

---

## Wülflingerstrasse (Zentrum) 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.....	9
4.1	Netzhierarchie .....	9
4.2	Geschwindigkeit und Verkehrsaufkommen .....	9
4.3	Verkehrsverlagerungen.....	10
4.4	Leistungsfähigkeit .....	10
4.5	Reisezeiten .....	10
4.6	Öffentlicher Verkehr .....	10
4.7	Verkehrsablauf .....	11
4.8	Strassenumfeldnutzung .....	11
4.9	Verkehrssicherheit .....	11
4.10	Beurteilung Situation Wülflingerstrasse .....	13
5	Zonenkonzept .....	15
5.1	Massnahmen.....	15
5.2	Nachkontrolle.....	17
5.3	Langfristig: Umgestaltung Wülflingerstrasse.....	17
6	Empfehlung Wülflingerstrasse.....	18

## Anhänge

- A1 Unfälle Wülflingerstrasse Zentrum 01.01.2013 – 31.12.2017
- A2 Angaben Unfälle Wülflingerstrasse Zentrum 01.01.2013 – 31.12.2017 (Teil 1)
- A3 Angaben Unfälle Wülflingerstrasse Zentrum 01.01.2013 – 31.12.2017 (Teil 2)
- A4 Angaben Unfälle Wülflingerstrasse Zentrum 01.01.2013 – 31.12.2017 (Teil 3)

## 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 Wülflingerstrasse ist als regionale Verbindungsstrasse klassifiziert und führt als verkehrorientierte Achse durch den Ortskern von Wülflingen mit zahlreichen Einkaufs- und Dienstleistungsgeschäften, Restaurants sowie öffentlichen Einrichtungen. Der Durchgangsverkehr zwischen Pfungen/Neftenbach und dem Stadtzentrum wird über die Umfahrungsstrasse Salomon-Hirzel-Strasse geführt.

Die Verkehrsbelastung liegt im Zentrumsabschnitt zwischen der Salomon-Hirzel-Strasse und der Zypressenstrasse bei 6'900 – 7'700 Motorfahrzeugen pro Tag. Der Strasseneindruck und Ausbaustandard mit Fahrbahnbreiten grösser 8 m entspricht der signalisierten Geschwindigkeit 50 km/h. Für den Langsamverkehr stellt die Wülflingerstrasse eine wichtige Längs- und Querverbindung dar. Zudem verkehren die Buslinie 2 von Stadtbus Winterthur sowie einige Postautolinien.

### 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 eine sichere Erschliessung der angrenzenden Nutzungen zu ermöglichen

Im Rahmen der verkehrlichen Beurteilung wird geprüft,

- ob sich die Wülflingerstrasse 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

Zudem ist gemäss den gesetzlichen Vorgaben Art. 32 Abs. 3 SVG und Art. 108 Abs. 4 SSV 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	Wülflingerstrasse	Verbindungsstrasse	
Abschnittslänge	L ≈ 600 m		
Fahrbahnbreite	B = 8.5 m – 9.0 m		
Signalisierte Geschw.	V = 50 km/h		
Funktion	<input type="checkbox"/> verkehrorientiert, vorrangig Verbindung <input checked="" type="checkbox"/> verkehrorientiert, Erschliessung bedeutend <input checked="" type="checkbox"/> siedlungsorientiert	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Funktion Verkehr im Strassenraum dominant; ehemalige Durchgangsstrasse mit grosser Fahrbahnbreite erzeugt hohe Trennwirkung für den Langsamverkehr</li> <li>• Kernzone Dorfkern Wülflingen mit beidseitiger dichte Wohnbebauung sowie prägende historische Gebäude</li> <li>• vielfältiges Nutzungsangebot erzeugt spürbares Fussverkehrsaufkommen mit hohem Querungsbedarf</li> </ul>	
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: KIII, W3G  Bibliothek, Stadtammann-/Betriebsamt
Bestehendes Regime:	<input checked="" type="checkbox"/> 2-streifig <input type="checkbox"/> > 2-streifig <input type="checkbox"/> Busspur <input type="checkbox"/> Einbahn	<input type="checkbox"/> keine Markierung <input checked="" type="checkbox"/> Leitlinie Fahrbahnmitte <input type="checkbox"/> Kernfahrbahn <input type="checkbox"/> Mehrzweckstreifen	<input type="checkbox"/> Mittelstreifen <input type="checkbox"/> Grünstreifen Rand <input checked="" type="checkbox"/> Bepflanzung: prägende Bäume <input type="checkbox"/> Sonstiges
Parkierung	<input type="checkbox"/> keine <input checked="" type="checkbox"/> im Strassenraum <input checked="" type="checkbox"/> Längsparkierung	<input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/> Begegnungszone	«Oberfeld-Neuwiesen», «Langwiesen-Holzlegi», ab Riedhofstrasse ≈50 m ab Wülflingerstrasse) «Oberdorf»	
Gestaltung Anforderungen eingehalten?	<input checked="" type="checkbox"/> Einheitlichkeit <input checked="" type="checkbox"/> Erkennbarkeit <input type="checkbox"/> Übersichtlichkeit <input checked="" type="checkbox"/> Begreifbarkeit <input checked="" type="checkbox"/> Befahr-/Begehbarkeit	Verkehrorientiert mit Leitlinie ohne Veloangebot, Bus-/Teilbusbuchten Signalisation / Vorfahrt erkennbar, Beleuchtung vorhanden Sichthindernisse an Ein-Ausfahrten und Haltestellen klare, eindeutige Verkehrsführung ausreichende(r) Breiten / Zustand, Konflikt Längs-PP mit Velo	
Verkehrsmessung	1. Mittwoch, 3. Oktober 2018, 15:00 Uhr - Freitag, 5. Oktober 2018, 15:00 Uhr Messstandort: Höhe Brockenhaus «Brigitt's Flohmärt» 2. Montag, 8. Oktober 2018, 13:30 Uhr - Mittwoch, 10. Oktober 2018, 13:30 Uhr Messstandort: Höhe Stadtammann-/Betriebsamt		
Verkehrsbelastung MIV	Messung:	1	2
	24h-Verkehr:	6'900 Mfz/Tag	7'700 Mfz/Tag
	LW-Anteil:	8%	8%
Geschwindigkeiten MIV	V <sub>85%</sub> :	45 km/h	43 km/h
	V <sub>50%</sub> :	38 km/h	35 km/h
	V <sub>max</sub> :	76 km/h	78 km/h
	> V <sub>zul</sub> :	2%	1%
			Anteil Übertretungen



Kriterium		Bemerkungen
Verkehrsentwicklung	Keine Angaben vorhanden	
Buslinie	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	2, 670, 671, 674 mit total 14 Kursen je Spitzenstunde und Richtung (ab 9.12.2018)
Schulweg	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Sekundarschule Hohfurri, Schulhaus Erlenstrasse, Primarschule Ausserdorf, KiGa Wieshof, Jugendtreff Wüflingen
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	Teilweise schmale Gehwege mit B < 2 m Fehlende Schutzinseln und Zeichen 4.11 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): 3 - 6% Veloroute West-Tour via Wartstrasse, Veloroute Oberfeldstrasse sowie informelle Fuss-/Veloroute Hessengütliweg schliesst im Zentrum am Lindenplatz an
Unfallgeschehen	<input checked="" type="checkbox"/> 65 polizeilich registrierte Unfälle in den letzten 5 Jahren  <input type="checkbox"/> Unfallschwerpunkt <input checked="" type="checkbox"/> Besondere Gefahrenstellen: Knoten «Lindenplatz» mit 20 Unfällen (Unfallstelle), davon 5 Leichtverletzten	VUGIS-Auswertung, vgl. Anhang 1 01.01.2013 - 31.12.2017

### 3.2 Verkehrsberuhigte Zonen bestehend

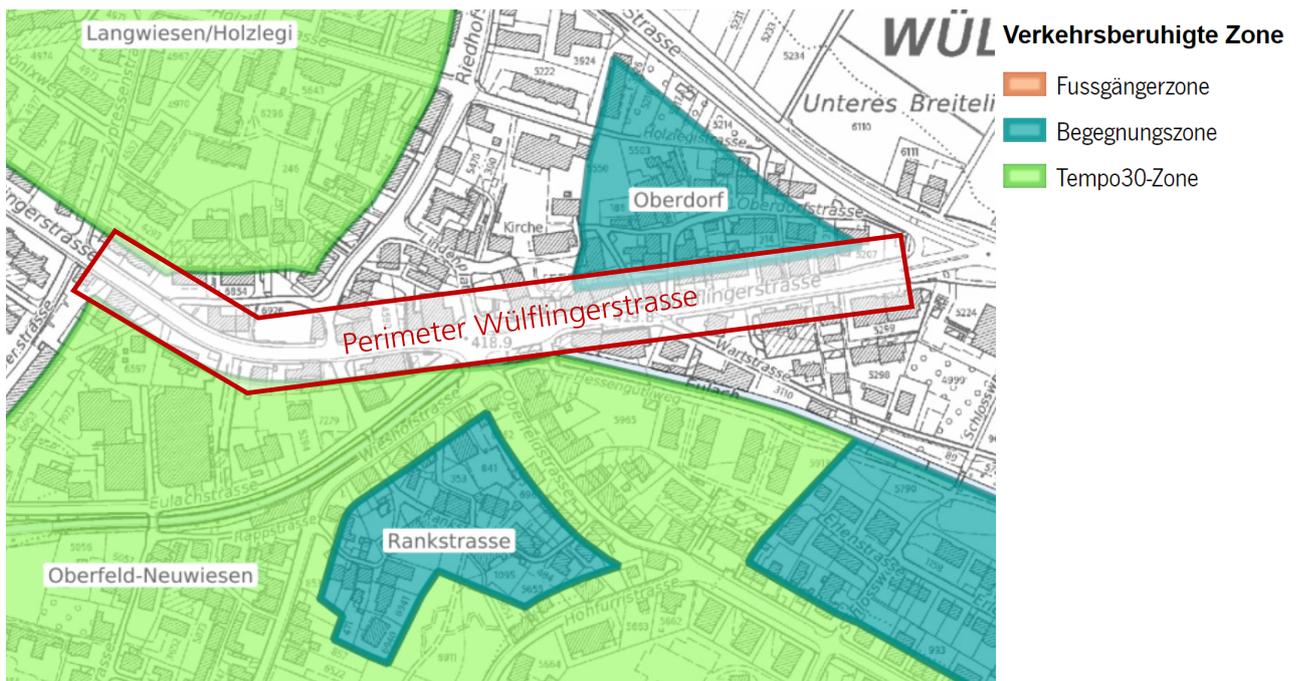


Abbildung 1: Verkehrsberuhigte Zonen bestehend (Quelle: stadtplan.winterthur.ch, Zugriff: 23.01.2019)

### 3.3 Fotodokumentation

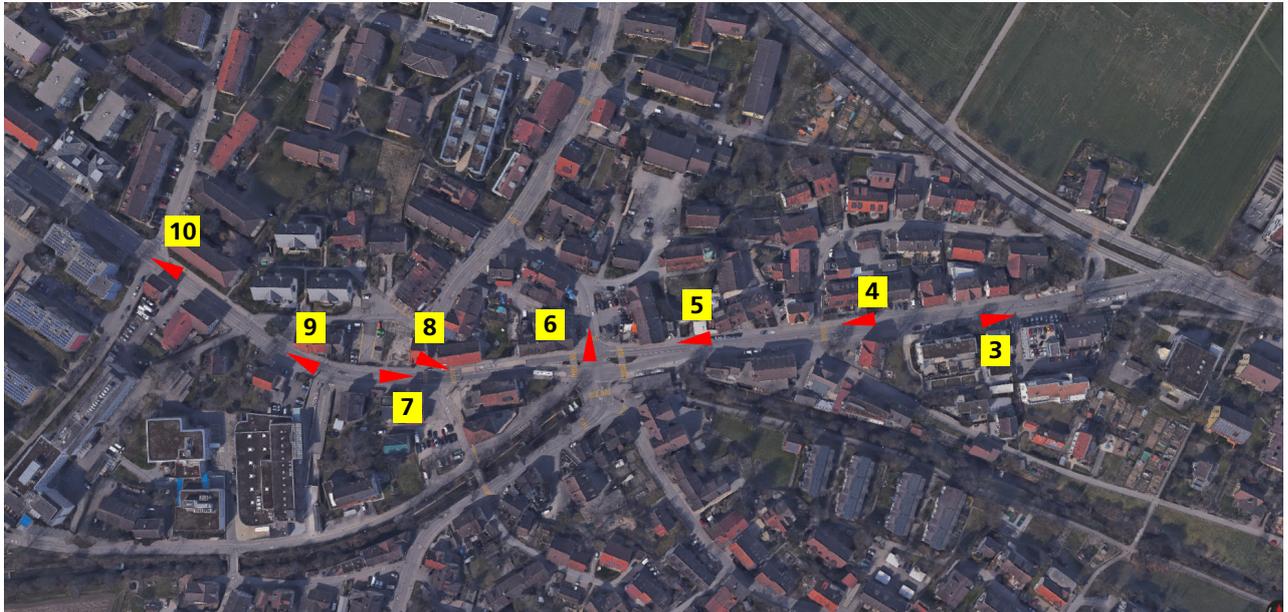


Abbildung 2: Übersichtsplan mit den Standorten der Fotos



Abbildung 3: Wüflingerstrasse, kurz vor Einmündung in Salomon-Hirzel-Strasse  
 Gestreckte Linienführung mit Leitlinie und grosser optischer Breite des Strassenraums. Eine Veloinfrastruktur ist nicht vorhanden. Die Bushaltestelle ist als Teilbucht ausgeführt. Das Autohaus hat Kunden- und Ausstellungsparkplätze, die bei langen Fahrzeugen das Trottoir beanspruchen und Rückwärtsfahrmanöver auf die Strasse erfordern.



Abbildung 4: Wüflingerstrasse, Einmündung Wartstrasse  
 An der Einmündung Wartstrasse befindet sich ein kleiner Platz mit prägendem Baum. Rechts und links befinden sich Parkplätze, z.T. auch Längsparkierung halb auf der Strasse / halb auf dem Trottoir. Am Fussgängerstreifen fehlt trotz grosser Querungsbreite die Schutzinsel sowie das Signal 4.11.



Abbildung 5: Wüflingerstrasse / Lindenplatz

Am Lindenplatz wurde die überdimensionierte Breite der Durchgangsstrasse provisorisch verkleinert. Das Trottoir hat in Höhe Hausecke keine Normbreite. Die Fahrbahnbreite inkl. Busbucht (linker Bildrand) beträgt trotz Provisorien immer noch 8.5 m.



Abbildung 6: Lindenplatz

Der Lindenplatz ist vom ruhenden Verkehr geprägt.



Abbildung 7: Wüflingerstrasse, Höhe Einfahrt Coop-Parkhaus

Hier endet der Ortskern Wülflingen mit beidseitig dichter Bebauung und vielen Grundstückszufahrten. An den Fussgängerstreifen fehlen die Zeichen 4.11 sowie die Schutzinseln trotz grosser Querungsbreite und eingeschränkter Sicht (Haltestelle).

Die Sicht von der Riedhofstrasse auf die übergeordnete Wüflingerstrasse ist durch das rote Haus links auch ohne Bus nicht gegeben, vgl. auch nächste Abbildung.



Abbildung 8: Einmündung Riedhofstrasse

Fehlende Sicht aufgrund Bebauung. Das Trottoir ist mit < 2 m zu schmal, insbesondere bei Ankunft Bus, vgl. vorheriges Bild.



*Abbildung 9: Wülflingerstrasse zwischen Einfahrt Coop-Parkhaus und Zypressenstrasse*  
Ab der Einfahrt Coop ist die Linienführung gestreckt mit guter Durchsicht in die Tiefe. Die Bebauung ist bis zur Zypressenstrasse noch stark auf die Wülflingerstrasse ausgerichtet (u.a. Senkrechtparkierung mit gepflasterten Auffahrhilfen); der Strassenraum ist vergleichsweise eng mit  $B < 20$  m (Höhe weisse Häuser Bildmitte).



*Abbildung 10: Wülflingerstrasse, ab Zypressenstrasse Richtung Westen*  
Ab der Zypressenstrasse in Richtung Westen hat die Wülflingerstrasse Siedlungsrandcharakter; zurückversetzte Bebauung, teilweise durch privates Grün abgeschirmt.

## 4 Verkehrliche Beurteilung

### 4.1 Netzhierarchie

Die Wülflingerstrasse ist als regionale Verbindungsstrasse klassifiziert, dient aber hauptsächlich als Sammelstrasse zur Erschliessung der angrenzenden Wohnquartiere. Die Verbindungsfunktion zwischen Umland und Stadt übernimmt die Umfahrung Salomon-Hirzel-Strasse.

In der Norm SN 640 040b «Strassentypen» wird als Merkmal des Strassentyps Verbindungsstrasse, welcher der regionalen Stufe zugeordnet ist, dass «Gewährleisten von untergeordneten Verbindungen bei begrenzter Leistung und Geschwindigkeit» angegeben.

Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf überkommunalen Strassen ist bisher die Ausnahme im Kanton Zürich.

### 4.2 Geschwindigkeit und Verkehrsaufkommen

Strassenquerschnitt	Richtung		V <sub>50</sub> [km/h]	V <sub>85</sub> [km/h]	V <sub>max</sub> [km/h]	> V <sub>zul</sub>	DTV [Fz/d]	SV
1 Wülflingerstrasse, Nähe Zypressenstrasse, Brigitt's Flohmarkt 03.10.2018 15:00 Uhr - 05.10.2018 15:00 Uhr	∅	Querschnitt	38	45	76	2.4%	6'900	8%
	→	Ri. Zentrum	39	46	70	2.9%	3'000	8%
	←	Ri. Neftenbach	38	45	76	2.0%	3'900	8%
2 Wülflingerstrasse, Höhe Stadtammann-/Be- treibungsamt 08.10.2018 13:30 Uhr - 10.10.2018 13:30 Uhr	∅	Querschnitt	35	43	78	1.4%	7'700	8%
	→	Ri. Zentrum	34	43	78	1.6%	3'500	8%
	←	Ri. Neftenbach	36	43	65	1.3%	4'200	7%

- Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) liegt bei rund 6'900 – 7'700 Fahrzeugen pro Tag.
- Der Anteil Schwerverkehr (SV) beträgt durchschnittlich 8%, der Anteil Zweiradfahrer (Velo/Töff) 3 - 6%.
- Der gemessene statistische Wert für die v<sub>85</sub>-Geschwindigkeit liegt mit 43 km/h in Höhe Be-  
treibungsamt (Beginn historisches Ortszentrum) unter der erlaubten Höchstgeschwindigkeit  
von 50 km/h. Auf Höhe Zypressenstrasse bei gestreckter Linienführung und mit Siedlungsrand-  
charakter liegt die v<sub>85</sub>-Geschwindigkeit mit 45 km/h im Bereich der signalisierten Geschwin-  
digkeit.
- Auf der Wülflingerstrasse wird die signalisierte Geschwindigkeit von 1 - 2% aller Fahrzeuge  
überschritten. Die gemessene Maximalgeschwindigkeit lag bei 78 km/h.

- Eine Geschwindigkeitsmessung im Ortskern wurde aufgrund der hohen Fussgängerfrequenz / diversen Querungsstellen, Einmündungen von Quartierstrassen sowie Bushaltestellen im Strassenraum nicht vorgenommen. Aufgrund der vielen «Störungen» ist von deutlich tieferen gefahrenen Geschwindigkeiten auszugehen (< 41 km/h).

### 4.3 Verkehrsverlagerungen

Tempo 30 auf der Wülflingerstrasse führt nicht zu Schleichverkehr in den angrenzenden Tempo-30-Zonen resp. Quartierstrassen. Modale Verkehrsumlagerungen durch Tempo 30 sind auf der Wülflingerstrasse nur in sehr geringem Umfang zu erwarten. Dazu sind die Reisezeitverlängerungen im MIV zu gering.

### 4.4 Leistungsfähigkeit

Die Leistungsfähigkeit der Wülflingerstrasse im Ortszentrum wird massgeblich von den Fussgängerstreifen um den Lindenplatz sowie die Fahrbahnhaltestelle stadtauswärts bestimmt. Diese haben insbesondere während der verkehrlichen Spitzen und/oder Geschäftszeiten erheblichen Einfluss auf den Verkehrsablauf. Insofern wird die Strassenkapazität durch Tempo 30 nicht negativ beeinflusst.

### 4.5 Reisezeiten

Bei einer gemessenen  $v_{85}$ -Geschwindigkeit von 43 - 45 km/h und einer Abschnittslänge von etwa 600 m ergibt sich bei Signalisation von Tempo 30 auf dem gesamten Abschnitt ein rechnerischer Reisezeitverlust von ca. 25 Sekunden. Bezogen auf den tatsächlichen Fahrverlauf mit Störungen von querenden Fussgängern, einmündenden Personenwagen resp. Velos und Bushalte stadtauswärts ist die Differenz voraussichtlich kleiner.

### 4.6 Öffentlicher Verkehr

Die Wülflingerstrasse ist eine bedeutende öV-Achse. Es verkehrt die Linie 2 mit 10 Kursen je Spitzenstunde und Richtung und Anschlüssen an die Bahn am Hauptbahnhof. Hinzu kommen die Kurse der Postautolinien 665, 667, 670. Signifikante Verlustzeiten gegenüber Tempo 50 sind aufgrund der Situation im Ortszentrum mit einer hohen Anzahl Störungen sowie den kurzen Abständen zur nächsten Haltestelle Autobahn resp. zum Knoten Salomon-Hirzel-Strasse von ca. 250 – 300 m nicht zu erwarten.

#### 4.7 Verkehrsablauf

Der Strasseneindruck entspricht der heute signalisierten Geschwindigkeit 50 km/h. Die verkehrsorientierte Hauptachse ist für den fließenden Verkehr, trotz einiger provisorischer Korrekturen, attraktiv und leistungsfähig gestaltet. Der Eindruck wird durch die Geschwindigkeitsmessungen jeweils am östlichen und westlichen Perimeterrand bestätigt.

Tempo 30 würde daher über den gesamten Abschnitt ohne zusammenhängende bauliche Umgestaltung als «bewusst erzwungenes langsames Fahren über eine längere Strecke» durch motorisierte Verkehrsteilnehmer wahrgenommen werden.

Im zentralen Abschnitt um den Lindenplatz kann - aufgrund der vielen Störungen, wie Haltestellen, Knoten, Fussgängerstreifen - Tempo 30 dagegen zu einer Verstetigung des Verkehrsablaufs und zu einer höheren Verkehrssicherheit führen.

#### 4.8 Strassenumfeldnutzung

Der Lindenplatz ist das Zentrum von Wülflingen. Von hier aus wird der Stadtkreis durch mehrere, radial angelegte Strassen (Wüflingerstrasse, Riedhofstrasse, Wieshofstrasse, Oberfeldstrasse, Eulachstrasse, Wartstrasse) sternförmig erschlossen wird. Im engeren Umkreis befinden sich zahlreiche Einkaufs- und Dienstleistungsgeschäfte, Restaurants sowie öffentliche Nutzungen (z.B. Bibliothek).

Auf Höhe Riedhofstrasse befinden zwei Schulwegübergänge (FG-Streifen ohne Mittelinsel). Ein dritter Schulwegübergang führt westlich vom Lindenplatz über die Wüflingerstrasse (mit Mittelinsel). Die insgesamt 5 Querungsstellen im Dorfzentrum erzeugen einen hohen Anteil «schwacher Verkehrsteilnehmer».

Aus genannten Gründen ist die Wüflingerstrasse 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 Querungsstellen – 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

Entlang der Wüflingerstrasse sind die Sichtweiten an einigen Einmündungen und privaten Ausfahrten nicht gegeben, weil die Zufahrten ungünstig ausgestaltet sind (Gebäude, Hecken, Mauern, Rückwärtsfahrmanöver etc.). Hinzu kommt abschnittsweiser ruhender Verkehr, bei dem mit Rangiermanövern, Ein- und Ausstiegsvorgängen oder plötzlich auftauchenden Personen aus den Sichtschatten der Fahrzeuge gerechnet werden muss.

Die Fussgängerstreifen im Zentrum auf einem Abschnitt von ca. 250 m können das flächige Querungsbedürfnis gut kanalisieren. Defizite bestehen in der schlechten Erkennbarkeit (verdeckte Sicht

durch haltende Busse, fehlende Signale 4.11), fehlende Schutzinseln sowie grosse Querungsbreiten.

Tempo 30 ist für die Wülflingerstrasse im Ortszentrum mit dichtem Dienstleistungs- und Einkaufsangebot, nahen Schulen und Kindertagesstätten, den einmündenden Velorouten sowie stark frequentierten Haltestellen «die geeignetere Geschwindigkeit». Unabhängig vom benutzten Verkehrsmittel oder vom Alter der Person erlauben tiefere Geschwindigkeiten eine bessere Interaktion mit den anderen Verkehrsteilnehmern. Gegenseitige Rücksichtnahme sorgt für mehr Sicherheit; der Verkehrsablauf wird harmonischer.

Die Wülflingerstrasse weist mit 65 Unfällen in den letzten 5 Jahren eine hohe Dichte an polizeilich erfassten Unfällen auf. Der fünfarmige, grosszügig dimensionierte Knoten Lindenplatz weist allein 20 der 65 Unfälle im Perimeter auf und ist gemäss VSS 641 716 als Unfallstelle zu klassifizieren. Vorwiegend handelt es sich dabei um Abbiege-, Auffahr- oder Schleuderunfälle mit Sachschäden. Insgesamt sind am Lindenplatz 5 Unfälle mit Leichtverletzten zu verzeichnen, davon 1 Leichtverletzter Fussgänger am westlichen Fussgängerübergang Wülflingerstrasse.

#### 4.10 Beurteilung Situation Wülflingerstrasse

Aus verkehrlicher Sicht ist das Herabsetzen der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h nur im Zentrumsabschnitt zweckmässig. Aufgrund der Nutzungsansprüche an den Strassenraum wird eine Temporeduktion im Dorfzentrum (Oberdorfstrasse bis Riedhofstrasse) als sinnvoll angesehen. Strasseneindruck und der hohe Anteil Busverkehr können als Argumente einer Geschwindigkeitsreduktion entgegenstehen.

##### Pro Tempo 30

- Aus Gründen der Strassenumfeldnutzung, der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs ist eine Temporeduktion zweckmässig:
  - Tempo 30 ist für den Lindenplatz als Zentrum von Wülflingen mit Einkaufsmöglichkeiten, Schulen, Kindergarten, Bibliothek sowie stark frequentierten Haltestellen «die geeignete Geschwindigkeit».
  - Ein besonderes Schutzbedürfnis für langsame Verkehrsteilnehmer besteht im Bereich des Lindenplatzes, am Schulwegübergang Riedhof-/Euchlachstrasse mit Fussgängerstreifen ohne Mittelinsel und eingeschränkter Sicht sowie bei der Querungsstelle der städtischen Veloroute von und zur Wartstrasse.
  - Das Sicherheitsempfinden kann bei einer Verstetigung des Verkehrsablaufs für alle Benutzer gesteigert werden.
  - Mit Tempo 30 können die erhöhten Unfallzahlen im Zentrum von Wülflingen reduziert werden. Es ist davon auszugehen, dass mit einer Geschwindigkeitsreduktion die Unfallstelle «Lindenplatz» beseitigt werden kann.
  - Es ist davon auszugehen, dass das v85-Geschwindigkeitsniveau im Perimeter der vorgesehenen Temporeduktion bereits heute zwischen 30 – 40 km/h liegt.
- Die Leistungsfähigkeit der Wülflingerstrasse wird nicht reduziert; die Reisezeiten im MIV verlängern sich nicht spürbar.
- Die Funktion der Strasse zur Erschliessung der angrenzenden Nutzungen wird nicht beeinträchtigt. Verkehrsverlagerungen von der Wülflingerstrasse auf anliegende Quartierstrassen finden nicht statt.
- Ein Teil des Durchgangverkehrs auf der Wülflingerstrasse zur Umfahrung der Stausituation auf der Salomon-Hirzel-Strasse kann mit Tempo 30 ggf. zurück auf das Hauptstrassennetz «verdrängt» werden
- 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 auf der Wülflingerstrasse im Abschnitt Dorfzentrum (Oberdorfstrasse bis Riedhofstrasse). Gemäss den Beobachtungen vor Ort kann von einem  $v_{85}$ -Geschwindigkeitsniveau deutlich niedriger als 41 km/h ausgegangen werden. Auf bauliche Massnahmen wird entsprechend verzichtet.

Längerfristig sind grössere bauliche Anpassungen notwendig, damit das Strassenbild im gesamten Projektperimeter einen Tempo-30-Charakter aufweist und der Tempo-30-Abschnitt ausgeweitet werden kann. Es wird empfohlen, den Strassenraum bei der nächsten Belagssanierung mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept aufzuwerten.

Alle nachstehenden 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 Wülflingerstrasse sowie auf der Oberfeld-/Wieshofstrasse bestehen.

#### Zonensignalisation Wülflingerstrasse

##### Westseite Lindenplatz

Vor der Einmündung der Riedhof- resp. Eulachstrasse<sup>1</sup> ist ein Horizontalversatz mit einer Stele auf der rechten Strassenseite zu erstellen und die Zonensignalisation mit Abweispfeil anzubringen. Hier verengt sich der Strassenraum in Richtung Lindenplatz deutlich und besitzt Zentrumscharakter. Die Bebauung ist der Wülflingerstrasse klar zugewandt.

Die wichtigen Fussgängerquerungen bei der Riedhofstrasse sowie die Bushaltestellen befinden sich im Tempo-30-Perimeter.

Die Durchfahrtsbreite verringert sich durch den Horizontalversatz von 8.5 m auf 7.5 m.

##### Ostseite Lindenplatz

Vor der Einmündung Oberdorfstrasse ist ein Horizontalversatz mit einer Stele auf der rechten Strassenseite zu erstellen. Die Lage an der «Engstelle» Liegenschaft Nr. 239 (Strassenraumbreite 14 m) und vor dem Fussgängerstreifen Oberdorfstrasse eignet sich optimal als Zoneneingang.

Die Durchfahrtsbreite verringert sich durch die Zonensignalisation von 9.0 auf 8.0 m.

---

<sup>1</sup> Der Zoneneingang mit Lage Höhe Zypressenstrasse wurde untersucht und verworfen. Hauptgrund: Charakterwechsel der Strasse nicht erkennbar (fehlende Sicht auf den Lindenplatz, offener Abschnitt).

## **Bodenmarkierung Zone 30**

Zusätzlich zur Signalisation verdeutlicht eine Bodenmarkierung den Zoneneingang. Die Bodenmarkierung wird abschnittsweise wiederholt, vgl. Massnahmenplan.

## **Aufheben Leitlinie**

Die Leitlinien auf der Wülflingerstrasse innerhalb des T30-Abschnitts sind zu entfernen.

## **Verschieben Parkfelder**

Die Parkfelder der blauen Zone (Höhe Liegenschaft Nr. 244 / 246) sind vom Trottoir auf die Fahrbahn zu verlegen. Diese Massnahme hat eine zusätzliche verkehrsberuhigende Wirkung und beseitigt die heute bestehende Engstelle für Fussgänger.

Die verbleibende Strassenbreite von 6.8 m ist für den Begegnungsfall Bus / Bus ausreichend.

## **Anpassungen bestehende Markierungen und Signalisationen auf Quartierstrassen**

- Riedhofstrasse
  - Abschnitt mit Fahrverbot: Ergänzen Zonensignalisation und anbringen Bodenmarkierung «Zone 30»
  - Abschnitt ohne Fahrverbot: Entfernen Bodenmarkierung «Zone» und Entfernen des nicht mehr benötigten Tempo-30-Signals
  - Vortrittssituation am Knoten Riedhofstrasse auflösen, der neu geltende Rechtsvortritt wird nicht markiert
- Eulachstrasse
  - Entfernen Bodenmarkierung «Zone» und Entfernen des nicht mehr benötigten Tempo-30-Signals
- Lindenplatz
  - Entfernen Bodenmarkierung «Zone» und Entfernen des nicht mehr benötigten Tempo-30-Signals
- Wieshofstrasse
  - Demarkierung «Zone 30» und Entfernen des nicht mehr benötigten Tempo-30-Signals
  - Ergänzen Bodenmarkierung «30» rund 20 m nach Einmündung
  - Entfernen Leitlinie zwischen den Fussgängerstreifen
- Oberfeldstrasse
  - Demarkierung «Zone 30» und Entfernen des nicht mehr benötigten Tempo-30-Signals
  - Ergänzen Bodenmarkierung «30» rund 20 m nach Einmündung
  - Entfernen Leitlinie vor Fussgängerstreifen

- Oberdorfstrasse
  - Abschnitt West: Entfernen des nicht mehr benötigten Signals 2.59.6 «Ende der Begegnungszone», ergänzen der Signalisation Zoneneingang Tempo 30 und Bodenmarkierung «30»
  - Abschnitt Ost: Entfernen des nicht mehr benötigten Signals 2.59.6 «Ende der Begegnungszone», ergänzen der Signalisation Zoneneingang Tempo 30

## 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 v85-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 bauliche Massnahmen für die kurzfristige Umsetzung von Tempo 30 wird eine zeitnahe Nachkontrolle 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 Wülflingerstrasse

Langfristig wird empfohlen, das Strassenbild im Zuge der nächsten Belagssanierung mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept aufzuwerten. Im Zentrum der Betrachtung sollte dabei der Lindenplatz inkl. der Zufahrten Wiesenhof- und Oberfeldstrasse stehen:

- Schaffen einer eindeutig lesbaren und funktionalen Platzsituation
- Redimensionierung Verkehrsflächen
- Aufenthaltsorte schaffen
- Punktuelle Begrünung
- Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer

## 6 Empfehlung Wüflingerstrasse

- Die formellen Bedingungen für die Festsetzung einer Tempo-30-Zone sind gemäss Art. 108 der Signalisationsverordnung gegeben.
- Mit der Senkung der zulässigen Geschwindigkeit zwischen der Oberdorferstrasse und Riedhofstrasse 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.
- Gemäss den Beobachtungen vor Ort kann von einem  $v_{85}$ -Geschwindigkeitsniveau deutlich niedriger als 41 km/h im Abschnitt Dorfzentrum (Oberdorfstrasse bis Riedhofstrasse) ausgegangen werden. Daher sind hier keine baulichen Massnahmen notwendig.
- Mit der Temporeduktion auf der Wüflingerstrasse werden die bestehenden Tempozonen «Langwiesen-Holzlegi», «Oberfeld-Neuwiesen» und «Oberdorf» 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 Wülflingerstrasse Zentrum 01.01.2013 – 31.12.2017

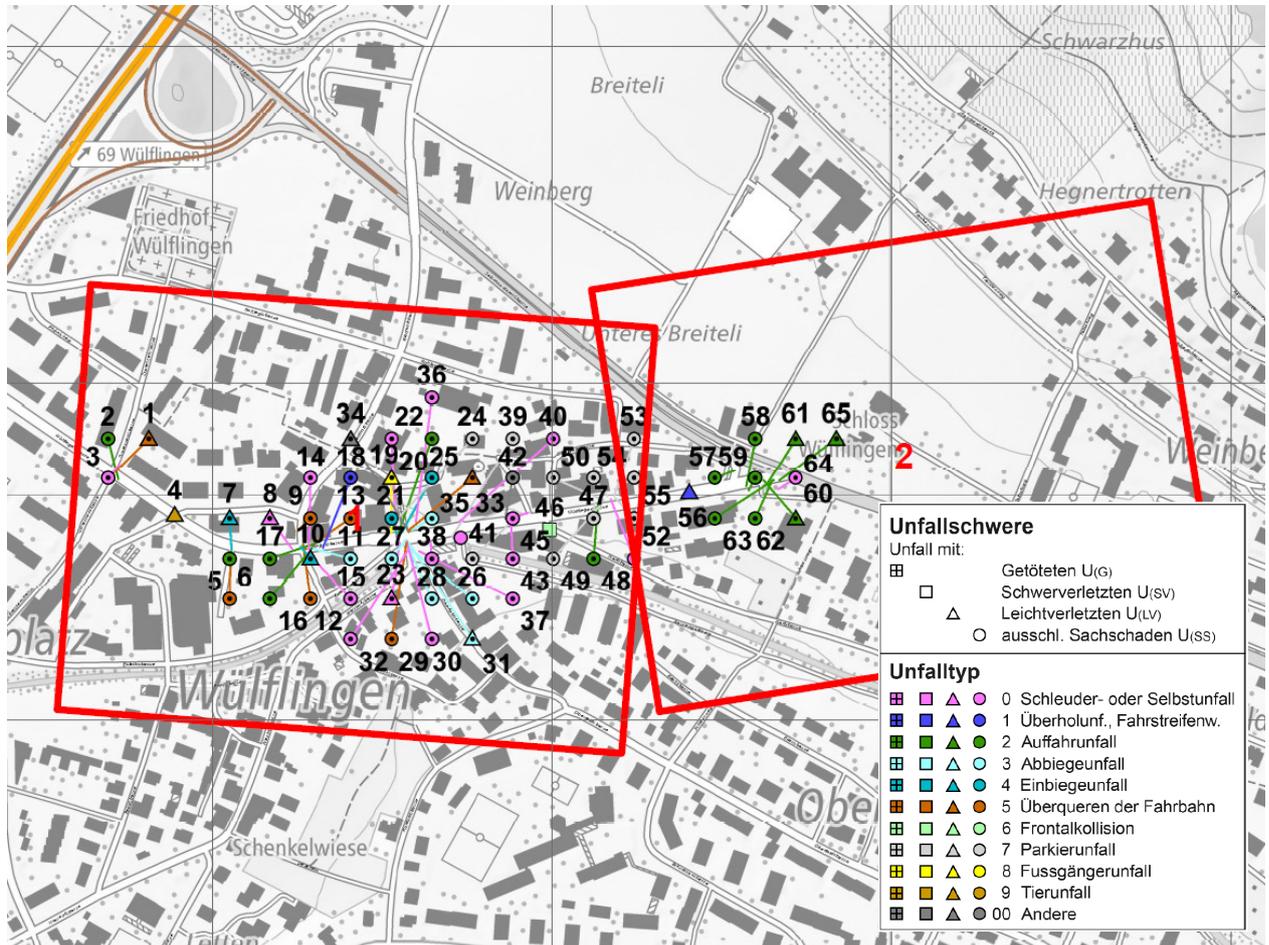


Abbildung 11: VUGIS-Unfallauswertung, Stadtpolizei Winterthur / Verkehrstechnik, 15.10.2018



## A2 Angaben Unfälle Wülfingerstrasse Zentrum 01.01.2013 – 31.12.2017 (Teil 1)



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

Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Überblick öffentlich - Allgemeine Angaben und Lokalisierung																
Nr.	Jahr	Monat	Kanton Kürzel	Gemeinde	Zeit	G*	SV*	LV*	Innerorts / Ausserorts	Strassenart	Höchstgeschw. **	Unfallstelle	Strassenzustand	Witterung	Lichtverhältnis	Verkehrsbedingungen
1	2016	Januar	ZH	Winterthur	08:00	0	0	1	innerorts	Nebenstrasse	50	Verzweigung	trocken	schön	Tag	normal
2	2014	September	ZH	Winterthur	15:55	0	0	0	innerorts	Hauptstrasse	50	gerade Strecke	trocken	schön	Tag	schwach
3	2016	November	ZH	Winterthur	12:00	0	0	0	innerorts	Nebenstrasse	30	Verzweigung	andere	andere	unbekannt	andere
4	2013	Oktober	ZH	Winterthur	07:10	0	0	1	innerorts	Nebenstrasse	50	Verzweigung	trocken	bedeckt	Nacht	schwach
5	2015	April	ZH	Winterthur	17:00	0	0	0	innerorts	andere	30	gerade Strecke	nass	Regen	Tag	schwach
6	2016	März	ZH	Winterthur	11:55	0	0	0	innerorts	Nebenstrasse	50	gerade Strecke	trocken	schön	Tag	schwach
7	2016	Dezember	ZH	Winterthur	15:00	0	0	1	innerorts	Nebenstrasse	50	Verzweigung	trocken	bedeckt	Tag	schwach
8	2017	August	ZH	Winterthur	09:55	0	0	1	innerorts	Hauptstrasse	50	gerade Strecke	trocken	bedeckt	Tag	schwach
9	2014	August	ZH	Winterthur	17:10	0	0	0	innerorts	Nebenstrasse	50	Verzweigung	trocken	bedeckt	Tag	normal
10	2015	März	ZH	Winterthur	08:41	0	0	1	innerorts	Nebenstrasse	50	Verzweigung	trocken	bedeckt	Tag	normal
11	2016	März	ZH	Winterthur	07:10	0	0	0	innerorts	Hauptstrasse	50	gerade Strecke	trocken	bedeckt	Tag	stark
12	2016	November	ZH	Winterthur	17:30	0	0	0	innerorts	Nebenstrasse	50	Verzweigung	feucht	bedeckt	Nacht	stark
13	2013	April	ZH	Winterthur	11:15	0	0	0	innerorts	Hauptstrasse	50	Verzweigung	trocken	bedeckt	Tag	schwach
14	2014	März	ZH	Winterthur	10:45	0	0	0	innerorts	Nebenstrasse	30	gerade Strecke	trocken	schön	Tag	schwach
15	2013	November	ZH	Winterthur	09:05	0	0	0	innerorts	Nebenstrasse	30	Verzweigung	trocken	bedeckt	Tag	schwach
16	2015	Juli	ZH	Winterthur	16:30	0	0	0	innerorts	Nebenstrasse	50	gerade Strecke	trocken	schön	Tag	normal
17	2015	Januar	ZH	Winterthur	17:55	0	0	0	innerorts	Hauptstrasse	50	Verzweigung	trocken	schön	Nacht	stark
18	2013	Juni	ZH	Winterthur	16:25	0	0	0	innerorts	Hauptstrasse	50	gerade Strecke	trocken	schön	Tag	stark
19	2017	November	ZH	Winterthur	10:45	0	0	1	innerorts	Hauptstrasse	50	Verzweigung	trocken	schön	Tag	schwach
20	2017	Dezember	ZH	Winterthur	18:30	0	0	0	innerorts	Nebenstrasse	50	Verzweigung	nass	Regen	Nacht	normal
21	2013	Mai	ZH	Winterthur	08:40	0	0	0	innerorts	Hauptstrasse	50	Verzweigung	nass	Regen	Tag	normal
22	2014	Juni	ZH	Winterthur	14:15	0	0	0	innerorts	Hauptstrasse	50	Verzweigung	trocken	schön	Tag	normal
23	2017	August	ZH	Winterthur	18:15	0	0	1	innerorts	Hauptstrasse	50	Verzweigung	nass	Regen	Tag	normal
24	2016	Dezember	ZH	Winterthur	10:15	0	0	0	innerorts	Nebenstrasse	50	Parkplatz	trocken	bedeckt	Tag	schwach
25	2014	Oktober	ZH	Winterthur	12:05	0	0	0	innerorts	Hauptstrasse	50	Verzweigung	trocken	bedeckt	Tag	stark
26	2015	Mai	ZH	Winterthur	07:05	0	0	0	innerorts	Hauptstrasse	50	Verzweigung	feucht	bedeckt	Tag	stark
27	2014	Juli	ZH	Winterthur	11:15	0	0	0	innerorts	Hauptstrasse	50	Verzweigung	nass	Regen	Tag	normal

\* G = Getötete / SV = Schwerverletzte / LV = Leichtverletzte \*\*Höchstgeschwindigkeit

Abbildung 12: VUGIS-Unfallauswertung (Teil 1), Stadtpolizei Winterthur / Verkehrstechnik, 15.10.2018



### A3 Angaben Unfälle Wülfingerstrasse Zentrum 01.01.2013 – 31.12.2017 (Teil 2)



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 Kürzel	Gemeinde	Zeit	G*	SV*	LV*	Innerorts / Aussenorts	Strassenart	Höchstgeschw.**	Unfallstelle	Strassenzustand	Witterung	Lichtverhältnis	Verkehrsbedingungen
28	2016	Juli	ZH	Winterthur	19:30	0	0	0	0	Nebenstrasse	50	Verzweigung	trocken	schön	Tag	normal
29	2015	Februar	ZH	Winterthur	14:30	0	0	0	0	Hauptstrasse	50	Verzweigung	trocken	bedeckt	Tag	normal
30	2015	August	ZH	Winterthur	18:35	0	0	0	0	Nebenstrasse	50	Verzweigung	trocken	schön	Tag	stark
31	2015	Juli	ZH	Winterthur	23:00	0	0	2	0	Hauptstrasse	50	Verzweigung	trocken	schön	Nacht	schwach
32	2017	September	ZH	Winterthur	22:40	0	0	0	0	Nebenstrasse	50	Verzweigung	nass	Regen	Nacht	schwach
33	2013	Mai	ZH	Winterthur	17:00	0	0	1	0	Hauptstrasse	50	Verzweigung	nass	Regen	Tag	stark
34	2015	Mai	ZH	Winterthur	19:30	0	0	2	0	Hauptstrasse	50	Verzweigung	trocken	schön	Tag	normal
35	2014	November	ZH	Winterthur	08:25	0	0	0	0	Hauptstrasse	50	gerade Strecke	feucht	bedeckt	Tag	stark
36	2014	September	ZH	Winterthur	09:40	0	0	0	0	andere	50	Parkplatz	trocken	bedeckt	Tag	schwach
37	2014	Dezember	ZH	Winterthur	08:00	0	0	0	0	Hauptstrasse	50	Verzweigung	Schneebedeckt	bedeckt	Tag	schwach
38	2014	Juni	ZH	Winterthur	12:53	0	0	0	0	Nebenstrasse	50	Verzweigung	trocken	schön	Tag	schwach
39	2016	März	ZH	Winterthur	11:10	0	0	0	0	Hauptstrasse	50	gerade Strecke	trocken	bedeckt	Tag	schwach
40	2015	April	ZH	Winterthur	23:00	0	0	0	0	Nebenstrasse	50	gerade Strecke	trocken	schön	Nacht	schwach
41	2017	Januar	ZH	Winterthur	03:55	0	0	0	0	Nebenstrasse	50	gerade Strecke	Schneebedeckt	andere	Nacht	schwach
42	2016	Dezember	ZH	Winterthur	14:25	0	0	0	0	Nebenstrasse	50	gerade Strecke	trocken	bedeckt	Tag	normal
43	2015	April	ZH	Winterthur	14:25	0	0	0	0	Hauptstrasse	50	gerade Strecke	trocken	schön	Tag	schwach
44	2016	September	ZH	Winterthur	19:30	0	0	0	0	Nebenstrasse	50	Verzweigung	feucht	Regen	Dämmerung	stark
45	2017	Dezember	ZH	Winterthur	09:20	0	0	0	0	Nebenstrasse	50	Verzweigung	nass	bedeckt	Tag	normal
46	2016	August	ZH	Winterthur	19:35	0	1	1	0	Nebenstrasse	50	Verzweigung	trocken	schön	Tag	schwach
47	2013	Dezember	ZH	Winterthur	14:35	0	0	0	0	Nebenstrasse	50	gerade Strecke	trocken	schön	Tag	normal
48	2013	April	ZH	Winterthur	10:35	0	0	0	0	Hauptstrasse	50	gerade Strecke	trocken	bedeckt	Tag	normal
49	2016	September	ZH	Winterthur	16:30	0	0	0	0	Hauptstrasse	50	gerade Strecke	trocken	bedeckt	Tag	normal
50	2013	Januar	ZH	Winterthur	10:13	0	0	0	0	Hauptstrasse	50	gerade Strecke	trocken	bedeckt	Tag	schwach
51	2014	September	ZH	Winterthur	11:45	0	0	0	0	Nebenstrasse	50	gerade Strecke	trocken	schön	Tag	schwach
52	2016	April	ZH	Winterthur	18:00	0	0	0	0	Hauptstrasse	50	gerade Strecke	trocken	bedeckt	Tag	normal
53	2015	August	ZH	Winterthur	12:02	0	0	0	0	Hauptstrasse	50	gerade Strecke	trocken	schön	Tag	schwach
54	2017	Juli	ZH	Winterthur	14:00	0	0	0	0	andere	50	Parkplatz	trocken	bedeckt	Tag	schwach

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

Abbildung 13: VUGIS-Unfallauswertung (Teil 2), Stadtpolizei Winterthur / Verkehrstechnik, 15.10.2018



## A4 Angaben Unfälle Wüflingerstrasse Zentrum 01.01.2013 – 31.12.2017 (Teil 3)



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

Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Überblick öffentlich - Allgemeine Angaben und Lokalisierung																
Nr.	Jahr	Monat	Kanton Kürzel	Gemeinde	Zeit	G*	SV*	LV*	Innerorts / Auserorts	Strassenart	Höchstgeschw.***	Unfallstelle	Strassenzustand	Witterung	Lichtverhältnis	Verkehrsbedingungen
55	2013	Juni	ZH	Winterthur	10:30	0	0	0	0	Nebenstrasse	50	gerade Strecke	trocken	bedeckt	Tag	normal
56	2017	Juni	ZH	Winterthur	18:25	0	0	1	0	Nebenstrasse	50	gerade Strecke	trocken	schön	Tag	schwach
57	2014	November	ZH	Winterthur	17:10	0	0	0	0	Hauptstrasse	50	Verzweigung	trocken	bedeckt	Nacht	normal
58	2014	März	ZH	Winterthur	09:20	0	0	0	0	Nebenstrasse	50	Verzweigung	trocken	schön	Tag	stockende Kolonne
59	2014	März	ZH	Winterthur	11:20	0	0	0	0	Hauptstrasse	50	gerade Strecke	trocken	bedeckt	Tag	normal
60	2015	Oktober	ZH	Winterthur	13:55	0	0	1	0	Hauptstrasse	50	Verzweigung	trocken	bedeckt	Tag	normal
61	2013	Mai	ZH	Winterthur	06:35	0	0	1	0	Hauptstrasse	50	Verzweigung	feucht	bedeckt	Tag	normal
62	2017	Januar	ZH	Winterthur	16:10	0	0	0	0	Nebenstrasse	50	Verzweigung	trocken	bedeckt	Tag	normal
63	2015	Juli	ZH	Winterthur	18:00	0	0	0	0	Hauptstrasse	50	Verzweigung	trocken	schön	Tag	stark
64	2013	Januar	ZH	Winterthur	02:35	0	0	0	0	Hauptstrasse	50	Verzweigung	trocken	bedeckt	Nacht	schwach
65	2017	Dezember	ZH	Winterthur	16:15	0	0	1	0	Nebenstrasse	50	Verzweigung	feucht	Regen	Dämmerung	normal

\* G = Getötete / SV = Schwerverletzte / LV = Leichtverletzte    \*\*Höchstgeschwindigkeit

Abbildung 14: VUGIS-Unfallauswertung (Teil 3), Stadtpolizei Winterthur / Verkehrstechnik, 15.10.2018