strassenraums angepasst. Die tieferen Geschwindigkeiten führen zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- Aufgrund des bereits heute tiefen Geschwindigkeitsniveaus kann die Umsetzung der Temporeduktion kurzfristig und ohne grössere bauliche Massnahmen realisiert werden.
- Mit der Temporeduktion auf der Kanzleistrasse werden die bestehenden Tempozonen «Seen Zentrum» und «Büelhof» miteinander verbunden.
- Durch die reduzierte zulässige Geschwindigkeit entstehen keine betrieblichen Nachteile für den ÖV. Der Verkehrsablauf für den MIV wird nicht verschlechtert.
- Weitergehende Massnahmen werden nur ergriffen, falls sich die getroffenen Massnahmen als ungenügend erweisen sollten.
- Langfristig ist das Strassenbild mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept aufzuwerten.



Anhang

A1 Unfälle Kanzleistrasse 01.01.2013 – 31.12.2017

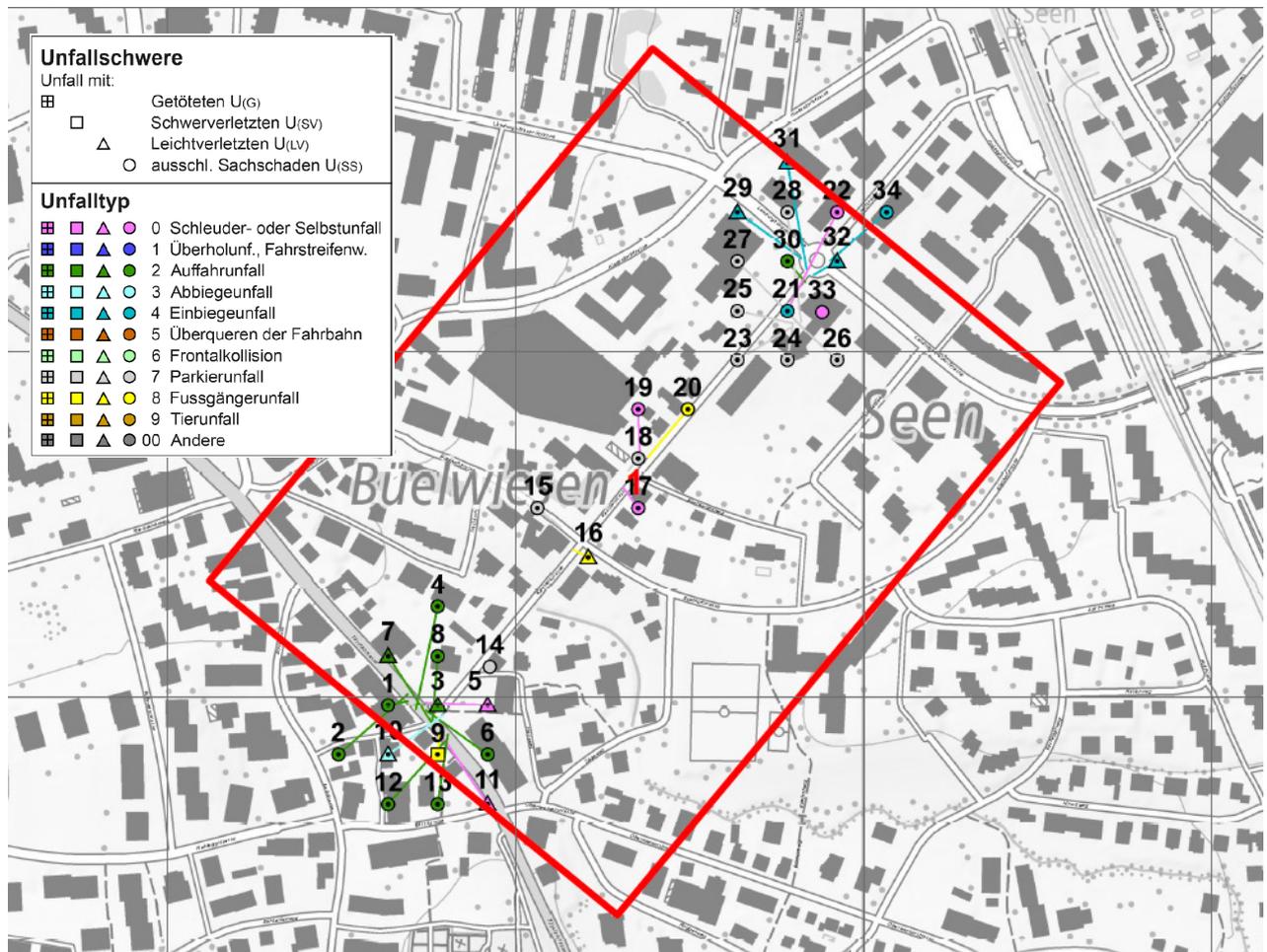


Abbildung 10: Lage Unfälle gemäss VUGIS-Unfallauswertung, Stadtpolizei Winterthur / Verkehrstechnik, 31.08.2018



A2 Angaben Unfälle Kanzleistrasse 01.01.2013 – 31.12.2017



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA



Überblick öffentlich - Allgemeine Angaben und Lokalisierung																
Nr.	Jahr	Monat	Kanton	Gemeinde	Zeit	G [*]	SV [*]	LV [*]	Innerorts / Ausserorts	Strassenart	Hochstgeschw. ^{**}	Unfallstelle	Strassenzustand	Witterung	Lichtverhältnis	Verkehrsbedingungen
1	2015	Juli	ZH	Winterthur	08:50	0	0	0	0	Innerorts	Hauptstrasse	50 gerade Strecke	trocken	schön	Tag	normal
2	2016	August	ZH	Winterthur	15:40	0	0	0	0	Innerorts	Hauptstrasse	50 Verzweigung	trocken	schön	Tag	stark
3	2013	August	ZH	Winterthur	14:21	0	0	1	0	Innerorts	Hauptstrasse	50 Verzweigung	trocken	schön	Tag	normal
4	2013	November	ZH	Winterthur	20:15	0	0	0	0	Innerorts	Hauptstrasse	50 Verzweigung	nass	Regen	Nacht	schwach
5	2016	März	ZH	Winterthur	17:45	0	0	1	0	Innerorts	Hauptstrasse	50 Verzweigung	trocken	schön	Tag	stockende Kolonne
6	2017	Oktober	ZH	Winterthur	18:45	0	0	0	0	Innerorts	Hauptstrasse	50 Verzweigung	trocken	bedeckt	Nacht	normal
7	2014	September	ZH	Winterthur	18:10	0	0	1	0	Innerorts	Hauptstrasse	50 Verzweigung	trocken	bedeckt	Tag	stockende Kolonne
8	2015	November	ZH	Winterthur	13:45	0	0	0	0	Innerorts	Hauptstrasse	50 Verzweigung	nass	Regen	Tag	normal
9	2015	September	ZH	Winterthur	11:34	0	1	0	0	Innerorts	Hauptstrasse	50 Verzweigung	trocken	schön	Tag	stark
10	2015	Juni	ZH	Winterthur	08:15	0	0	1	0	Innerorts	Hauptstrasse	50 Verzweigung	trocken	schön	Tag	normal
11	2017	September	ZH	Winterthur	00:15	0	0	1	0	Innerorts	Hauptstrasse	50 gerade Strecke	trocken	schön	Nacht	schwach
12	2013	September	ZH	Winterthur	17:30	0	0	0	0	Innerorts	Hauptstrasse	50 Verzweigung	trocken	bedeckt	Tag	stark
13	2015	September	ZH	Winterthur	15:50	0	0	0	0	Innerorts	Hauptstrasse	50 Verzweigung	trocken	schön	Tag	stockende Kolonne
14	2014	September	ZH	Winterthur	15:00	0	0	0	0	Innerorts	Nebenstrasse	50 Parkplatz	trocken	bedeckt	Tag	schwach
15	2014	September	ZH	Winterthur	10:00	0	0	0	0	Innerorts	Nebenstrasse	30 gerade Strecke	trocken	bedeckt	Tag	normal
16	2016	Juni	ZH	Winterthur	09:45	0	0	1	0	Innerorts	Nebenstrasse	50 gerade Strecke	trocken	bedeckt	Tag	schwach
17	2013	Februar	ZH	Winterthur	13:00	0	0	0	0	Innerorts	Nebenstrasse	50 gerade Strecke	feucht	bedeckt	Tag	normal
18	2017	September	ZH	Winterthur	14:53	0	0	0	0	Innerorts	Nebenstrasse	50 gerade Strecke	trocken	schön	Tag	schwach
19	2017	August	ZH	Winterthur	07:00	0	0	0	0	andere	andere	50 Platz	andere	andere	unbekannt	andere
20	2014	März	ZH	Winterthur	19:15	0	0	0	0	Innerorts	Nebenstrasse	50 gerade Strecke	trocken	schön	Nacht	schwach
21	2015	Oktober	ZH	Winterthur	17:00	0	0	0	0	Innerorts	Nebenstrasse	50 Parkplatz	nass	Regen	Tag	normal
22	2013	Mai	ZH	Winterthur	15:00	0	0	0	0	Innerorts	Nebenstrasse	50 gerade Strecke	nass	bedeckt	Tag	normal
23	2013	August	ZH	Winterthur	12:50	0	0	0	0	andere	andere	50 Parkplatz	trocken	schön	Tag	schwach
24	2013	März	ZH	Winterthur	16:15	0	0	0	0	andere	andere	50 Parkplatz	trocken	schön	Tag	normal
25	2014	Juni	ZH	Winterthur	14:05	0	0	0	0	andere	andere	10 Parkplatz	trocken	schön	Tag	normal

* G = Getölte / SV = Schwerverletzte / LV = Leichtverletzte **Höchstgeschwindigkeit



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA



Überblick öffentlich - Allgemeine Angaben und Lokalisierung																
Nr.	Jahr	Monat	Kanton	Gemeinde	Zeit	G [*]	SV [*]	LV [*]	Innerorts / Ausserorts	Strassenart	Hochstgeschw. ^{**}	Unfallstelle	Strassenzustand	Witterung	Lichtverhältnis	Verkehrsbedingungen
26	2017	Oktober	ZH	Winterthur	13:50	0	0	0	0	Innerorts	Nebenstrasse	50 Parkplatz	trocken	bedeckt	Tag	stark
27	2013	April	ZH	Winterthur	16:35	0	0	0	0	andere	andere	50 Parkplatz	trocken	schön	Tag	normal
28	2016	Juni	ZH	Winterthur	14:15	0	0	0	0	andere	andere	50 Kreisverkehrsplatz	trocken	schön	Tag	normal
29	2016	Mai	ZH	Winterthur	17:35	0	0	1	0	Innerorts	Nebenstrasse	50 Kreisverkehrsplatz	nass	Regen	Tag	stark
30	2017	Dezember	ZH	Winterthur	17:15	0	0	0	0	Innerorts	Nebenstrasse	50 Kreisverkehrsplatz	trocken	bedeckt	Nacht	normal
31	2015	September	ZH	Winterthur	14:15	0	0	1	0	Innerorts	Nebenstrasse	50 Kreisverkehrsplatz	trocken	bedeckt	Tag	normal
32	2014	Dezember	ZH	Winterthur	11:30	0	0	1	0	Innerorts	Hauptstrasse	50 Kreisverkehrsplatz	trocken	schön	Tag	normal
33	2016	März	ZH	Winterthur	11:28	0	0	0	0	Innerorts	Nebenstrasse	50 gerade Strecke	trocken	schön	Tag	normal
34	2017	Dezember	ZH	Winterthur	13:35	0	0	0	0	Innerorts	Nebenstrasse	50 Kreisverkehrsplatz	trocken	bedeckt	Tag	schwach

Abbildung 11: Überblick Unfälle gemäss VUGIS-Unfallauswertung, Stadtpolizei Winterthur / Verkehrstechnik, 31.08.2018