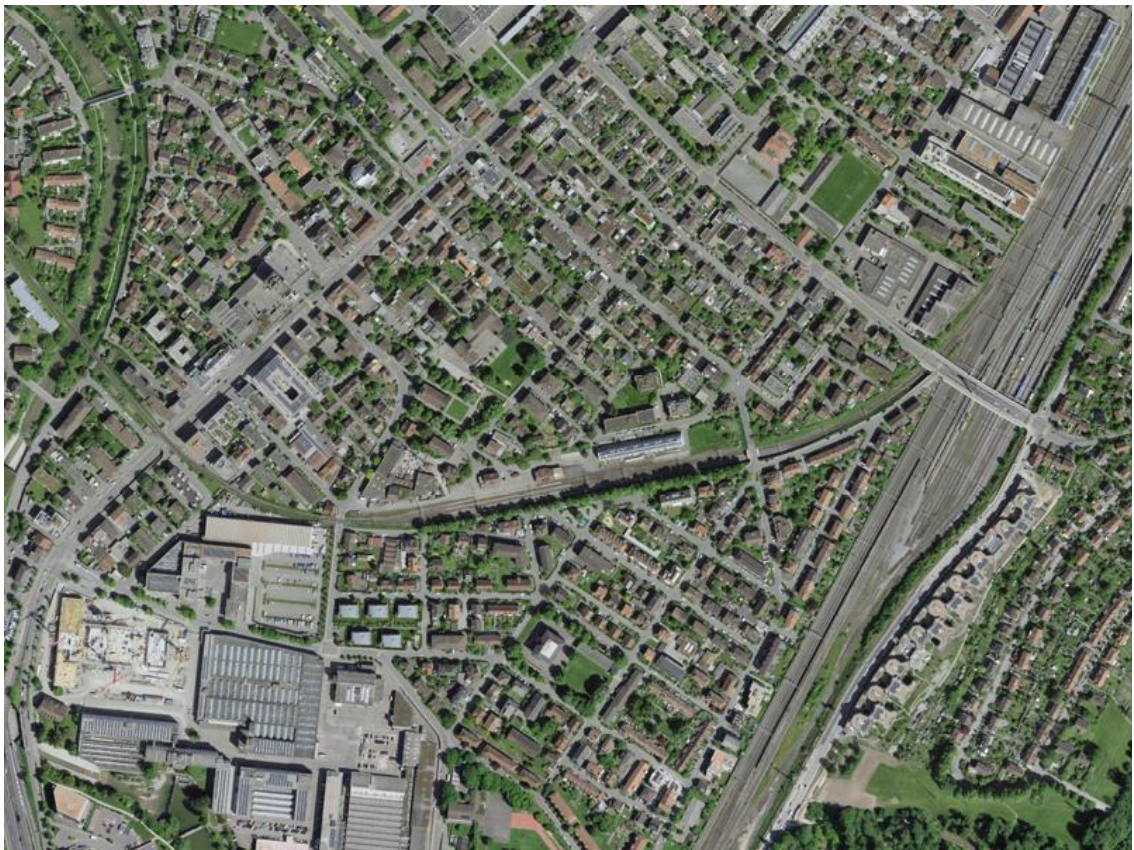


## Stadt Winterthur

# Durchgangsverkehr Eichliacker Vertiefungsbericht

18. März 2026





# Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
2	Betrachtung übergeordnetes Netz	4
3	Fahrverbot mit Ausnahmegewilligungen	4
4	Fahrverbot mit Mindestaufenthaltsdauer	5
5	Zeitlich begrenztes Fahrverbot Dammbücke	5
6	Zeitlich begrenzte Einbahn Reutgasse	9
7	Erweiterung Fahrverbot Gleisspindel	9
8	Einbahn Dammbücke	10
9	Empfehlung	11

# 1 Einleitung

Das Eichliacker-Quartier ist ein Wohngebiet im Süden der Stadt Winterthur, das seit längerem von unerwünschtem Schleich- bzw. Durchgangsverkehr belastet ist. Aufgrund dieser bekannten Problematik hat das Tiefbauamt der Stadt Winterthur die Firma B+S beauftragt, eine umfassende Verkehrsanalyse im Quartier durchzuführen, bei Bedarf entsprechende Massnahmen zu entwickeln und Empfehlungen auszuarbeiten. Das Quartier wurde im Rahmen einer Informationsveranstaltung über die bevorzugte Bestvariante informiert.

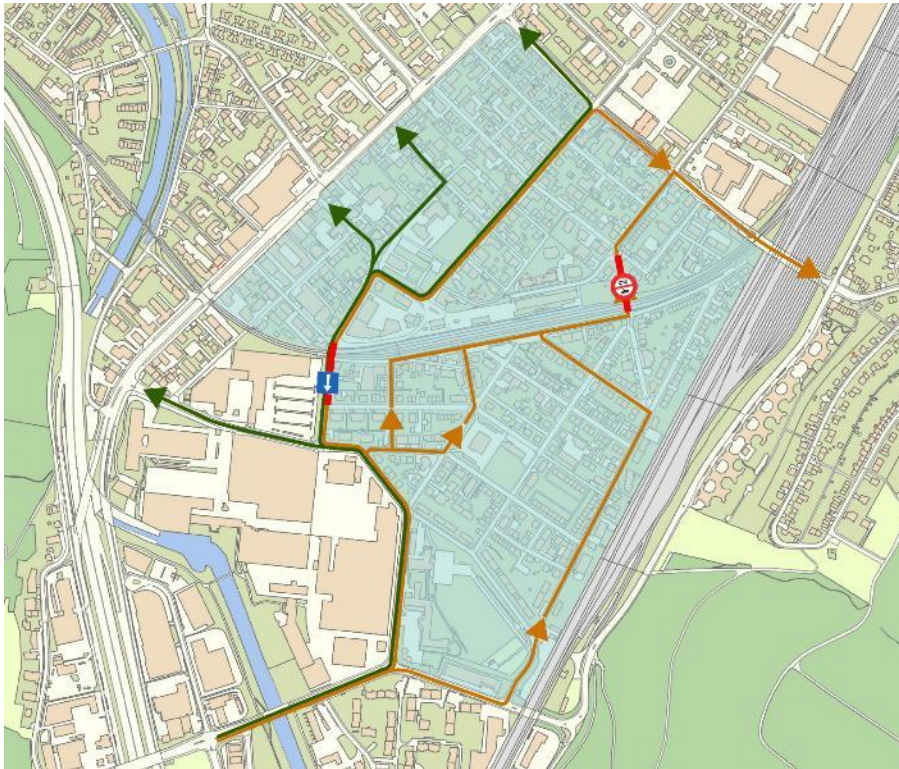


Abbildung 1 Bisher bevorzugte Bestvariante, Einbahn Reutgasse und Fahrverbot Damnbrücke, die in grün bzw. ocker dargestellten Pfeile zeigen die heute möglichen Schleichverkehrsrouen

Die Bestvariante beinhaltet:

- **Sperrung** Damnbrücke für den Autoverkehr (zweiteiliges Fahrverbot)
- **Einbahn** Reutgasse stadtauswärts (Velos im Gegenverkehr gestattet)

Die Bestvariante wurde aus folgenden Gründen gewählt:

- Alle Schleichrouten werden unterbunden
- Verhindert Durchgangsverkehr effektiv
- Gute Durchsetzbarkeit
- Umwege für Anwohnende verhältnismässig gering

Durch die Sperrung der Damnbrücke verlängert sich der Weg mit dem Auto stadteinwärts für einige Anwohnende im Eichliacker-Quartier. Die längsten Umwege von ca. 1.1 Kilometer entstehen für die Anwohnenden der Eichliackerstrasse 1-9 und der Freiestrasse 1-9. Dies entspricht einer Mehrfahrzeit von ca. 2 Minuten. Der Umweg ins Zentrum Töss beträgt 500 Meter, was einer Mehrfahrzeit von einer Minute entspricht. Im Anschluss an die Informationsveranstaltung haben mehrere Anwohnende der Eichliacker- und der Freiestrasse beim Tiefbauamt verschiedene Alternativvorschläge und Fragestellungen eingebracht. Darüber hinaus wurde eine Petition eingereicht, welche sich gegen eine permanente Sperrung der Damnbrücke ausgesprochen hat.



Zusammenfassend ergaben sich folgende Vorschläge aus der Bevölkerung:

- Zeitlich begrenzte Sperrung Dammbücke auf Hauptverkehrszeiten
- Ausnahmen auf der Dammbücke erlauben
- Quartierteil südlich der Bahnlinie für den MIV sperren, Zubringerdienst gestattet
- Zeitlich begrenzte Einbahn auf Reutgasse (wie auf Dammbücke)

Diese vorgeschlagenen Massnahmen wurden ausgearbeitet und einer detaillierten Untersuchung unterzogen. Diese werden inklusive Empfehlungen in diesem Bericht dargelegt.

## 2 Betrachtung übergeordnetes Netz

Die Ursache des Ausweichverkehrs liegt in der Überlastung des übergeordneten Strassennetzes. Würden die Kapazitätsengpässe im übergeordneten Strassennetz behoben, würde der Ausweichverkehr kurzfristig von selbst zurück gehen bzw. verschwinden. Die Behebung dieser Engpässe ist aber nicht realistisch. Insbesondere da die massgebenden Kapazitätsengpässe in der Innenstadt bzw. im Breitequartier liegen, ist aufgrund der gegebenen Platzverhältnisse auch langfristig kein Kapazitätsausbau auf diesen Routen zu erwarten. Ein reiner Fokus auf Kapazitätsausbau greift jedoch zu kurz: Einerseits ist die Behebung der Engpässe nicht realistisch, weil dies aus Platzgründen im urbanen Raum nicht möglich ist. Andererseits wirkt diese Lösung oftmals nur kurzfristig. Freigespielte Kapazitäten ziehen erfahrungsgemäss zusätzlichen Verkehr an, was dazu führen kann, dass das Problem nach einigen Jahren wieder auftritt. Eine nachhaltige Entlastung des übergeordneten Netzes ist daher nicht durch Kapazitätsausbau erreichbar, sondern erfordert weitergehende Massnahmen wie das Entlasten der Spitzenstunden oder die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Umso wichtiger ist es, dass es durch die vorgeschlagenen Massnahmen im Eichliacker-Quartier zu keiner erheblichen Verschärfung der ohnehin vorliegenden Kapazitätsengpässe in den Spitzenstunden auf dem übergeordneten Strassennetz kommt. Dies aus zwei Gründen: Einerseits ist zwar im Quartier erheblicher Durchgangsverkehr vorhanden, bei einer Verlagerung auf das übergeordnete Netz ist die Zunahme im Vergleich zum bestehenden Verkehr auf dem übergeordneten Netz aber vergleichsweise gering. Andererseits auch deshalb, weil der Schleichverkehr durch das Quartier jeweils vor den eigentlichen Leistungsengpässen in der Innenstadt wieder auf das übergeordnete Netz einbiegt. Im besten Fall führt eine Verhinderung von Schleichverkehr deshalb sogar zu einer Verstetigung des Verkehrs, nicht aber zu einer Verschlechterung der Gesamtsituation.

## 3 Fahrverbot mit Ausnahmebewilligungen

Ein vorgebrachter Vorschlag war, für das Fahrverbot auf der Dammbücke Ausnahmebewilligungen vorzusehen, so dass Anrainer:innen aus dem Quartier in der Erreichbarkeit nicht eingeschränkt werden.

Ein Fahrverbot mit Ausnahmebewilligungen bringt das Problem mit sich, dass die Kontrolle durch die Polizei sehr aufwendig ist. Um Verstösse festzustellen, müssten sämtliche Fahrzeuge angehalten und die entsprechenden Bewilligungen überprüft werden. Aufgrund der hohen Arbeitsbelastung der Polizei, insbesondere während den Hauptverkehrszeiten, sind derart intensive Kontrollen nicht möglich.



Eine mögliche Alternative wäre der Einsatz einer Kamera, die die Kontrollschilder erfasst und mit einer Datenbank der berechtigten Fahrzeuge abgleicht. Allerdings fehlt hierfür bislang die gesetzliche Grundlage in der Polizeiverordnung, welche den Einsatz solcher Kamerasysteme regelt. Aus diesem Grund dürfen derzeit auf dem Stadtgebiet von Winterthur keine entsprechenden Kameras installiert werden.

Zudem würde ein hoher Arbeitsaufwand für die Registrierung der erlaubten Nummernschilder entstehen. Das entsprechende Register müsste fortlaufend nachgeführt werden, und es müsste kontrolliert werden, ob die registrierten Nummernschilder nach wie vor berechtigt sind (z.B. nach einem Umzug). Zudem besteht ein Abgrenzungsproblem, wer Anrecht auf eine Ausnahme erhält. Es stellt sich die Frage, ob alle Anrainer:innen im Quartier oder nur Anwohner:innen in unmittelbarer Nähe der Dammbrücke eine Ausnahmegewilligung erlangen können und ob auch Lieferanten, Besucherinnen, Kunden etc. Ausnahmen erhalten können.

#### **Empfehlung**

Da die Durchsetzbarkeit des Vorschlags als kritisch erachtet wird und die rechtlichen Grundlagen derzeit nicht gegeben sind, wird ein Fahrverbot mit Ausnahmegewilligungen nicht empfohlen.

## 4 Fahrverbot mit Mindestaufenthaltsdauer

Ein ähnliches System wäre, eine Mindestaufenthaltsdauer im Quartier vorzuschreiben von z.B. 15 Minuten. Dadurch würde Durchgangsverkehr effektiv verhindert, da der zeitliche Vorteil entfällt.

Allerdings besteht auch hier das Problem, dass ein umfassendes Kamerasystem mit dutzenden Kameras im ganzen Quartier notwendig würde, was ein hoher finanzieller Aufwand mit sich bringen würde. Ebenfalls besteht auch hier die Problematik der fehlenden rechtlichen Grundlage.

#### **Empfehlung**

Da die Durchsetzbarkeit des Vorschlags ohne Einsatz von Kameras als kritisch erachtet wird und die rechtlichen Grundlagen derzeit nicht gegeben sind, wird ein Fahrverbot mit Mindestaufenthaltsdauer nicht empfohlen.

## 5 Zeitlich begrenztes Fahrverbot Dammbrücke

Ein anderer Ansatz wäre, auf der Dammbrücke während der Spitzenzeiten mit hohem Schleichverkehr ein zeitlich begrenztes Fahrverbot einzurichten. Damit kann der Schleichverkehr reduziert werden, ohne dass tagsüber Einschränkungen für die Bewohnenden des Eichliacker-Quartiers entstehen. Im Folgenden wird diese optimierte Variante genauer untersucht.

#### **Wahl der Sperrzeiten**

Die Tagesganglinie der Dammstrasse zeigt, dass der Schleichverkehr überwiegend während der Morgen- und Abendspitze zwischen 07:00 und 09:00 Uhr und zwischen 16:00 und 19:00 Uhr auftritt. Er lässt sich an der Differenz der Balken „Ganglinie Dammstrasse“ und „typische Ganglinie für Wohngebiete“ ablesen. Eine Sperrung der Dammbrücke während dieses Zeitfensters wäre daher bei einer oberflächlichen Betrachtung eine geeignete Massnahme zur Reduktion des Schleichverkehrs.

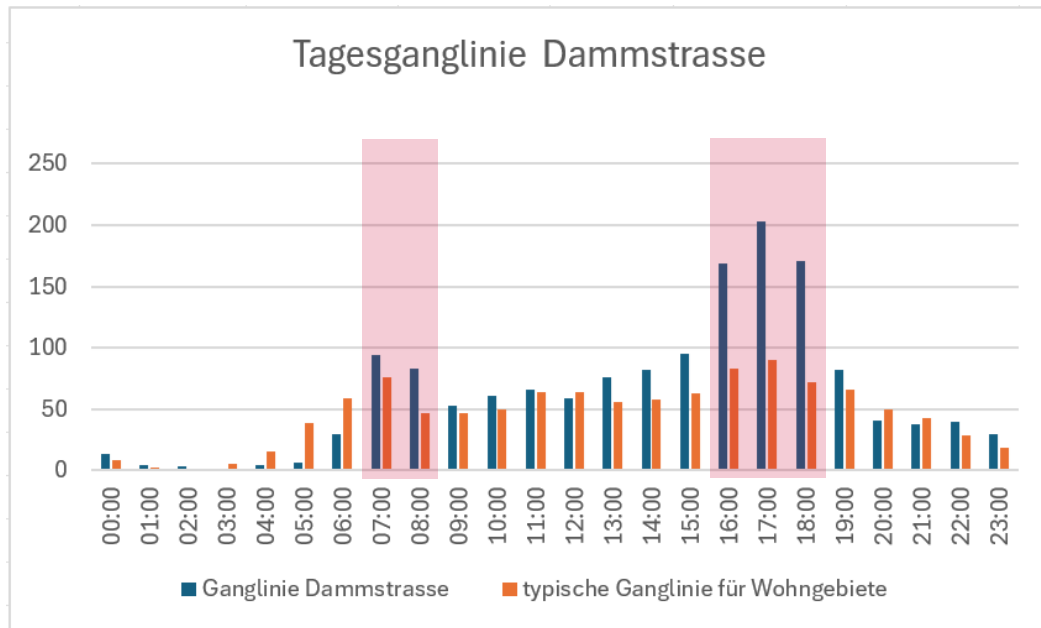


Abbildung 2 Die Tagesganglinie der Dammstrasse. Rot hinterlegt die Spitzenstunden mit hohem Durchgangsverkehr.

### Verkehrsverlagerungen ausserhalb der Sperrzeiten

Für eine fundierte Beurteilung muss jedoch das Gesamtsystem betrachtet werden, insbesondere mögliche Verkehrsverlagerungen von der Reutgasse auf die Dammstrasse. Da für die Reutgasse ein Einbahnregime vorgesehen ist, ist davon auszugehen, dass sich das heutige Verkehrsaufkommen in Richtung Norden von rund 1000 Fahrzeuge pro Tag während der geöffneten Zeiten potenziell auf die Dammstrasse verlagern könnte. Wie attraktiv die Dammstrasse im Vergleich zur Reutgasse tatsächlich wäre und welche zusätzlichen Verkehrsanteile daraus entstehen könnten, wird im Folgenden näherungsweise bewertet.

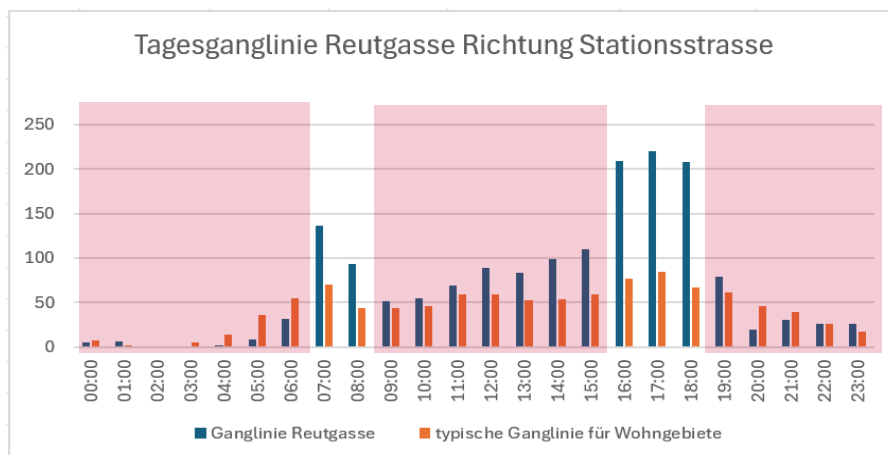


Abbildung 3 Tagesganglinie auf der Reutgasse in Richtung Stationsstrasse. Der Verkehr im rot hinterlegten Bereich könnte sich potentiell auf die Dammstrasse verlagern, in der Summe entspricht dies 1000 Fahrten pro Tag.

Die Untersuchung der Attraktivität der stadteinwärts führenden Zufahrtsachsen zeigt anhand von Auswertungen an einem Werktag um 14:00 Uhr, dass die Route über die Dammstrasse tatsächlich eine attraktive Ausweichmöglichkeit bietet.



Für den von der Autobahn kommende Verkehr stellt heute die Reutgasse eine attraktive Alternative zur direkten Führung über die Zürcherstrasse dar, auf der bereits um 14:00 Uhr teilweise Stausituationen vorhanden sind. Die Dammstrasse weist eine leicht höhere Fahrzeit um rund eine Minute auf, jedoch herrscht ein freier Verkehrsfluss. Ein freier Verkehrsfluss kann verkehrspsychologisch dazu führen, dass diese Routen bei ähnlichen oder leicht längeren Fahrzeiten dennoch bevorzugt werden.

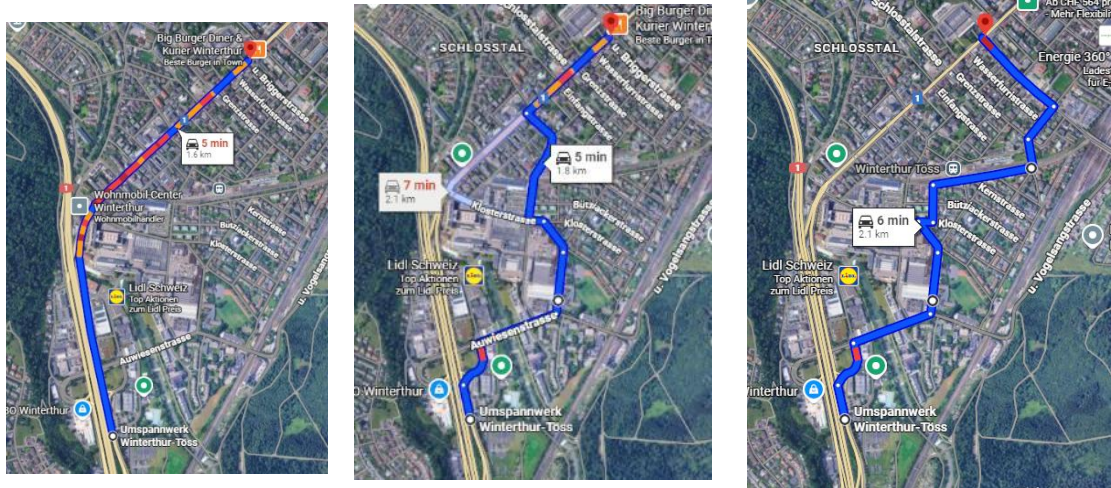


Abbildung 4 Fahrzeitenvergleich ab Autobahn um 14:00 Uhr (Quelle: Google Maps)

Für Fahrten ab dem Bereich des Rieter-Areals sind die Routen über die Dammstrasse und Reutgasse gegenüber der Zürcherstrasse attraktiver. Auf diesen hat man eine Zeitersparnis von einer bzw. zwei Minuten verglichen mit der Route über die Zürcherstrasse

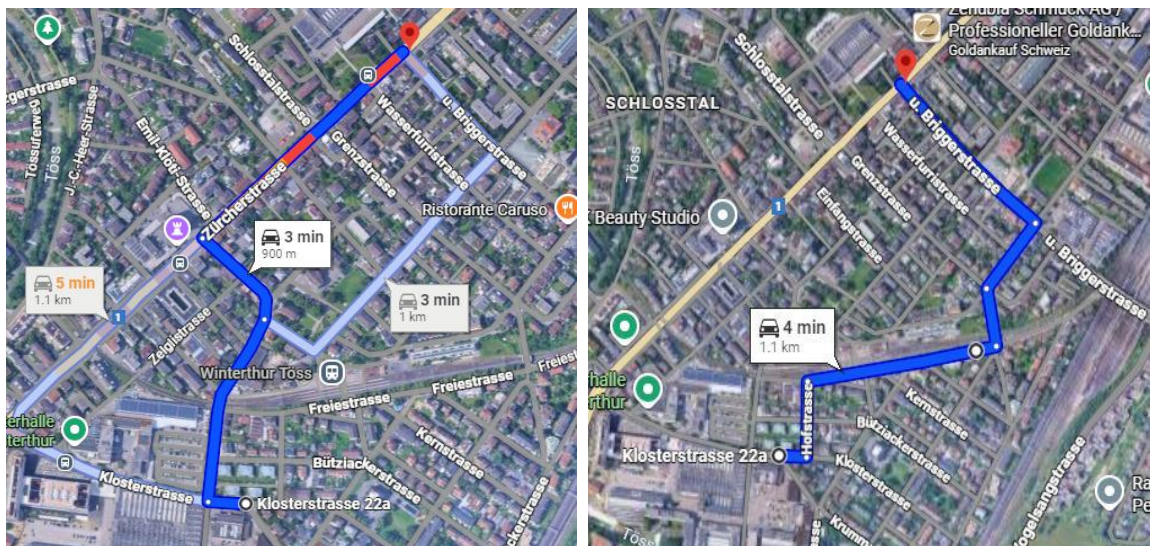


Abbildung 5 Fahrzeitenvergleich ab der Klosterstrasse 22 stadteinwärts um 14:00 Uhr (Quelle: google.com)

Für Fahrten in Richtung Breite ist die Route über die Dammbrücke mit leicht längeren Fahrzeiten verbunden, jedoch herrscht ein freier Verkehrsfluss.

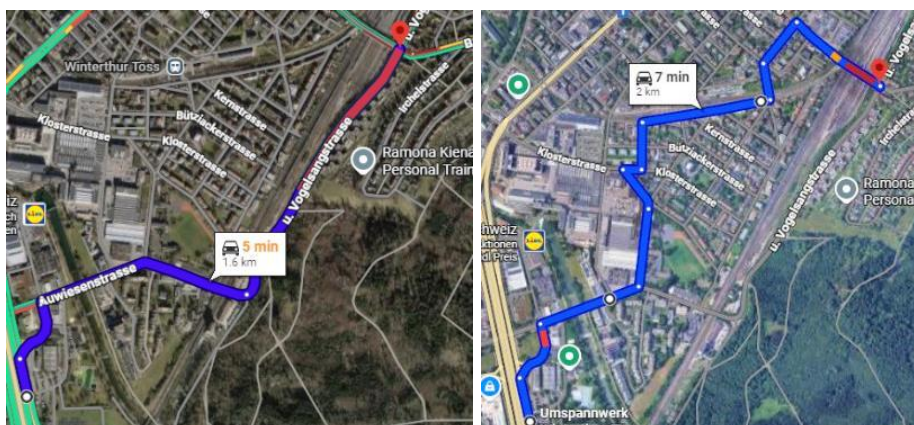


Abbildung 6 Fahrzeitenvergleich von Autobahn in Richtung Breite um 14:00 Uhr (Quelle: google.com)

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Dammstrasse bei einer zeitlichen Sperrung in Kombination mit einer Einbahnregelung auf der Reutgasse weiterhin eine attraktive Ausweichroute bietet. Inwiefern die Route in der Praxis effektiv von verlagertem Durchgangsverkehr betroffen sein wird, lässt sich jedoch nicht zweifelsfrei abschätzen.

Zu beachten ist jedoch nicht nur der Durchgangsverkehr, sondern auch der Quellverkehr: Wäre auf der Reutgasse eine ganztägige Einbahn vorhanden, auf der Dammbrücke hingegen nur in der Spitzenstunde ein Fahrverbot, so würde sich wohl ein Grossteil des lokalen Quellverkehrs auf die Dammbrücke verlagern.

Basierend auf den durchgeführten Reisezeitanalysen und Verkehrsmessungen wird das gesamte Potenzial auf maximal 1000 Fahrzeuge pro Tag geschätzt. Eine gesicherte Aussage über das zu erwartende Verkehrsaufkommen ist jedoch nicht möglich.

Zwar wäre der Mehrverkehr ausserhalb der Sperrzeiten mit rund 1000 Fahrzeugen pro Tag relativ gering, jedoch ist dieser aufgrund der beengten Platzverhältnisse auf der Brücke, der darauf verlaufende Veloroute der höchsten Netzkategorie und der Emissionen im Quartier dennoch problematisch.

### Technische Umsetzung (Poller)

Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass zeitlich beschränkte Durchfahrtsverbote für Motorfahrzeuge häufig missachtet werden. Eine ausschliesslich signalisationstechnische Lösung ist daher nicht ausreichend wirksam, weshalb eine physische Durchfahrtsperre erforderlich wäre.

Auf der Dammbrücke ist die Installation einer Schranke aufgrund der dort verlaufenden Veloroute nicht möglich. Stattdessen kämen versenkbare Poller in Frage. Eine von der Stadt Zürich durchgeführte Analyse zeigt jedoch, dass versenkbare Poller störungsanfällig sind. Vor allem Schnee, und Eis sowie Wasser im Unterbau verursachen Störungen. Zudem kam es in einigen Städten, die versenkbare Poller einsetzen, vermehrt zu Unfällen im Zusammenhang mit den Pollern. Daher mussten zusätzliche Sicherheitsmassnahmen wie Ampeln, Warntöne oder eine Gegenkraft-Sensorik am Poller zur Verhinderung des Anhebens von Fahrzeugen angebracht werden. Des Weiteren sind Poller-Systeme sowohl in der Anschaffung als auch im Unterhalt sehr kostenintensiv. Die Investitionskosten betragen je nach Komplexität des Systems zwischen 100'000 und 350'000 Franken. Dazu kommen 5'000-20'000 Fr. pro Jahr für den Unterhalt. Reparaturkosten infolge von Störungen oder Unfällen treiben die Kosten weiter in die Höhe. Aus all diesen Gründen werden aktuell in den Quartieren von Winterthur keine versenkbaren Poller eingesetzt.

### Empfehlung

Aus technischen und finanziellen Gründen und der neu entstehenden Schleichverkehrsproblematik ausserhalb der Sperrzeiten wird ein zeitlich begrenztes Fahrverbot auf der Dammbrücke nicht empfohlen.

## 6 Zeitlich begrenzte Einbahn Reutgasse

Es wurde der Vorschlag eingebracht, auch auf der Reutgasse eine zeitlich begrenzte Einbahnregelung einzuführen. In der Praxis würde dies zu einer schwer merkbaren und wenig verständlichen Signalisation führen. Dies würde die Missachtung der Regelung begünstigen sowie die Unfallwahrscheinlichkeit erhöhen.

Um die Durchsetzbarkeit zu erhöhen und die Durchfahrt während der Sperrzeiten physisch zu verhindern, müsste ein versenkbarer Poller so installiert sein, dass er sich während den Sperrzeiten nur für Fahrzeuge von Norden herkommend und für jene öffnet, die die Einbahn im Gegenverkehr befahren dürfen (z.B. Ausnahmetransporte). Mittels einer Anmeldeschleife wäre dies grundsätzlich technisch umsetzbar, dies würde jedoch die Komplexität des Systems und die Fehleranfälligkeit nochmals verstärken (vgl. hierzu obiger Abschnitt).

Um die Zufahrt für Anwohnende nicht einzuschränken, müssten die Poller unmittelbar nach dem Bahnübergang platziert werden. Dadurch entstünde jedoch in Zusammenspiel mit der bereits bestehenden Bahnschranke ein Sicherheitsrisiko. Die gleichzeitige Verwendung von Pollern und Bahnschranke würde zu einer doppelten Sperreinrichtung führen, die für den motorisierten Individualverkehr leicht missverständlich sein kann. So könnte beispielsweise die Bahnschranke geöffnet sein, während der Bereich aufgrund eines ausgefahrenen Pollers weiterhin gesperrt bleibt. In solchen Situationen besteht die Gefahr, dass Autofahrende irrtümlich von einer freien Fahrt ausgehen, den Poller übersehen und es dadurch zu Unfällen kommt.

### Empfehlung

Aus Gründen der Verkehrssicherheit und der technischen Komplexität wird ein zeitlich begrenztes Einbahnregime nicht empfohlen.

## 7 Erweiterung Fahrverbot Gleisspickel



Abbildung 7 Erweiterung heutiges Fahrverbot um Dammbücke und bis Freiestrasse 43 (rot markiert).

Die Unterbindung des Durchgangsverkehrs könnte auch durch die Erweiterung des heutigen Fahrverbots im Gleisspickel (Eichliackerstrasse und Freiestrasse) erreicht werden.

Mit der Erweiterung wäre das Gebiet jedoch nicht mehr von einem Punkt vollständig einsehbar. Erfahrungen zeigen, dass Fahrverbote mit Zubringer, besonders in grösseren Gebieten, vermehrt missachtet werden. Die Durchsetzbarkeit ist folglich nicht gegeben und damit die Effektivität fraglich.

Zudem würde diese Massnahme Personen, welche innerhalb des Fahrverbots wohnen, gegenüber Personen ausserhalb stark bevorzugen. Anwohnende im Fahrverbot dürften die Dammbücke weiterhin passieren, allen anderen Bewohner:innen des Quartiers bliebe die Fahrt über die Dammbücke verwehrt. An den Grenzen wird die Ungleichbehandlung besonders deutlich: So dürften die Anwohner:innen der Freiestrasse 31 die Brücke passieren, Anwohner:innen der Dammstrasse 13 jedoch nicht. Es handelt sich bei den Adressen jedoch um zusammengebaute Hausteile. Gleiches würde für die Eichliackerstrasse 33 und 37 gelten, welche direkt nebeneinanderstehen.

### Empfehlung

Aus obengenannten Gründen ist diese Lösung nicht zweckmässig und wird folglich nicht empfohlen.

## 8 Einbahn Dammbücke



Abbildung 8 Einführung kurze Einbahn (ausg. Velo) zw. Dammbücke und Freiestrasse 35 (blauer Pfeil)

Alternativ zur Sperrung der Dammbücke für den MIV könnte auch ein kurzer Einbahnabschnitt (ausgenommen Velo) auf der Dammbücke eingeführt werden. Da der Schleichverkehr nur stadteinwärts ein nennenswertes Problem darstellt, hätte diese Massnahme grundsätzlich die gleiche Wirkung bzgl. Unterbindung des Schleichverkehrs wie ein Fahrverbot. Diese Lösung hätte den Vorteil, dass für den Quartierverkehr Richtung Süden keine Einschränkungen entstehen und dass die Durchsetzbarkeit gegenüber einem Fahrverbot mit Ausnahmen für Zubringer als einfacher eingeschätzt wird, insbesondere wenn die Signalisation durch kleinere bauliche Anpassungen (z.B. Verengung der Fahrbahn durch Elemente) in der Wahrnehmung verdeutlicht wird. Die Freiestrasse würde von Süden her zur Sackgasse werden. Für Wendemöglichkeiten ist genügend Platz vorhanden.

Ein Einbahnverkehr auf der Dammbücke (ausgenommen Velo) bietet zudem Handlungsspielräume für eine attraktive Umsetzung der Veloroute.

### Empfehlung

Die Lösung ist grundsätzlich zweckmässig und wird zur Erwägung empfohlen.

## 9 Empfehlung

Es wird empfohlen, die Bestvariante teilweise anzupassen. Dies, weil aufgrund der Rückmeldungen der Anwohner:innen eine Variante mit noch geringeren Einschränkungen gefunden werden konnte, die aber dennoch gut durchsetzbar ist. Am Einbahnregime auf der Reutgasse soll festgehalten werden, weil dort keine zielführende Alternative vorhanden ist. Als Alternative zur Sperrung der Damnbrücke wird die Massnahme *Einbahn (ausg. Velo) auf der Damnbrücke* zur Weiterverfolgung empfohlen, da sie besser durchsetzbar ist als die Erweiterung des Fahrverbots und in der Summe die geringsten Auswirkungen für alle Anwohner:innen des Eichliacker-Quartiers hat.



Abbildung 9 Zur Weiterverfolgung empfohlene Variante: Einbahn Reutgasse und Einbahn Damnbrücke, die in grün bzw. ocker dargestellten Pfeile zeigen die heute möglichen Schleichverkehrsrouten