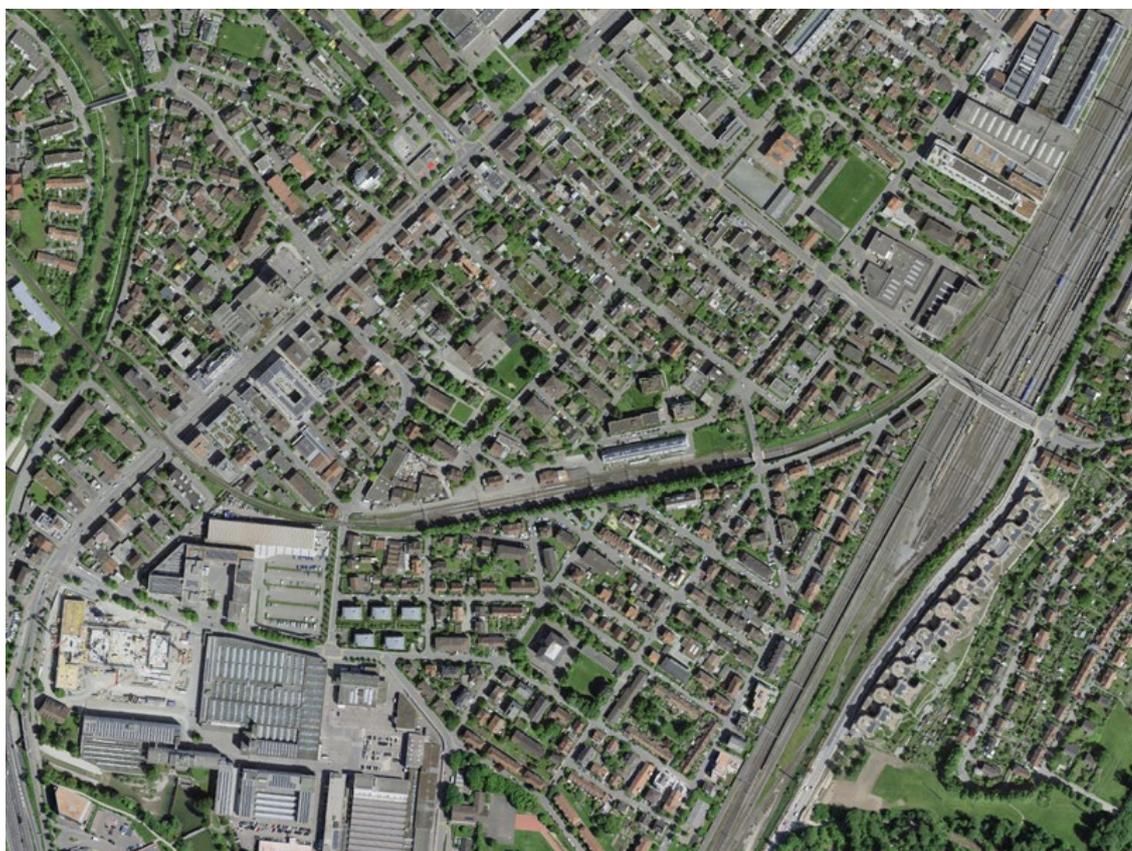


## Winterthur

# Durchgangsverkehr Eichliacker Kurzbericht Auswertung und Massnahmen

15. Januar 2025 / 1-03



# 1 Einleitung

Das Eichliacker-Quartier ist ein Wohngebiet im Süden von Winterthur mit wenigen gewerblichen und gastronomischen Nutzungen. Aufgrund der häufigen Verkehrsüberlastung auf den beiden Hauptverkehrsachsen Zürcherstrasse und unterer Vogelsangstrasse kommt es zu unerwünschtem Schleich- bzw. Durchgangsverkehr durch das Quartier.

Aufgrund der bekannten Problematik hat das Tiefbauamt der Stadt Winterthur Verkehrsmessungen an verschiedenen Standorten durchführen lassen. Aufgrund dieser Messung wurde der Anteil an Schleichverkehr im Quartier abgeschätzt und daraus der Handlungsbedarf abgeleitet. Basierend auf den Erkenntnissen wurden auf konzeptioneller Ebene Massnahmen erarbeitet, die eine Reduktion bzw. Verhinderung des Schleichverkehrs ermöglichen.

## 2 Analyse Ist-Zustand

### 2.1 Strassennetz und Richtplan

Das Eichliacker-Quartier wird von den übergeordneten Strassen Zürcherstrasse, untere Briggerstrasse und untere Vogelsangstrasse umschlossen. Im aktuell rechtsgültigen, kommunalen Richtplan von 1998 (mit Änderung von 2021) sind die Rosenau- und Klosterstrasse, die Reutgasse und die Stationsstrasse und ein Teil der Eichliackerstrasse als kommunale Sammelstrasse eingetragen. Im revidierten Richtplan, der vom Stadtrat beschlossen wurde, jedoch noch nicht rechtskräftig ist, sind nur noch die Rosenau- und Klosterstrasse als kommunale Sammelstrasse definiert. Bei allen Strassen im Eichliacker-Quartier handelt es sich um Quartierstrassen mit reiner Erschliessungsfunktion.



Abbildung 1: Kommunalen Richtplan rechtsgültig (links), kommunalen Richtplan revidiert (rechts); Übergeordnete Strassen (blau), kommunale Sammelstrassen (rot)

Der rechtsgültige Richtplan enthält folgende Vorgabe: Bei denjenigen Strassen, die eine hohe Verkehrsbelastung aus quartierfremdem Verkehr aufweisen und durch Wohngebiete führen, sind Massnahmen zur Reduktion des durchgehenden Verkehrs zu treffen.

Im revidierten Richtplan ist folgende Vorgabe festgehalten: Quartierfremder Durchgangsverkehr wird von den kommunalen Strassen ferngehalten. Auf ihnen sind Temporeduktionen, Zufahrtsbeschränkungen, baulich-gestalterische und weitere Massnahmen möglich, um die Wohnquartiere zu schützen sowie die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

## 2.2 Verkehrssteuerung / Rückstau

Die Lichtsignalanlage am Knoten Zürcher- / Klosterstrasse verursacht in den Spitzenstunden aufgrund der Funktion als Dosieranlage Stau von mehreren hundert Metern Länge auf der Zürcherstrasse Richtung Autobahnausfahrt. Bei der Lichtsignalanlage Storchenbrücke entsteht einerseits durch die ungenügende Leistungsfähigkeit des Knotens, andererseits auch durch eine gewisse Dosierung ebenfalls ein längerer Stau auf der unteren Vogelsangstrasse. Der Rückstau hat sich in den vergangenen Jahren verstärkt, so dass er mittlerweile teilweise bis über die Eichliackerstrasse geht. Am Knoten In der Au / Auwiesenstrasse kommt es aufgrund Verkehrsüberlastung ebenfalls zu Rückstau, die Fahrzeuge Richtung untere Vogelsangstrasse können jedoch schnell abfließen. In den nächsten Jahren wird dieser Knoten zu einer Lichtsignalanlage mit Busbevorzugung umgebaut. Zusätzlich ist eine Dosierung geplant. Es ist davon auszugehen, dass der Verkehrsstrom stadteinwärts nur wenig dosiert werden kann, da es ansonsten zu Rückstau bis auf die Autobahn kommt.

## 2.3 Schleichrouten

Als Schleichrouten zählen Quartierstrassen, welche als Alternative zu einer überlasteten übergeordneten Strasse zur Durchfahrt genutzt werden. Es sind verschiedene Schleichrouten bekannt, welche insbesondere bei längeren Rückstausituationen auf der Zürcher- bzw. unteren Vogelsangstrasse von Autofahrenden genutzt werden (vgl. Abbildung 2).

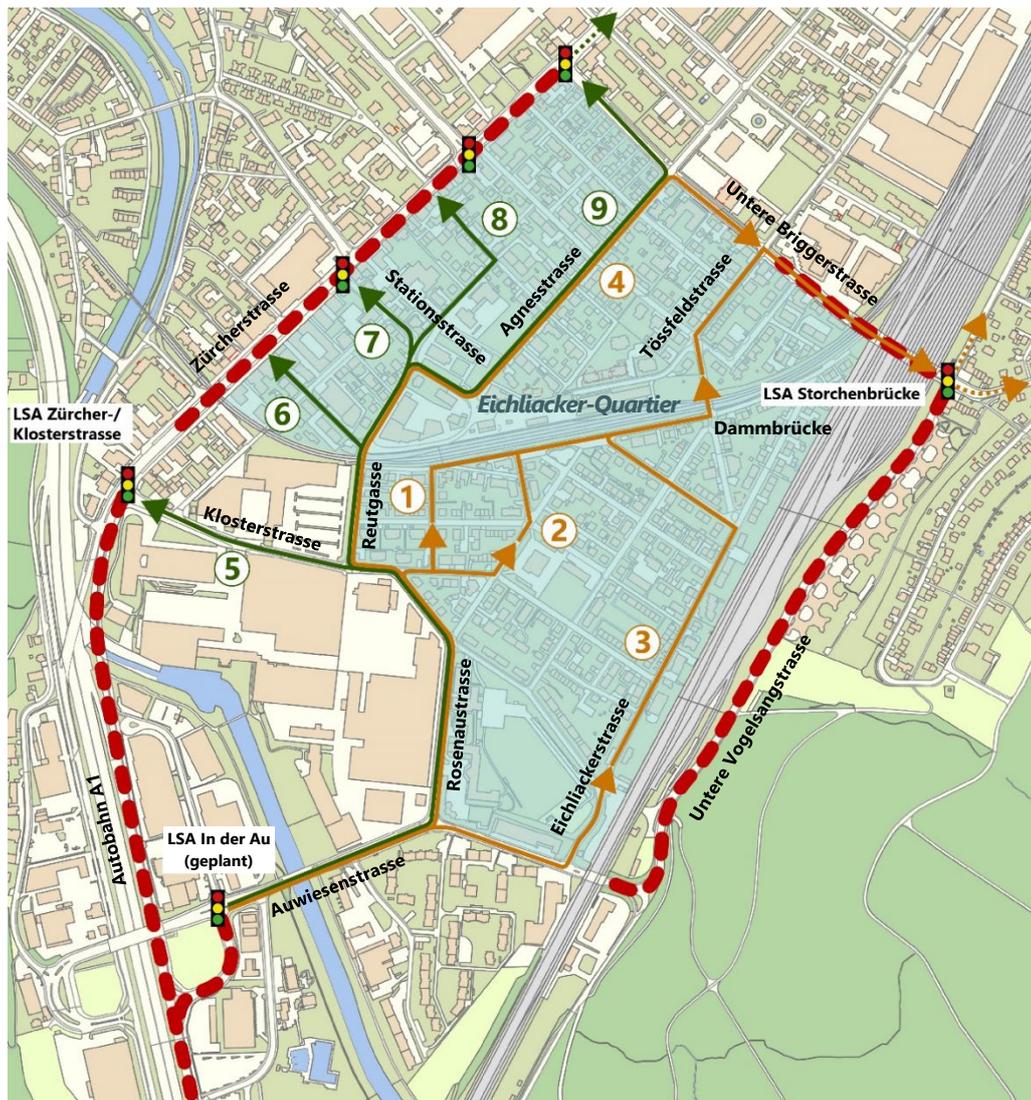


Abbildung 2 Rückstaussituation und Schleichrouten im und ums Quartier Eichliacker

### 2.3.1 Ausweichrouten untere Vogelsangstrasse

Als Alternative zur unteren Vogelsangstrasse sind folgende Schleichrouten möglich:

- Nr. 1: Rosenaustrasse – Hofstrasse – Freiestrasse – Dammstrasse – Tössfeldstrasse
- Nr. 2: Rosenaustrasse – Klosterstrasse – Freiestrasse – Dammstrasse – Tössfeldstrasse
- Nr. 3: Eichliackerstrasse – Feldeggstrasse – Freiestrasse – Dammstrasse – Tössfeldstrasse
- Nr. 4: Rosenaustrasse – Reutgasse – Stationsstrasse – Agnesstrasse

Aufgrund der teilweise engen und unübersichtlichen Strassenabschnitten sind die Routen 1 und 2 nur bedingt attraktiv. Die Route 3 ist aufgrund der geradlinigen Eichliackerstrasse attraktiv. Ausserdem lädt diese Route ein, wenn der Rückstau auf der unteren Vogelsangstrasse bis über die Eisenbahnbrücke reicht und somit einsehbar ist. Bei allen Varianten kommt es zu gewissen Zeitverlusten auf der unteren Briggerstrasse, welche jedoch deutlich geringer ausfallen als auf der unteren Vogelsangstrasse. In letzter Zeit konnte eine Zunahme des Rückstaus auf der unteren Briggerstrasse festgestellt werden, was auf eine Zunahme des Schleichverkehrs hindeutet. Dies ist problematisch, da auf der unteren Briggerstrasse die Buslinie 660 verkehrt und der Bus so Verlustzeiten erleidet.

Routenabfragen mit Google Maps zeigen, dass die Fahrt durch das Eichliacker-Quartier (Abbildung 4) anstelle über die untere Vogelsangstrasse (Abbildung 3) rund zwei Minuten kürzer ist. Diese Zeitspanne wird von Google bei einer Routenplanung im Voraus angegeben. Tendenziell ist die Zeitersparnis grösser, wie eine Abfrage direkt während der Abendspitzenstunde am Mittwochabend, 11. September 2024, zeigt (vgl. Abbildung 5 und Abbildung 6. An diesem Tag betrug die Reisezeitersparnis durch das Quartier rund 4-5 Minuten.

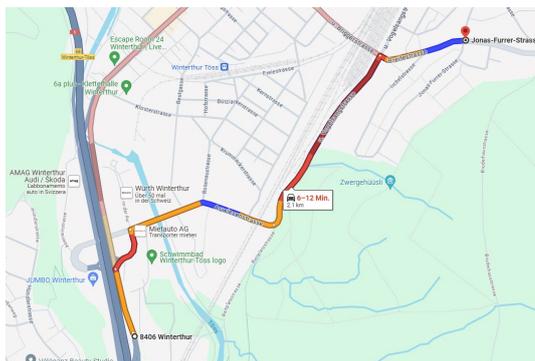


Abbildung 3: Direktroute über untere Vogelsangstrasse (Quelle: Google Maps)

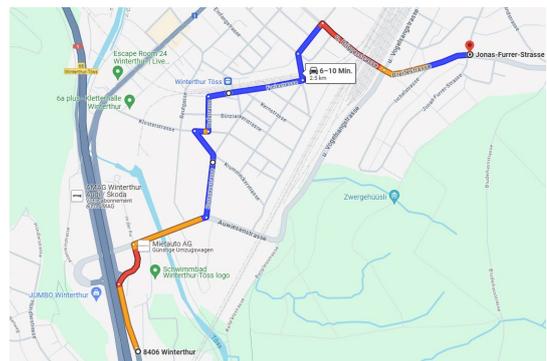


Abbildung 4: Alternativroute durch das Quartier (Quelle: Google Maps)

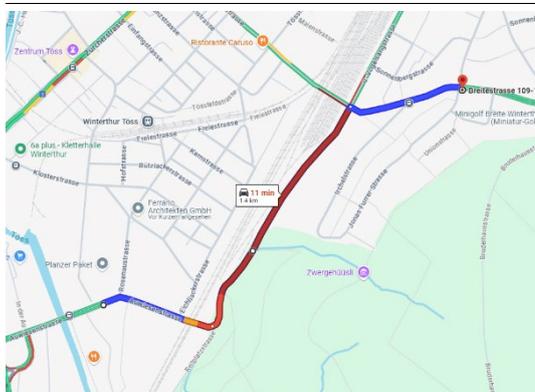


Abbildung 5: Routenabfrage untere Vogelsangstrasse am 11.09.2024 um 17:30 Uhr

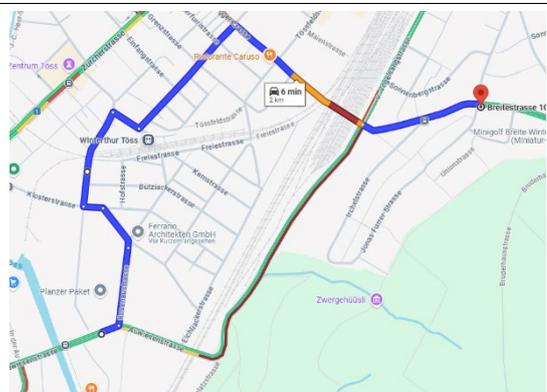


Abbildung 6: Routenabfrage durch das Quartier am 11.09.2024 um 17:30 Uhr

### 2.3.2 Ausweichrouten Zürcherstrasse

Als Alternative zur Zürcherstrasse sind folgende Schleichrouten möglich:

- Nr. 5: Rosenaustrasse – Klosterstrasse - Zürcherstrasse
- Nr. 6: Rosenaustrasse – Reutgasse - Poststrasse
- Nr. 7: Rosenaustrasse – Reutgasse – Stationsstrasse - Zürcherstrasse
- Nr. 8: Rosenaustrasse – Reutgasse – Stationsstrasse – Gutenbergstrasse - Einfangstrasse
- Nr. 9: Rosenaustrasse – Reutgasse – Stationsstrasse – Agnesstrasse – unt. Briggerstrasse

Auf sämtlichen Routen kann der Rückstau auf der Zürcherstrasse mehrheitlich umfahren werden und die Reisezeit ist deutlich kürzer. Bei den Routen 6 und 8 kann bei der Einmündung in die Zürcherstrasse meistens ohne grosse Zeitverluste eingebogen werden, wohingegen es bei der Routen 7 und 9 zu Wartezeiten an der Lichtsignalanlage kommen kann. Am Bahnübergang an der Reutgasse kommt es aufgrund der geringen Zugfrequenzen nur selten zu Zeitverlusten. Die Route Nr. 6 über die Poststrasse ist insbesondere für den Schleichverkehr Richtung Schlosstalstrasse attraktiv. Mit dem im Jahr 2023 eingeführten Verkehrsregime im Nägelsee- und Rebwiesenquartier (Fahrverbot Emil-Klöti-Strasse und diverse Fahrverbote mit Ausnahme Zubringer) hat sich die Attraktivität verringert, da die Schlosstalstrasse nur noch über die Zürcherstrasse erreichbar ist.

Routenabfragen mit Google Maps zeigen, dass die Fahrt durch das Eichliacker-Quartier (Abbildung 8) anstelle über die Zürcherstrasse (Abbildung 7) rund zwei Minuten kürzer ist.

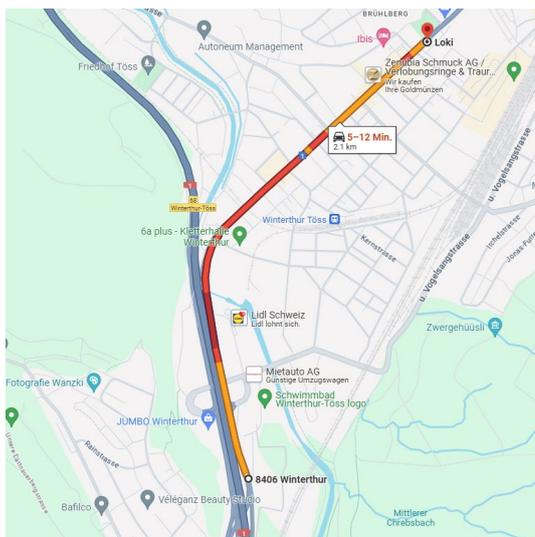


Abbildung 7 Direktroute über Zürcherstrasse  
(Quelle: Google Maps)

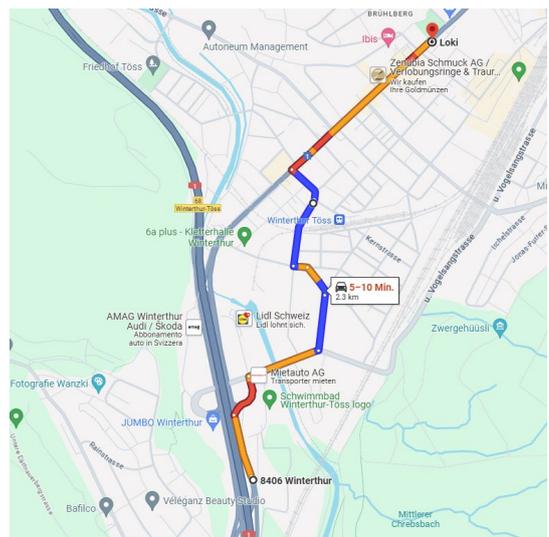


Abbildung 8 Alternativroute über Rosenaustrasse – Reutgasse – Stationsstrasse  
(Quelle: Google Maps)

## 2.4 Ausnahmetransportroute

Über die Reutgasse und die Stationsstrasse verläuft eine Ausnahmetransportroute Typ 1 und über die Rosenaustrasse eine Ausnahmetransportroute Typ 2 (vgl. Abbildung 9).

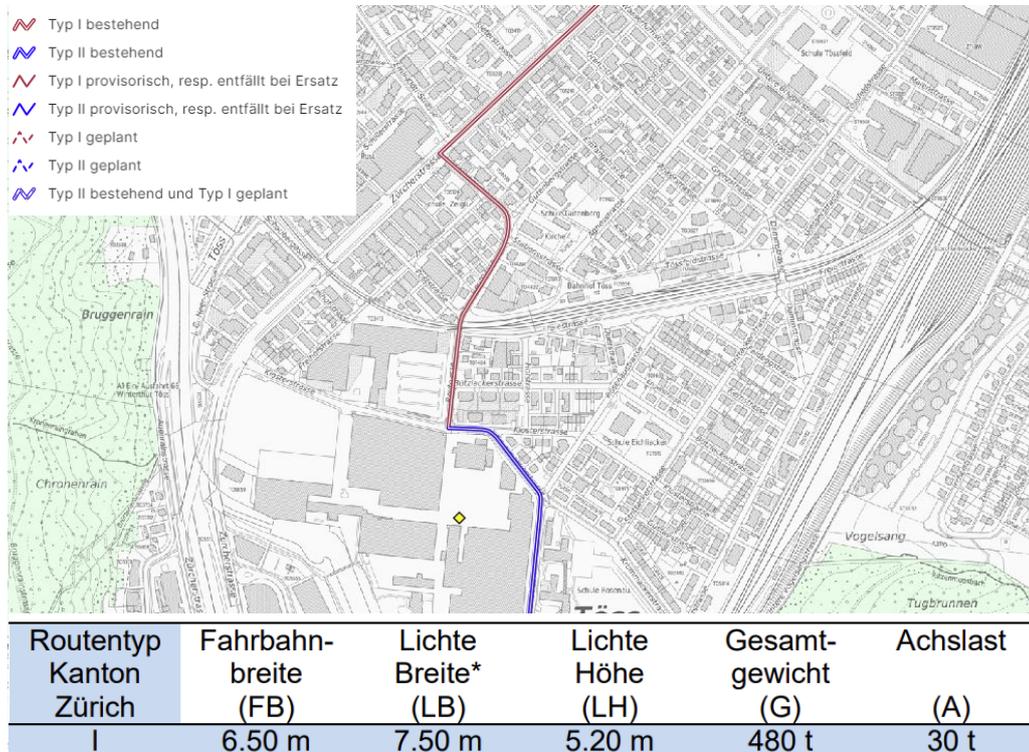


Abbildung 9: Ausnahmetransportrouten (Quelle: GIS ZH)

Die Anforderungen an die Ausnahmetransportrouten sind bei der Erarbeitung von Massnahmen zu berücksichtigen (z.B. demontierbare Elemente).

## 2.5 Planungen im Perimeter

Angrenzend an das Eichliackerquartier sind verschiedene Planungen in Gange, welche Einfluss auf den Verkehr in und um das Quartier haben können.

### 2.5.1 Neubau LSA Knoten in der Au

Am Knoten Auwiesenstrasse-/In der Au wird eine neue LSA gebaut, welche ab 2026 in Betrieb sein wird. Es handelt sich dabei auch um eine Dosieranlage, wobei eine Dosierung aufgrund der Nähe zur Autobahn nur beschränkt möglich ist. Es ist deshalb davon auszugehen, dass sich die Reisezeiten auf der Auwiesenstrasse Ri. Untere Vogelsang- bzw. Rosenaustrasse kaum verändern werden. Bereits im Bestand kommt es zu den Hauptverkehrszeiten zu Wartezeiten und Rückstausituationen bis auf die Autobahnausfahrt.

### 2.5.2 Tempo 30 Kloster- / Rosenaustrasse

Es ist vorgesehen, auf der als kommunalen Sammelstrasse klassierten Kloster- und Rosenaustrasse, Tempo 30 einzuführen. Eine Heruntersetzung der Geschwindigkeit auf dieser Achse reduziert die Attraktivität der Rosenaustrasse als Schleichroute leicht, da die Fahrt etwas länger dauert. Es sind jedoch keine grossen Veränderungen zu erwarten.

### 2.5.3 BGK Zürcherstrasse (Einmündung Stationsstrasse)

Für die Zürcherstrasse wird ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet. Im Bereich vom Zentrum Töss sind diverse Anpassungen am Strassenraum sowie am Verkehrsregime vorgesehen. Die Einmündung der Stationsstrasse wird im Bestand mit einer LSA geregelt, weshalb es zu gewissen Wartezeiten kommt. Im vorgesehenen Konzept wird diese LSA zurückgebaut und es gilt neu ein Rechts-Rechts Regime für die einmündenden Strassen (vgl. Abbildung 10).

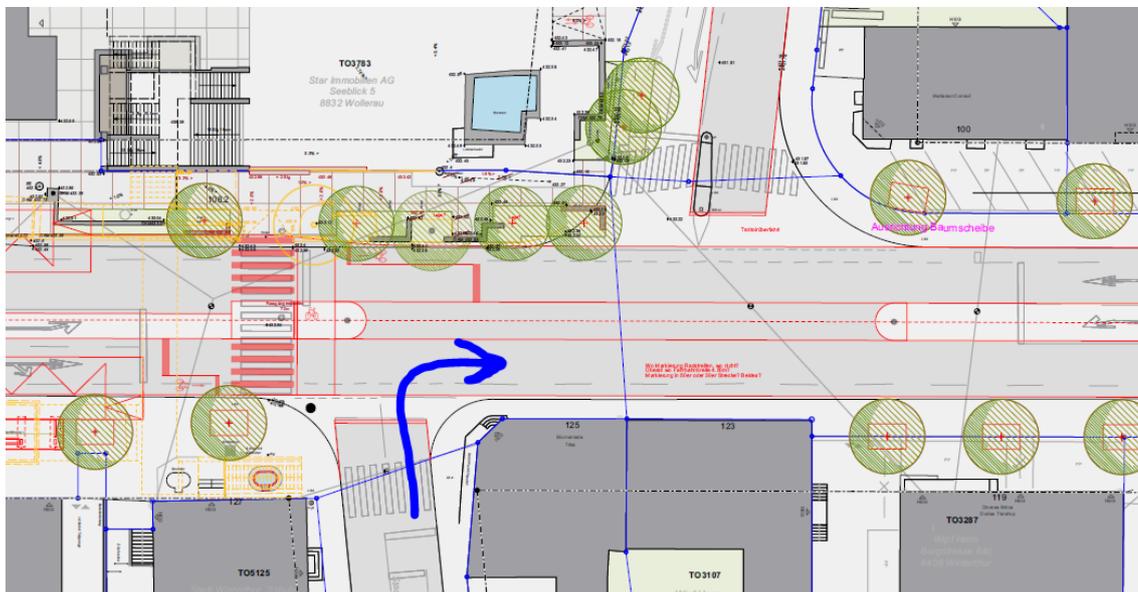


Abbildung 10: Situation Einmündung Stationsstrasse in Zürcherstrasse (BGK Zürcherstrasse, Stand: 15.03.2024)

Die Einfahrt in die Stationsstrasse vom Stadtzentrum herkommend ist nicht mehr möglich. Aufgrund der wegfallenden Wartezeiten auf der Stationsstrasse stadteinwärts erhöht sich die Attraktivität der Stationsstrasse als Schleichroute (blauer Pfeil). Dies ist in der Erarbeitung der Massnahmen dementsprechend zu berücksichtigen.

## 3 Auswertung Durchgangsverkehr

### 3.1 Verkehrserhebung und Messtandorte

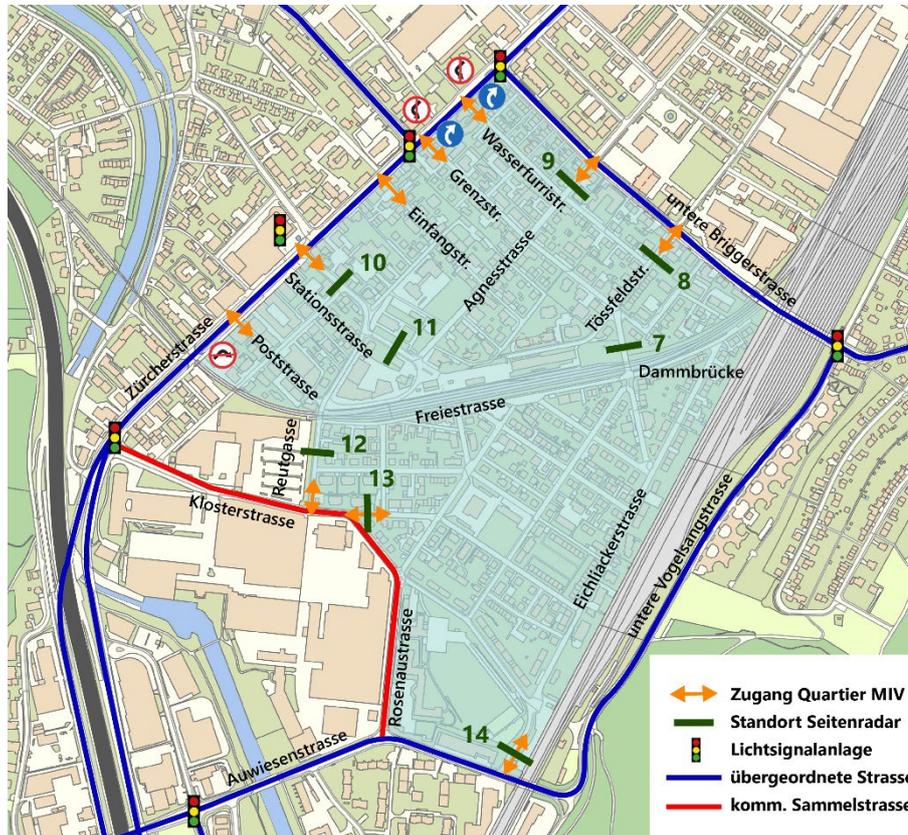


Abbildung 11: Übersicht Messtandorte und Zugänge ins Quartier

In der Woche vom 04.12.2023 – 10.12.2023 wurde das Verkehrsaufkommen auf verschiedenen Quartierstrassen durch ein Drittbüro mittels Seitenradarmessungen erhoben. Zusätzlich erfolgte eine Knotenstromerhebung am Knoten Auwiesen-/Rosenaustrasse mittels Kamera. Die aufbereiteten Resultate wurden B+S für die vorliegende Studie zur Verfügung gestellt.

Mit den Messtandorten können die potenziellen Schleichrouten mehrheitlich abgedeckt werden. Es gibt vier Zugänge zum Quartier, welche mit den Seitenradarmessungen nicht abgedeckt werden konnten. Es sind dies die Poststrasse, Einfangstrasse, Grenzstrasse sowie Wasserfurristrasse.

### 3.2 Verkehrsaufkommen

Das durchschnittliche Verkehrsaufkommen an einem Werktag auf den Quartierstrassen liegt zwischen ca. 850 Fahrzeugen (Tössfeldstrasse) und ca. 2500 Fahrzeugen (Reutgasse). Der Freitag 08. Dezember 2024 weist bei allen Messtandorten das höchste Verkehrsaufkommen auf.



### 3.3 Methodik

Für die Bestimmung des Schleichverkehrs werden drei verschiedene Methoden angewendet, welche nachfolgend beschrieben werden. Bei sämtlichen Methoden wird davon ausgegangen, dass es nur stadteinwärts zu nennenswerten Schleichverkehr kommt.

#### Methode 1 – Vergleich Gesamtzahl Fahrten Werktag mit Wochenende

An Wochenenden ist aufgrund der deutlich geringen Stausituationen auf den übergeordneten Strassen nur wenig bis kein Schleichverkehr im Quartier vorhanden. Das Verhältnis von stadteinwärts und stadtauswärts fahrenden Fahrzeugen an Wochenenden ist deshalb auf den meisten Abschnitten über den ganzen Tag gesehen ungefähr ausgeglichen (Verhältnis Einfahrten/Ausfahrten = ca. 50:50). Die Reutgasse sowie die Stationsstrasse (Messstellen Nr. 10, 11 und 12) weisen am Wochenende etwas mehr Verkehr stadteinwärts auf, was auf das Zu- und Wegfahrtsregime zurückzuführen ist.

An Werktagen und insbesondere an Tagen mit viel Rückstau und entsprechend viel Schleichverkehr (z.B. am Fr 08.12.2023) nimmt der Anteil an Fahrten stadteinwärts gegenüber den Fahrten stadtauswärts deutlich zu. Dieser Überhang an Fahrten stadteinwärts ist folglich auf Schleichverkehr auf den entsprechenden Routen zurückzuführen.

Messstelle Seitenradar	ohne Durchgangsverkehr (Sa/So)		Werktag Schnitt		Freitag 08.12.2023	
	stadteinwärts	stadtauswärts	stadteinwärts	stadtauswärts	stadteinwärts	stadtauswärts
7 Dammstrasse	50.00%	50.00%	57.00%	43.00%	61.00%	39.00%
8 Tössfeldstrasse	52.00%	48.00%	57.00%	43.00%	62.00%	38.00%
9 Agnesstrasse	47.00%	53.00%	55.00%	45.00%	56.00%	44.00%
10 Stationsstrasse LSA	59.00%	41.00%	60.00%	40.00%	66.00%	34.00%
11 Stationsstrasse	42.00%	58.00%	52.00%	48.00%	51.00%	49.00%
12 Reutgasse	58.00%	42.00%	63.00%	37.00%	65.00%	35.00%
13 Klosterstrasse	52.00%	48.00%	56.00%	44.00%	56.00%	44.00%
14 Eichliackerstr.	51.00%	49.00%	55.00%	45.00%	61.00%	39.00%

Abbildung 12: Verhältnis stadteinwärts und stadtauswärts fahrende Fahrzeuge im Eichliackerquartier

Mit dieser Methode können keine Aussagen über den Anteil des Schleichverkehrs in den Spitzenstunden gemacht werden.

## Methode 2 – Vergleich Tagesganglinie mit typischer Tagesganglinie für Wohngebiete

Bei dieser Methode wird die Tagesganglinie betrachtet. Die erhobenen Tagesganglinien werden dabei mit einer typischen Tagesganglinie von reinen Wohngebieten verglichen. Im vorliegenden Fall dienen dabei die Werte gemäss Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (FGSV Deutschland, 2005) als Grundlage. Die Werte (Anteil am Tagesverkehr) gelten dabei für reine Wohngebiete.

Da es sich beim Eichliackerquartier um ein Wohngebiet mit sehr wenig Gewerbe (Gastronomie) handelt, wird ohne Schleichverkehr eine typische Tagesganglinie (gemäss Norm) erwartet.

Die Abbildung 13 zeigt die beiden Tagesganglinie (Messung und Norm) der Messstelle Dammstrasse. In den Spitzenstunden ist eine deutliche Abweichung der Erhebung zur Norm ersichtlich (rote Pfeile). Bei dieser Differenz handelt es sich mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit um quartierfremden Durchgangsverkehr.

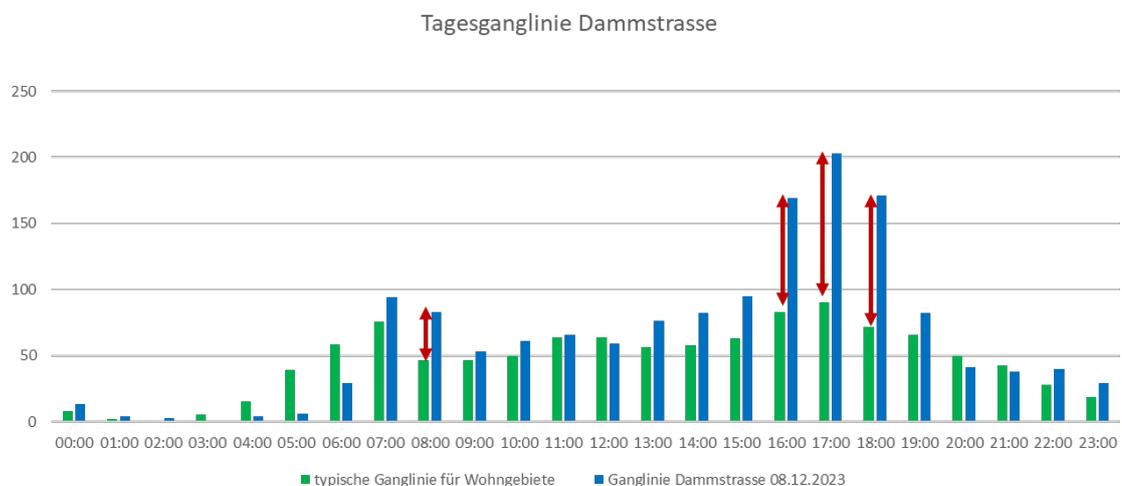


Abbildung 13: Methode 2 am Beispiel der Messstelle Dammstrasse

Mit dieser Methode lässt sich die Menge an Schleichverkehr über den ganzen Tag sowie einer einzelnen Stunde abschätzen.

### Methode 3 – Verkehrsdatenanalyse TomTom Move

Die Methode 3 stützt sich auf eine Verkehrsdatenanalyse mittels dem Portal TomTom Move. Bei diesem Portal handelt es sich um ein Tool des niederländischen Herstellers von Navigationsgeräten TomTom, welches dabei auf die von den Fahrzeugen übermittelten Verkehrsdaten zurückgreift. Dabei sind verschiedene Auswertungen möglich, wobei sich für die Abschätzung des Schleichverkehrs die O/D Analysis (Quelle- Ziel Analyse) anbietet. Die ausgewerteten Daten stammen vom Oktober 2022.

Bei dieser Analyse kann für den ausgewählten Strassenabschnitt analysiert werden, von wo die Fahrzeuge kommen und wohin diese fahren. Die Datengrundlagen decken nur einen gewissen Anteil an Fahrzeugen ab. Es resultieren deshalb keine absoluten Zahlen, sondern prozentuale Werte. Durch diese Analyse sind potenzielle Schleichrouten erkennbar (vgl. Abbildung 14). Im Beispiel sind die drei möglichen Schleichrouten erkennbar. Ausserdem ist ersichtlich, wie sich die Fahrzeuge prozentual auf diesen Achsen verteilen. Im Beispiel ist erkennbar, dass von allen erfassten Fahrzeugen auf der Tössfeldstrasse in Richtung unterer Briggerstrasse rund 23% von ausserhalb des Eichliacker-Quartiers kommen. Dieser Wert entspricht folglich dem Anteil an Schleichverkehr für diesen Querschnitt.

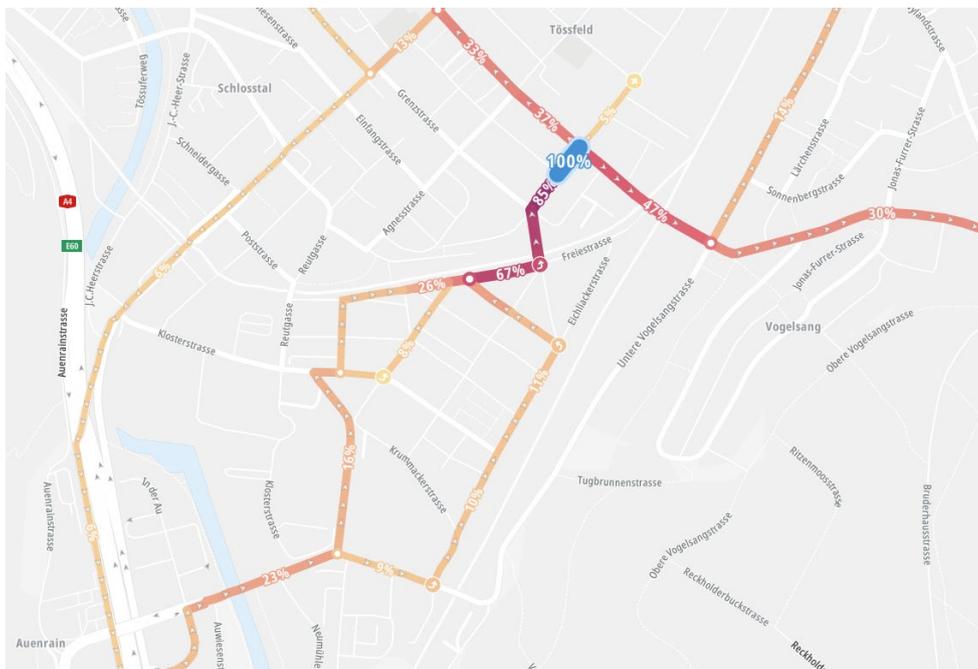


Abbildung 14: Beispielanalyse für den Querschnitt der Tössfeldstrasse (blau markiert). (Quelle: TomTom Move)

### 3.4 Resultate

Nachfolgend werden die Resultate der Auswertung beschrieben. Die detaillierten Resultate der Querschnitt-Betrachtung pro Messtandort sind im Anhang 1 ersichtlich.

Die Auswertung zeigt, dass Schleichverkehr auf allen bekannten Routen vorhanden ist. Durchschnittlich beträgt der Anteil an Schleichverkehr ca. 20% über einen ganzen Tag (vgl. Abbildung 15). Am meisten Schleichverkehr gibt es auf der Reutgasse (ca. 40% vom DWV), welcher sich anschliessend auf die Post-, Stationsstrasse und Agnesstrasse verteilt. Die Tössfeldstrasse weist mit rund 300 Fahrzeugen (ca. 20% der Fahrzeuge) etwas weniger Schleichverkehr auf.

In der Abendspitzenstunde ist der Anteil an quartierfremden Verkehr mit bis zu 50% deutlich höher.

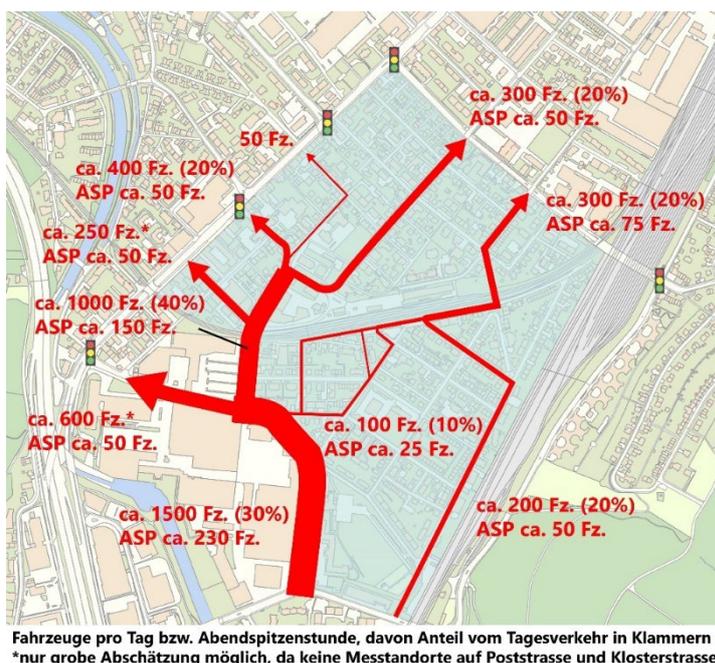


Abbildung 15: Übersicht Schleichverkehr

### 3.5 Handlungsbedarf

Die Auswertung hat gezeigt und bestätigt, dass Schleichverkehr auf verschiedenen Strassen vorhanden ist. Durchschnittlich beträgt der Anteil an Schleichverkehr ca. 20% vom durchschnittlichen täglichen Verkehr (für den Querschnitt = beide Fahrtrichtungen).

Trotz des Schleichverkehrs bewegt sich das Verkehrsaufkommen über den ganzen Tag betrachtet mit rund 2'500 Fahrzeugen im Rahmen für Quartierstrassen. Dennoch hat jedes fünfte Fahrzeug ihr Start- und Ziel nicht im Eichliacker-Quartier. In der Abendspitzenstunde trifft dies auf der Reutgasse sogar für jedes 2. Fahrzeug zu. Diese Fahrzeuge gelten als quartierfremd und sollten über die dafür vorgesehenen Hauptachsen verkehren.

Um den Schleichverkehr im Quartier zu reduzieren bzw. zu unterbinden werden deshalb Massnahmen empfohlen. Dies entspricht den Vorgaben gemäss kommunalem Richtplan (vgl. Kapitel 2.1). Aufgrund des geplanten Verkehrsregimes an der Zürcherstrasse (vgl. Kapitel 2.5.3) wird der Schleichverkehr begünstigt. Es ist deshalb davon auszugehen, dass der Schleichverkehr ohne Massnahmen weiter zunehmen wird.

## 4 Massnahmen

Um quartierfremden Verkehr zu reduzieren oder zu verhindern, gibt es verschiedene Arten von Massnahmen. Darunter zählen Fahrverbote mit Ausnahmen für Anwohnende, Durchfahrtsperren, Einbahnsysteme, Abbiegeverbote sowie Verkehrsberuhigungen. All diese Massnahmen haben das Ziel, die Durchfahrt zu verhindern oder den Durchfahrtswiderstand zu erhöhen, um die Fahrzeuge auf die übergeordneten Achsen zu lenken.

Bei punktuellen Massnahmen auf bestimmten Strassenzügen verlagert sich der Schleichverkehr auf die anderen Routen. Wenn der Schleichverkehr verhindert oder erschwert werden soll, braucht es deshalb für alle Routen Massnahmen. Dabei wird geprüft, welche Arten von Massnahmen zusammen Sinn ergeben.

### 4.1 Massnahmenvorschläge

Nachfolgend werden die verschiedenen Massnahmenvorschläge beschrieben. Die Massnahmenskizzen sind im Anhang ersichtlich.

#### 4.1.1 Variante 1 – Linksabbiegeverbot

Diese Variante sieht ein Linksabbiegeverbot von der Auwiesenstrasse in die Rosenaustrasse vor. Zusätzlich wird die Damnbrücke für den motorisierten Verkehr gesperrt (Variante 1a). Mit diesen beiden Massnahmen kann der Schleichverkehr auf allen Achsen verhindert werden. Da über die Rosenaustrasse die Veloroute Töss verläuft und die Buslinie 5, muss das Linksabbiegen von der Auwiesenstrasse weiterhin gewährleistet sein und bauliche Massnahmen sind deshalb schwierig.

Optional kann auf die Sperrung der Damnbrücke verzichtet werden, wenn die Durchfahrt auf der Eichliacker- ab der Auwiesenstrasse erschwert bzw. verhindert wird (Variante 1b). Die beiden Quartierteile sind so weiterhin über die Damnbrücke erreichbar und es sind weniger Umwege notwendig. Die Durchsetzbarkeit eines Fahrverbotes mit Ausnahme Zubringer ist jedoch geringer als eine Sperrung.

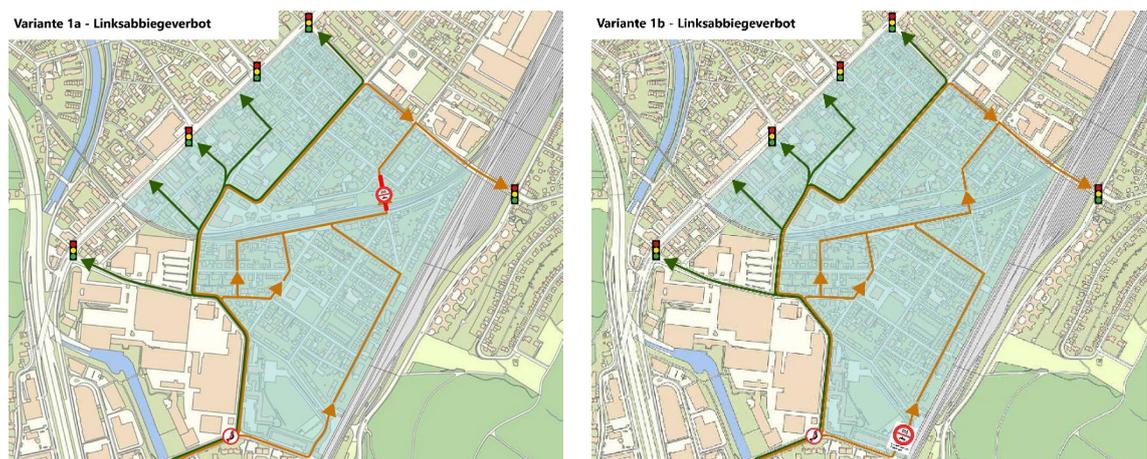


Abbildung 16: Variante 1a und 1b

Von einem Linksabbiegeverbot von der Auwiesenstrasse wären auch die im Rieter-Areal ansässigen Logistikunternehmen betroffen. Die Zufahrt wäre zwar auch via Zürcherstrasse gewährleistet, die Logistikfahrzeuge würden dort aber vermehrt im Stau stehen. Ausserdem besteht die Gefahr, dass nach dem Linksabbiegeverbot bei einer günstigen Stelle Wendemanöver gemacht werden, um so in die Rosenaustrasse zu gelangen. Ein Linksabbiegeverbot wäre eine Massnahme mit erheblichen Einschränkungen, so dass zu prüfen wäre, ob dieses mit Art. 107 Abs. 5 SSV konform wäre (vgl. dazu Erläuterungen in Kapitel 4.3).

#### 4.1.2 Variante 2 – Einbahn und Sperrung

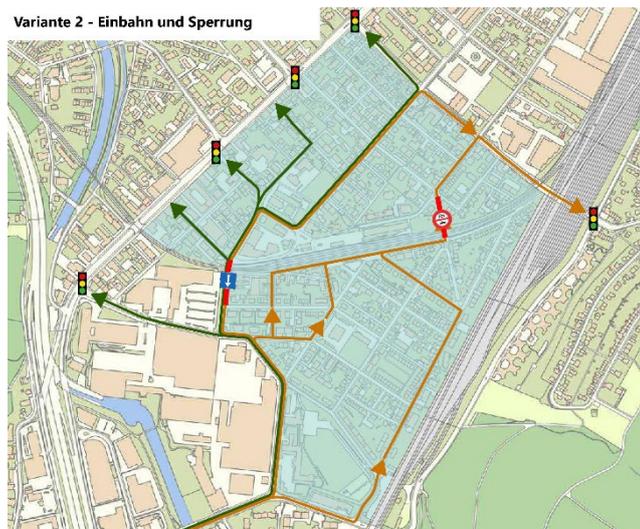


Abbildung 17: Variante 2 – Einbahn auf Reutgasse stadtauswärts und Sperrung Dammbücke

Eine Einbahn auf der Reutgasse stadtauswärts und eine Sperrung der Dammbücke verhindert Schleichverkehr vollständig. Bei der Einrichtung der Einbahn auf der Reutgasse müssen die Anforderungen der Ausnahmetransportroute (muss in beiden Fahrrichtungen befahrbar sein) gewährleistet bleiben, der Veloverkehr soll im Gegenverkehr offenbleiben. Eine Einbahn und Sperrung sind selbsterklärend und deshalb gut durchsetzbar. Das nördliche Eichliacker-Quartier ist nur noch über die Zürcher- sowie untere Vogelsangstrasse erreichbar.

#### 4.1.3 Variante 3 – Sperrung zweifach

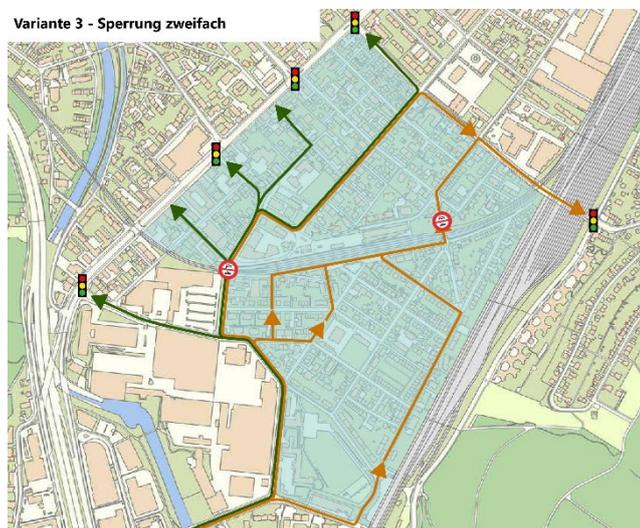


Abbildung 18: Variante 3 – Sperrung der Reutgasse und Dammbücke auf Höhe Bahnlinie

Diese Variante stellt die härteste Massnahme dar, indem die beiden Bahnübergänge (Reutgasse und Dammbücke) für den motorisierten Verkehr gesperrt werden. Das nördliche Quartier wäre somit nur noch von Norden her mit dem Auto erreichbar und das südliche nur noch von Süden. Aufgrund des vorgesehenen Betriebskonzept an der Zürcherstrasse kann von einmündenden Quartierstrassen nur noch nach rechts abgebogen werden. Richtung Autobahn kann deshalb nur noch mit Umwegen über die untere Briggerstrasse vom nördlichen Quartierteil ausgefahren werden. Für eine gute Durchsetzbarkeit müsste die Durchfahrt beim Bahnübergang und Dammbücke baulich verhindert werden.

#### 4.1.4 Variante 4 – Einbahnsystem

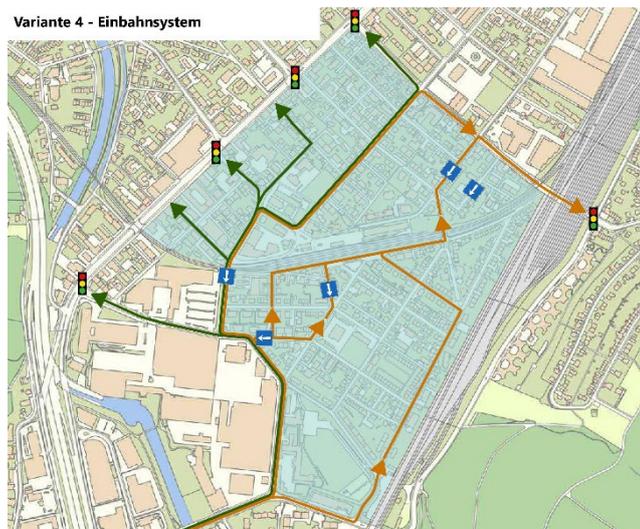


Abbildung 19: Variante 4 – Einbahn (Darstellung nur schematisch, da unzählige Möglichkeiten bestehen)

Das Ziel dieser Variante ist die Verringerung der Attraktivität von Schleichrouten mit möglichst geringen Nachteilen für die Quartierbevölkerung. Mit der Einrichtung von verschiedenen Einbahnstrassen wird eine Durchfahrt erschwert, jedoch nicht komplett verhindert. Es sind verschiedene Möglichkeiten denkbar.

Ein Einbahnsystem ist komplex und schwer verständlich. Es wurden verschiedene Varianten geprüft, ein sinnvolles System gestaltet sich aufgrund des Strassennetzes und der Veloroute schwierig. Die Attraktivität für den Schleichverkehr kann zwar reduziert, jedoch nicht komplett verhindert werden. Ausserdem entstehen für die Anwohnenden teils längere Umweg-Fahrten. Diese Variante wird aus den genannten Gründen **verworfen**.

#### 4.1.5 Variante 5 – Fahrverbot

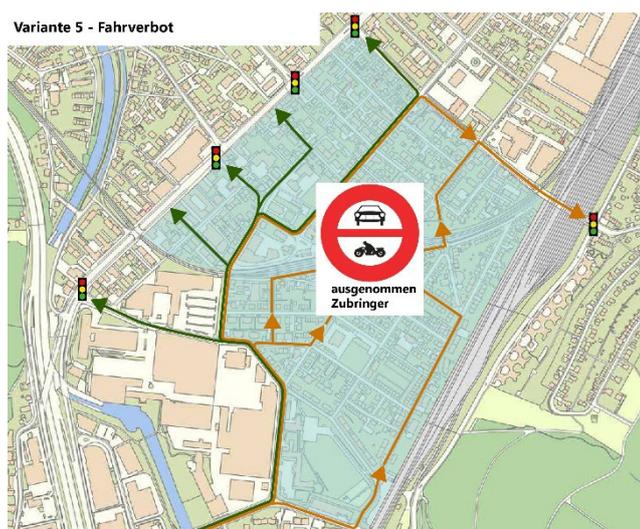


Abbildung 20: Variante 5 – Fahrverbot mit Ausnahme Zubringer

In dieser Variante wird das ganze Eichliacker-Quartier als Fahrverbotszone mit Ausnahme Zubringer ausgewiesen. Diese Variante weist am wenigsten Nachteile für die Quartierbevölkerung auf, da wie gewohnt ein- und ausgefahren werden kann. Im Quartier gibt es einige Restaurants und der Bahnhof Töss, welche weiterhin auch für Aussenstehende anfahrbar sein müssen, so dass diese vom Fahrverbot ausgenommen wären.

Eine Fahrverbotszone in dieser Grösse ist, insbesondere wegen den vielen Zufahrtsmöglichkeiten, kaum durchsetzbar und somit nicht effektiv. Das Ziel, den Durchgangsverkehr zu verhindern, dürfte diese Variante somit nicht erreichen können, dies zeigen die Erfahrungen aus anderen Gebieten in Winterthur. Auch intensive Kontrollen durch die Polizei dürften daran nichts ändern, weil das Gebiet deutlich zu gross ist. Aus diesem Grund wird diese Variante **verworfen**.

#### 4.1.6 Variante 6 – Begegnungszone

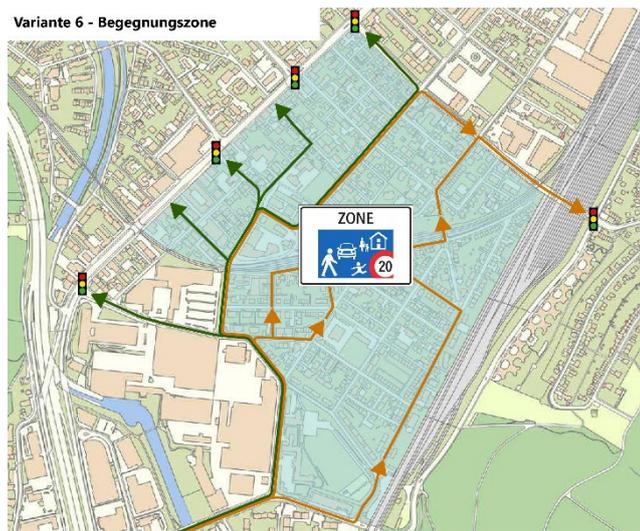


Abbildung 21: Variante 6 – Begegnungszone

Diese Variante sieht eine flächendeckende Begegnungszone vor. Dabei wird der Durchfahrts-widerstand erhöht, die Durchfahrt jedoch nicht komplett verhindert. Für die Quartierbevölkerung wären somit keine Umwege notwendig.

Ob die Erhöhung des Durchfahrts-widerstand ausreichend ist, um den Schleichverkehr zu unterbinden, ist schwierig abschätzbar. Die Erhöhung des Durchfahrts-widerstandes ist nicht ausreichend, da die Fahrzeit nur minimal reduziert wird. Ausserdem müsste die Veloroute von der Begegnungszone ausgenommen werden, was zu einem Flickenteppich führt. Die Veloroute würde somit als Ausweichroute mit Tempo 30 dienen, was den Zielen widersprechen würde (Velorouten sind autoarm). Diese Variante wird deshalb **verworfen**.

#### 4.1.7 Variante 7 – Rechtsabbiegeverbot

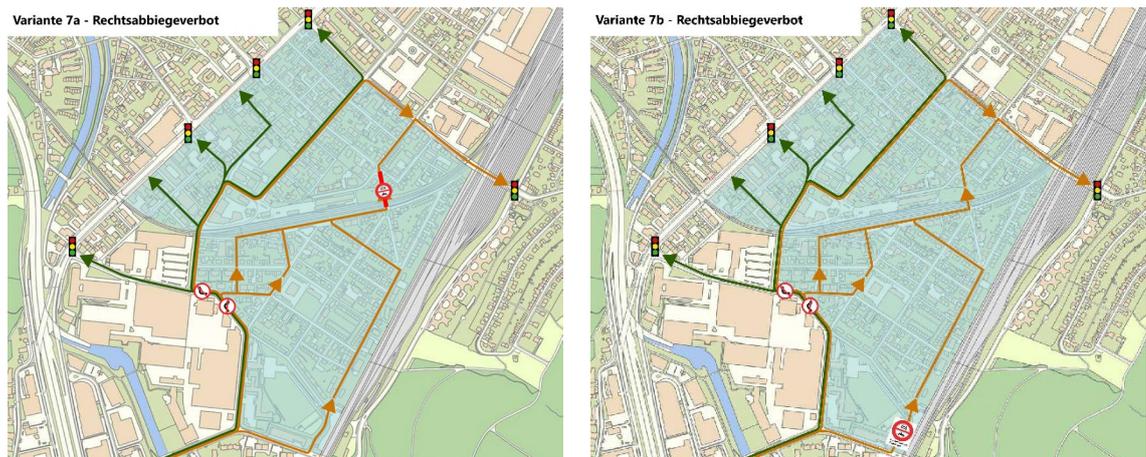


Abbildung 22: Variante 1a und 1b – Rechtsabbiegeverbot von Krummacker bzw. Klosterstrasse

Mit einem Rechtsabbiegeverbot von der Rosenaustrasse in die Klosterstrasse sowie von der Klosterstrasse in die Reutgasse werden die westlichen Schleichrouten verhindert. Mit einer Sperrung der Dammbücke können auch die östlichen Schleichrouten verhindert werden (Variante 7a). Als Alternative zu einer Sperrung der Dammbücke ist ein Fahrverbot auf der Eichliackerstrasse (Variante 7b) denkbar. Die beiden Quartierteile können trotz Rechtsabbiegeverbot von beiden Seiten der Bahnlinie erreicht werden.

Ein Rechtsabbiegeverbot kann zwar mit baulichen Massnahmen erschwert, jedoch nicht komplett verhindert werden. Insbesondere weil auf der Reutgasse eine Ausnahmetransportroute vorhanden ist. Ausserdem besteht die Gefahr, dass Fahrzeuge unmittelbar nach dem Verbot auf der Strasse wenden, um trotzdem auf die gewünschten Strassen zu gelangen. Die Durchsetzbarkeit dieser Massnahme ist deshalb nur mit hohem Kontrollaufwand möglich.

#### 4.1.8 Variante 8 – Einbahn Rosenaustrasse

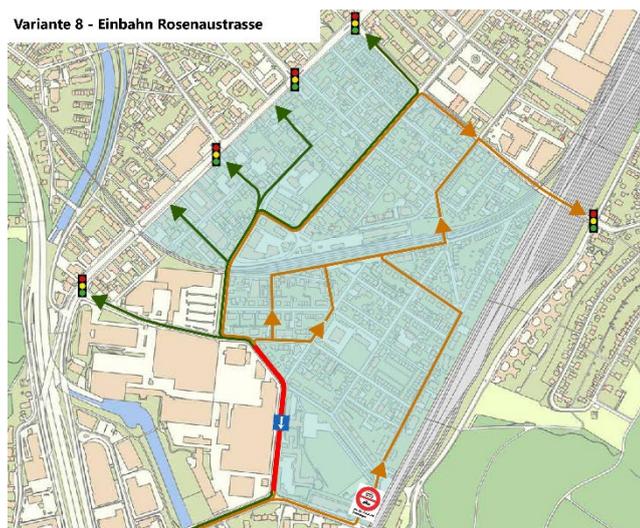


Abbildung 23: Variante 8 - Einbahn auf Rosenaustrasse stadtauswärts

Diese Variante sieht vor, die Rosenaustrasse in eine Einbahnstrasse stadtauswärts umzuwandeln. Bus und Veloverkehr sind dabei in Gegenrichtung zugelassen. Auf der Eichliackerstrasse ist ein Fahrverbot (Ausnahme Zubringer) vorgesehen. Mit dieser Variante wird auch zusätzlich die Schleichroute über die Rosenau- und Klosterstrasse Richtung Zürcherstrasse unterbunden.

Es ist unklar, ob die Variante vereinbar mit dem Richtplaneintrag der Rosenastrasse als Sammelstrasse ist, der Richtplan müsste allenfalls angepasst werden. Von einem Einbahnregime in der Rosenastrasse wären auch die im Rieter-Areal ansässigen Logistikunternehmen betroffen (analog Variante 1).

#### 4.1.9 Variante 9 – Einbahn zweifach

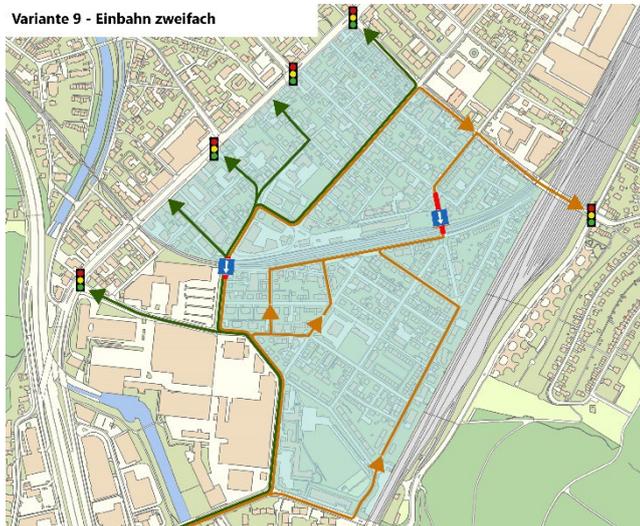


Abbildung 24: Variante 9 - Einbahn Bahnübergang Reutgasse und Dammbücke stadtauswärts

Diese Variante sieht vor, die Reutgasse im Abschnitt Bahnübergang und die Dammbücke zwischen Freiestrasse und Tössfeldstrasse in eine Einbahnstrasse mit Fahrtrichtung umzuwandeln.

Der Schleichverkehr stadteinwärts wird unterbunden, wobei die Fahrt in das südliche Eichliacker-Quartier weiterhin möglich ist. Da die Dammbücke sehr breit ist und der Einbahnabschnitt kurz ist, ist die Durchsetzbarkeit gegenüber einem Fahrverbot schwieriger.



## 4.2 Variantenvergleich

Die verschiedenen Massnahmenvorschläge werden in einem Variantenvergleich gegenübergestellt. Es werden dabei der Nutzen der Massnahme, der Aufwand, die resultierenden Umwege für das Quartier und die Durchsetzbarkeit beurteilt. Es wird eine fünfstufige Bewertungsskala verwendet (-- / - / o / + / ++).

Die Varianten 4, 5 und 6 werden verworfen und nicht weiter beurteilt.

	V1 Links- abbiegeverbot		V2 Einbahn und Sperrung	V3 Sperrung zweifach	V4 Einbahn- system	V5 Fahrverbot	V6 Begeg- nungszone	V7 Rechts- abbiegeverbot		V8 Einbahn Rosenastrasse	V9 Einbahn zweifach
	1a	1b						7a	7b		
Nutzen / Effektivität	++	+	++	++	Verworfen	Verworfen	Verworfen	+	+	++	++
Aufwand / Kosten	-	o	-	-				o	+	-	o
Umwege Quartier	-	o	-	--				-	++	o	-
Durchsetz- barkeit	+	-	++	++				--	--	+	+

Abbildung 25: Variantenvergleich

- Variante 1 verhindert den Schleichverkehr effektiv auch auf der Rosenau- und Klosterstrasse, führt jedoch zu Einschränkungen auf einer Sammelstrasse (Richtplan) und hat negative Auswirkungen auf die Logistikbetriebe.
- Variante 2 verhindert den Schleichverkehr effektiv, die Einbahn auf der Reutgasse verhindert den Schleichverkehr und ermöglicht weiterhin die Ausfahrt Ri. Süden aus dem nördlichen Quartier.
- Variante 3 verhindert den Schleichverkehr effektiv, eine Sperrung des Bahnübergangs Reutgasse führt jedoch zu grossen Umwegen aus dem Quartier, da nicht mehr in die Zürcherstrasse Ri. Autobahn eingebogen werden kann (BGK Zürcherstrasse).
- Variante 7 verhindert den Schleichverkehr nicht vollständig, führt jedoch nur zu geringen Einschränkungen für Anwohnende. Die Durchsetzbarkeit von Rechtsabbiegeverboten ist fraglich.
- Variante 8 verhindert den Schleichverkehr ebenfalls sehr effektiv, führt jedoch zu Einschränkungen auf der Sammelstrasse (Richtplan) und hat negative Auswirkungen auf die Logistikbetriebe.
- Variante 9 verhindert den Schleichverkehr, aufgrund der kurzen Einbahnabschnitte und der breiten Strassenquerschnitte ist die Durchsetzbarkeit schwierig.

## 4.3 Empfehlung

Gemäss Signalisationsverordnung (SSV), Art. 107 Abs. 5, ist die Massnahme zu wählen, die zu den geringsten Einschränkungen führt. Von den geprüften Varianten können - mit Ausnahme der verworfenen Varianten - alle Varianten den Schleichverkehr verhindern bzw. stark reduzieren. Die Variante 7 ist jedoch nur sehr schwer durchsetzbar, so dass diese trotz theoretisch guter Wirkung sehr ineffektiv wäre. Die Varianten 1 und 8 führen zu starken Einschränkungen für die Logistikbetriebe und die Variante 3 zu grossen Einschränkungen bzw. Umwegen für die Quartierbevölkerung. Von allen geprüften Varianten, die den Durchgangsverkehr effektiv verhindern können, ist die Variante 2 die Massnahme mit den geringsten Einschränkungen, so dass diese als Bestvariante empfohlen wird.

Für die Umsetzung eignen sich bauliche Massnahmen (Verengungen, Poller etc.). Ein Fahrverbot mit Ausnahmen (bspw. öffentliche Dienste) ist ebenfalls möglich, benötigt jedoch regelmässige Kontrollen. Bei der Einbahnstrasse auf der Reutgasse ist die Ausnahmetransportroute zu berücksichtigen (lichte Breite).

Weiter muss abgeklärt werden, inwiefern die Zufahrt für öffentliche Dienste und Rettungsfahrzeuge gewährleistet werden muss.



#### 4.4 Auswirkungen und Verkehrsverlagerung

Die Sperrung der Dammbücke für den motorisierten Verkehr und die Einrichtung einer Einbahnstrasse auf der Reutgasse sind Massnahmen, welche den Durchgangsverkehr effektiv verhindern, jedoch auch Auswirkungen auf die Erreichbarkeit der Liegenschaften im Eichliacker-Quartier haben. Dies betrifft insbesondere die Liegenschaften nördlich der Bahngleise, wo es zu Verkehrsverlagerungen und längeren Fahrzeiten von der Autobahnausfahrt kommt, da die Zufahrt nur noch via Zürcher- oder unterer Vogelsangstrasse möglich ist.

Auf dem übergeordneten Netz wird sich der Rückstau bei den bestehenden Lichtsignalanlagen leicht verlängern. Es sind bei allen Knoten keine Leistungsfähigkeitsprobleme zu erwarten.

Da die Fahrt über die Rosenau- und Klosterstrasse weiterhin möglich ist, besteht das Risiko, dass diese Route als Umfahrung des Rückstaus auf der Zürcherstrasse verstärkt genutzt wird. Sollte dies der Fall sein, kann es zu vermehrten Stausituationen auf der Klosterstrasse kommen. Mit dem Bau der neuen LSA Auwiesenstrasse dürfte diesem Problem jedoch entgegengewirkt werden, so dass das Risiko als gering eingeschätzt wird.

Die Durchfahrtsperre der Dammbücke und die Einbahn in der Reutgasse verhindern die Durchfahrt von rund 3'100 Fahrzeugen pro Tag (1600 Fahrzeuge in der Reutgasse und 1500 Fahrzeuge auf Dammbücke). Dieser Verkehr verlagert sich auf andere Strassen. In erster Linie verlagert sich der Schleichverkehr auf die Hauptachsen Zürcher- und untere Vogelsangstrasse. Zusätzlich kommt es zu Verkehrsverlagerungen des Quelle-Ziel Verkehrs vom Eichliacker-Quartier. Dies betrifft insbesondere die Fahrzeuge, welche aus dem südlichen Eichliacker-Quartier Richtung Norden fahren. Die Auswertung mit TomTom Move hat gezeigt, dass ca. 1/3 der Fahrzeuge auf der Dammbücke Ri. untere Briggerstrasse (ohne Schleichverkehr) aus dem südlichen Eichliacker-Quartier stammen (vgl. Tabelle 1). Ca. 2/3 der Fahrzeuge auf der Dammbücke Ri. untere Briggerstrasse (ohne Schleichverkehr) haben ihr Ziel im nördlichen Eichliacker-Quartier. Diese Fahrzeuge erreichen ihr Ziel über die Klosterstrasse via Zürcherstrasse oder Eichliackerstrasse via untere Vogelsangstrasse.

Stadtauswärts fahren rund 25 % der Fahrzeuge (ca. 150 Fz.) aus dem nördlichen Quartierteil Ri. Autobahn über die Dammbücke durch den südlichen Quartierteil. 75% der Fahrzeuge (ca. 450 Fz.) kommen von Norden und haben ihr Ziel im südlichen Eichliacker-Quartier.

von	nach	Eichliacker-Nord via Reutgasse	Eichliacker-Nord via Dammbücke	Eichliacker Süd via Reutgasse	Eichliacker Süd via Dammbücke	Stadtzentrum via Reutgasse	Stadtzentrum via Dammbücke	Autobahn via Reutgasse	Autobahn via Dammbücke
Eichliacker-Nord								600	150
Eichliacker Süd						200	200		
Stadtzentrum			200	450					
Autobahn		400	400			1000	300		

*Tabelle 1 Quelle-Ziel-Matrix Anzahl Fahrzeuge von/nach (Fahrzeuge pro Tag). Bei den rot markierten Werten handelt es sich um Schleichverkehr. Die blau markierten Werte zeigen die Anzahl Fahrzeuge mit dem Ziel oder Quelle im Eichliacker-Quartier, welche durch die Sperrung bzw. Einbahn ebenfalls verlagert werden.*



Der Zielverkehr des nördlichen Quartierteils, welcher über die Reutgasse fährt, verlagert sich bei einer Sperrung mehrheitlich auf die Zürcherstrasse (ca. 400 Fz.). Der Verkehr über die Dammbrücke mit dem Ziel im nördlichen Quartierteil verlagert sich mehrheitlich auf die untere Vogelsang- und Briggerstrasse (ca. 300 Fz.). Ein kleiner Teil (ca. 100 Fz.) verlagert sich auf die Zürcherstrasse. Die Richtung Stadtzentrum fahrenden Fahrzeuge aus dem südlichen Eichliackerquartier (ca. 400 Fz.) verlagern sich ungefähr gleichmässig auf die beiden Hauptachsen. Zusammen mit dem verlagerten Durchgangsverkehr resultiert eine Gesamtmenge von ca. 1700 Fahrzeugen auf der Zürcherstrasse (400 Fz. + 100 Fz. + 200 Fz. + 1000 Fz.) und ca. 800 Fahrzeugen auf der unteren Vogelsangstrasse (300 Fz. + 200 Fz. + 300 Fz.). Die Verteilung der Verkehrsmengen in das nördliche Eichliacker-Quartier kann nur grob abgeschätzt werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass der Grossteil des verlagerten Verkehrs über die Stationstrasse sowie die Dammstrasse in den nördlichen Quartierteil gelangt. Auf der Einfang- und Wasserfurrstrasse ist mit einer (leichten) Verkehrszunahme zu rechnen.

In Gegenrichtung verlagert sich der Zielverkehr in das südliche Eichliacker-Quartier (ca. 450 Fahrzeuge) sowie der Quellverkehr aus dem nordöstlichen Teil (ca. 150 Fz.). Anstelle über die Dammbrücke erfolgt die Erschliessung des südlichen Quartiers neu über die Eichliacker- und Klosterstrasse. Fahrzeuge Richtung Autobahn verkehren zukünftig über die Reutgasse oder die untere Vogelsangstrasse.

Aufgrund des Wegfalls des Schleichverkehrs reduziert sich die tägliche Verkehrsmenge auf den meisten Strassenabschnitten. Die grösste Reduktion erfolgt auf der Reutgasse und der Dammstrasse. Im südlichen Teil der Eichliackerstrasse sowie im westlichen Teil der Bütziacker- und Klosterstrasse ist aufgrund der Umweg-Fahrten im Quartier mit einer leichten Verkehrszunahme zu rechnen.

#### **4.5 Flankierende Massnahmen**

Es ist möglich, dass sich ein Teil des stadteinwärts fahrenden Verkehrs von der Reutgasse auf die Klosterstrasse und dann auf die Zürcherstrasse anstelle direkt auf die Zürcherstrasse verlagert. Dies kann dazu führen, dass es zu längeren Rückstausituationen auf der Klosterstrasse vor der Lichtsignalanlage kommt, was negative Auswirkungen auf den Busbetrieb der Linien 1 und 5 haben kann. Mit der Umsetzung der RVS Auwiesenstrasse ist davon auszugehen, dass potenzieller Schleichverkehr über Rosenau- und Klosterstrasse begrenzt wird. Eine Zunahme kann jedoch nicht ausgeschlossen werden.

Aus diesem Grund wird ein Monitoring empfohlen. Bei starkem Mehrverkehr und folglich Zeitverlusten der beiden Buslinien sind weitere Massnahmen wie ein Linksabbiegeverbot von der Rosenaustrasse in die Auwiesenstrasse zu prüfen.



## 5 Anhang

- Anhang 1: Auswertung Durchgangsverkehr pro Querschnitt
- Anhang 2: Varianten Massnahmen

Januar 2025

# Durchgangsverkehr Eichliacker

## Anhang 1 – Auswertung Querschnitte

Christian Schellenberg  
Matthias Schauwecker

# Auswertung QS Tössfeldstrasse

Messung (Querschnitt): DTV: 1'350 Fz/Tag (max. 1'506) / ASP: 150 Fz/h (max. 188)

## Methode 1

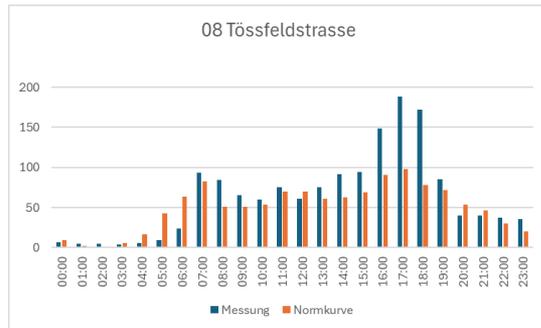
Erhebung	einwärts	<b>938</b>	<b>62%</b>
	auswärts	568	38%
Erwartung ohne Schleichverkehr*	einwärts	<b>615</b>	<b>52%</b>
	auswärts	568	48%
Differenz		323	

\*Verhältnis Wochenende  
(Annahme Sa und So ohne Schleichverkehr)

DTV: 320 Fz/Tag (21%)

ASP: n.B.

## Methode 2



DTV: 300 Fz/Tag (20%)

ASP: 90 Fz/h (48%)

## Methode 3



DTV: 260 Fz/Tag (18%)

ASP: 50 (27%)

Fazit ortsfremder Durchgangsverkehr: ca. 300 Fz/Tag (ca. 20% vom DTV) / ASP: ca. 50-100 Fz/h (ca. 50% von ASP)

# Auswertung QS Agnesstrasse



Messung (Querschnitt): DTV: 1'400 Fz/Tag (max. 1'604) / ASP: 160 Fz/h (max. 175)

## Methode 1

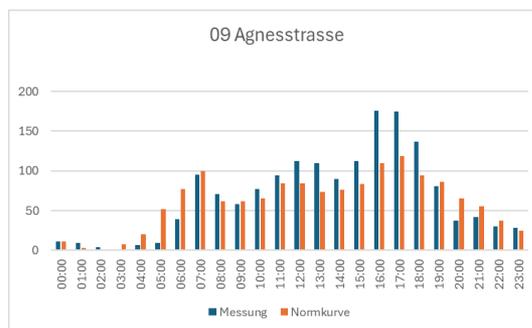
Erhebung	einwärts	<b>892</b>	<b>56%</b>
	auswärts	712	44%
Erwartung ohne Schleichverkehr*	einwärts	<b>631</b>	<b>47%</b>
	auswärts	712	53%
Differenz		260	

\*Verhältnis Wochenende  
(Annahme Sa und So ohne Schleichverkehr)

DTV: 260 Fz/Tag (16%)

ASP: n.B.

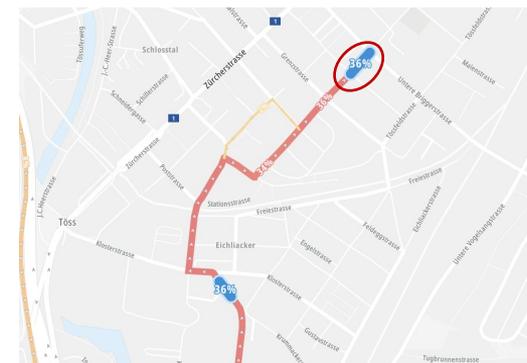
## Methode 2



DTV: 150 Fz/Tag (10%)

ASP: 60 Fz/h (32%)

## Methode 3



DTV: 320 Fz/Tag (20%)

ASP: 60 (34%)

Fazit ortsfremder Durchgangsverkehr: ca. 300 Fz/Tag (ca. 20% vom DTV) / ASP: ca. 60 Fz/h (ca. 45% von ASP)

# Auswertung QS Eichliackerstrasse

Messung (Querschnitt): DTV: 1'000 Fz/Tag (max. 1090) / ASP: 100 Fz/h (max. 134)

## Methode 1

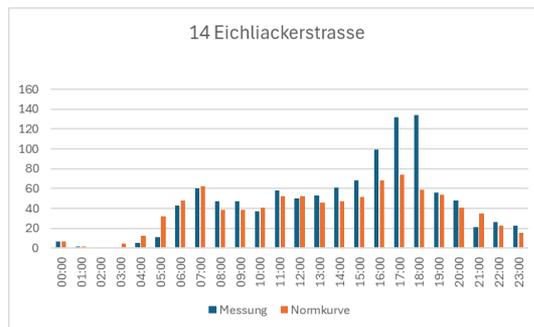
Erhebung	einwärts	<b>659</b>	<b>61%</b>
	auswärts	429	39%
Erwartung ohne Schleichverkehr*	einwärts	<b>446</b>	<b>51%</b>
	auswärts	429	49%
Differenz		213	

\*Verhältnis Wochenende  
(Annahme Sa und So ohne Schleichverkehr)

DTV: 210 Fz/Tag (20%)

ASP: n.B.

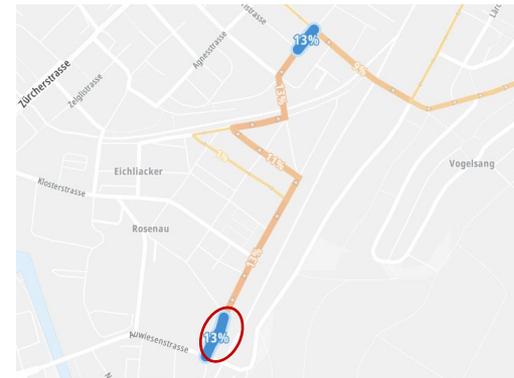
## Methode 2



DTV: 190 Fz/Tag (17%)

ASP: 75 Fz/h (56%)

## Methode 3



DTV: 85 Fz/Tag (8%)

ASP: 25 (17%)

Fazit ortsfremder Durchgangsverkehr: ca. 100-200 Fz/Tag (ca. 20% vom DTV) / ASP: ca. 50 Fz/h (ca. 40% von ASP)

# Auswertung QS Klosterstrasse



Messung (Querschnitt): DTV: 1'060 Fz/Tag (max. 1123) / ASP: 110 Fz/h (max. 113)

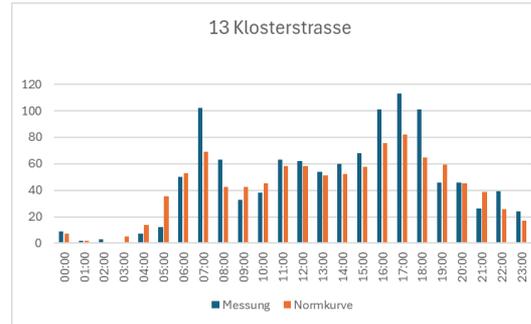
## Methode 1

Erhebung	einwärts	<b>631</b>	<b>56%</b>
	auswärts	492	44%
Erwartung ohne Schleichverkehr*	einwärts	<b>533</b>	<b>52%</b>
	auswärts	492	48%
Differenz		98	

\*Verhältnis Wochenende  
(Annahme Sa und So ohne Schleichverkehr)

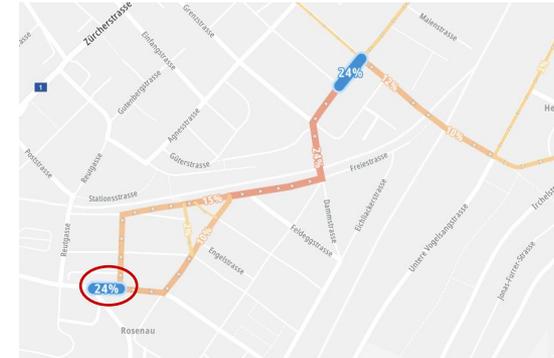
DTV: 100 Fz/Tag (9%)  
ASP: n.B.

## Methode 2



DTV: 125 Fz/Tag (11%)  
ASP: 30 Fz/h (27%)

## Methode 3



DTV: 150 Fz/Tag (13%)  
ASP: 25 (21%)

Fazit ortsfremder Durchgangsverkehr: ca. 100-150 Fz/Tag (ca. 10% vom DTV) / ASP: ca. 25 Fz/h (ca. 30% von ASP)

# Auswertung QS Stationsstrasse LSA<sup>7</sup>

Messung (Querschnitt): DTV: 1'200 Fz/Tag (max. 1'359) / ASP: 110 Fz/h (max. 127)

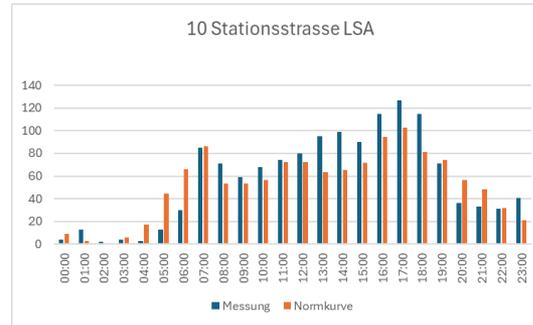
## Methode 1\*

Erhebung	einwärts	<b>890</b>	<b>66%</b>
	auswärts	469	34%
Erwartung ohne Schleichverkehr*	einwärts	<b>675</b>	<b>59%</b>
	auswärts	469	41%
Differenz		185	

\*Verhältnis Wochenende  
(Annahme Sa und So ohne Schleichverkehr)

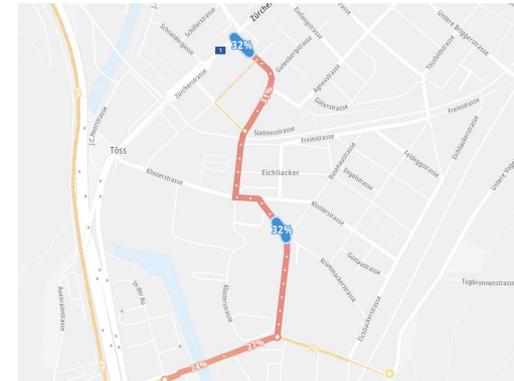
DTV: 215 Fz/Tag (16%)  
ASP: n.B.

## Methode 2\*



DTV: 110 Fz/Tag (8%)  
ASP: 25 Fz/h (19%)

## Methode 3



DTV: 350 Fz/Tag (26%)  
ASP: 50 (40%)

\*Methode 1 und 2 nur bedingt anwendbar (stadteinwärts auch ausserhalb der Spitzenzeiten Schleichverkehr)  
Fazit ortsfremder Durchgangsverkehr: ca. 300-350 Fz/Tag (ca. 20% vom DTV) / ASP: ca. 50 Fz/h (ca. 40% von ASP)

# Auswertung QS Reutgasse

Messung (Querschnitt): DTV: 2'200 Fz/Tag (max. 2'542) / ASP: 270 Fz/h (max. 305)

## Methode 1\*

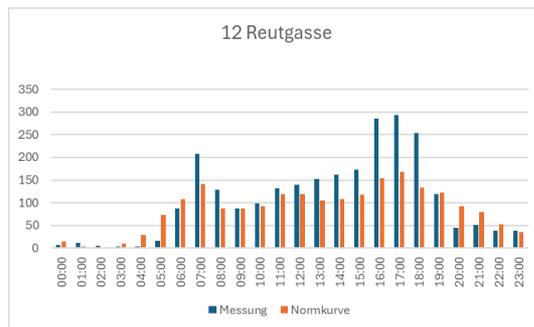
Erhebung	einwärts	<b>1659</b>	<b>65%</b>
	auswärts	883	35%
Erwartung ohne Schleichverkehr*	einwärts	<b>1219</b>	<b>58%</b>
	auswärts	883	42%
Differenz		440	

\*Verhältnis Wochenende  
(Annahme Sa und So ohne Schleichverkehr)

DTV: 440 Fz/Tag (17%)

ASP: n.B.

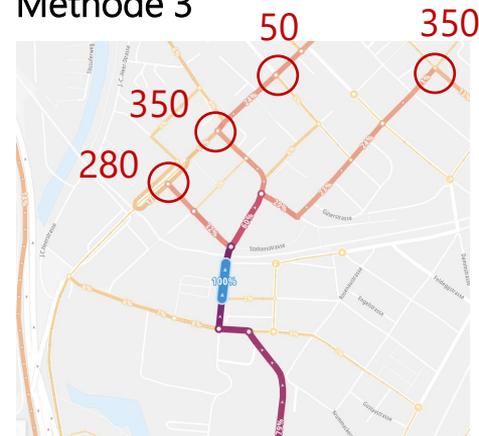
## Methode 2\*



DTV: 490 Fz/Tag (19%)

ASP: 125 Fz/h (43%)

## Methode 3



DTV: 1030 Fz/Tag (40%)

ASP: 150 (50%)

\*Methode 1 und 2 nur bedingt anwendbar (stadteinwärts auch ausserhalb der Spitzenzeiten Schleichverkehr)  
Fazit ortsfremder Durchgangsverkehr: ca. 1000 Fz/Tag (ca. 40% vom DTV) / ASP: ca. 150 Fz/h (ca. 50% von ASP)

# Auswertung QS Rosenaustrasse



Messung (Querschnitt): DTV: 5'060 Fz/Tag (max. 5360) / ASP: 520 Fz/h (max. 570)

## Methode 1\*\*

Erhebung	einwärts	<b>3562</b>	<b>67%</b>
	auswärts	1794	33%
Erwartung ohne Schleichverkehr*	einwärts	<b>2691</b>	<b>60%</b>
	auswärts	1794	40%
	Differenz	870	

\*Verhältnis Wochenende  
(Annahme Sa und So ohne Schleichverkehr)

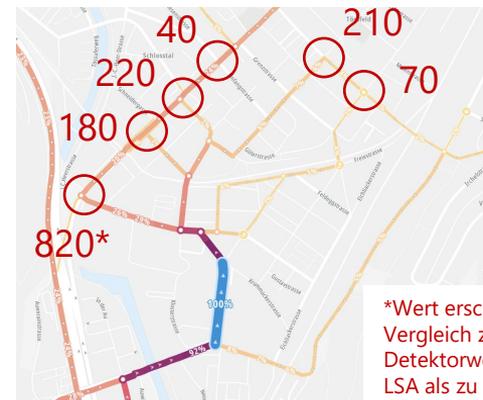
DTV: 870 Fz/Tag (17%)

ASP: n.B.

## Methode 2

*nicht anwendbar da kein  
reines Wohngebiet*

## Methode 3



DTV: 1540 Fz/Tag (29%)

ASP: 230 (44%)

\*\*Methode 1 nur bedingt anwendbar (stadteinwärts auch ausserhalb der Spitzenzeiten Schleichverkehr)  
Fazit ortsfremder Durchgangsverkehr: ca. 1500 Fz/Tag (ca. 30% vom DTV) / ASP: ca. 230 Fz/h (ca. 40% von ASP)

Januar 2025

# Durchgangsverkehr Eichliacker

## Anhang 2 – Varianten Massnahmen

Christian Schellenberg  
Matthias Schauwecker

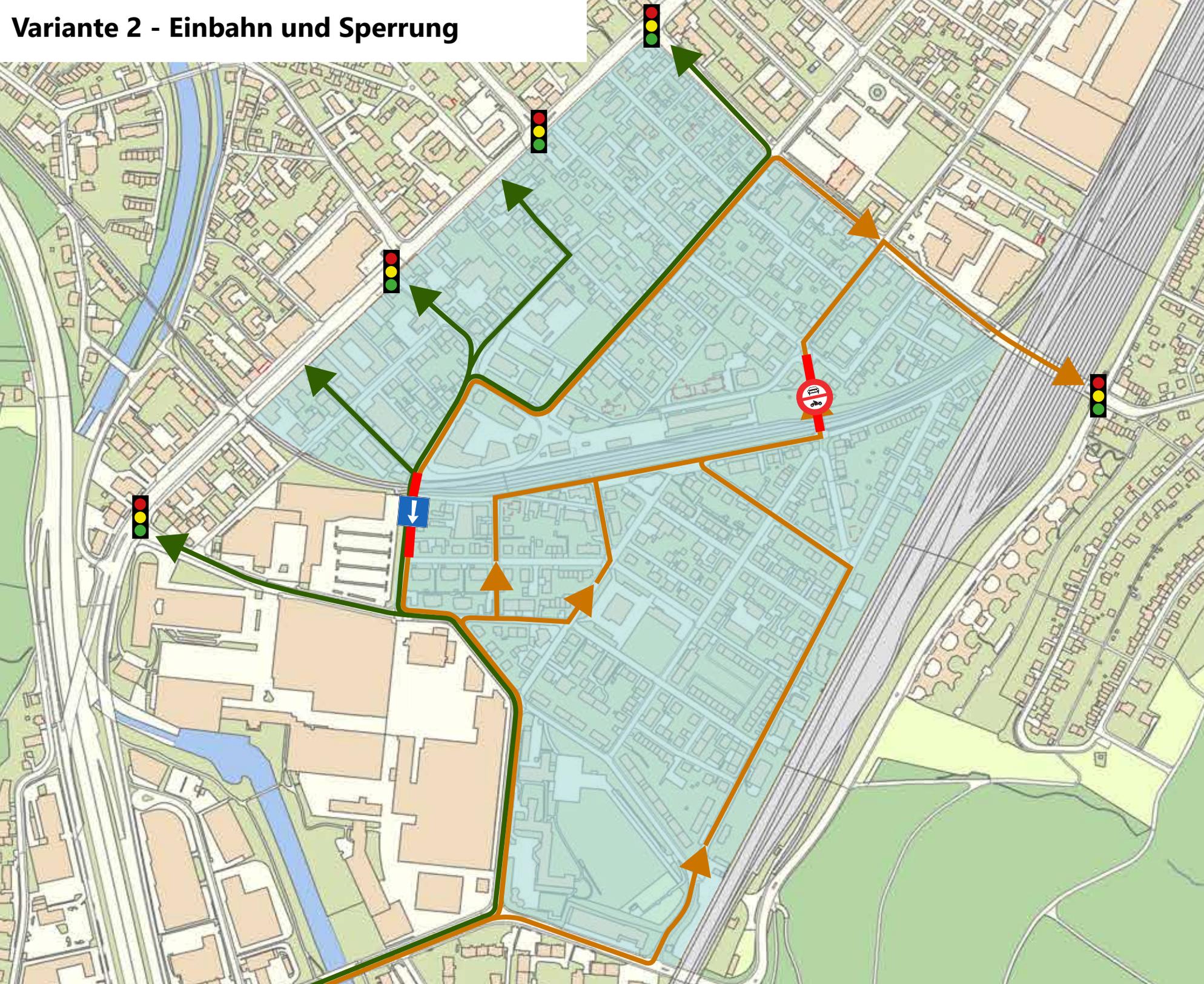
# Variante 1a - Linksabbiegeverbot



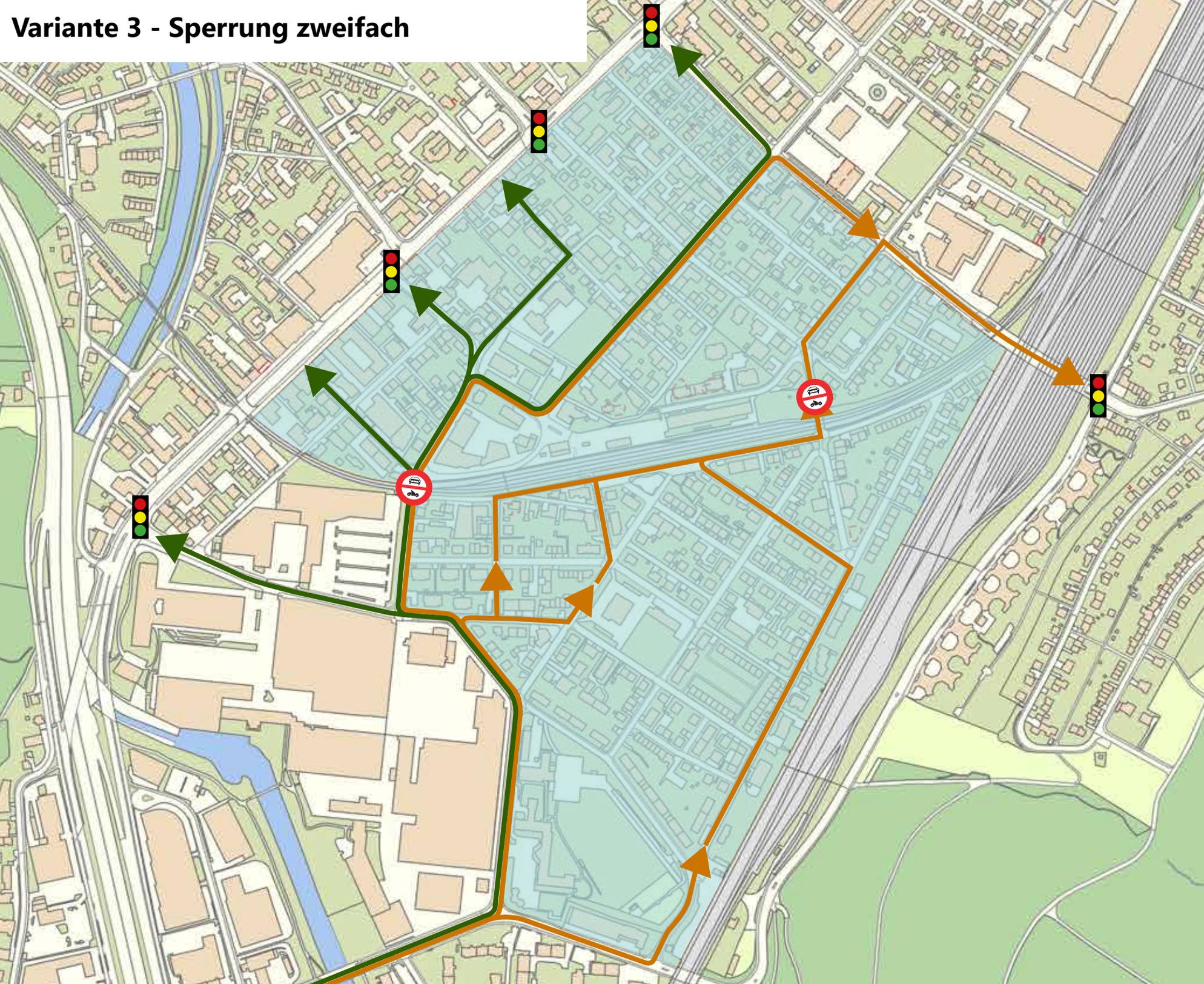
# Variante 1b - Linksabbiegeverbot



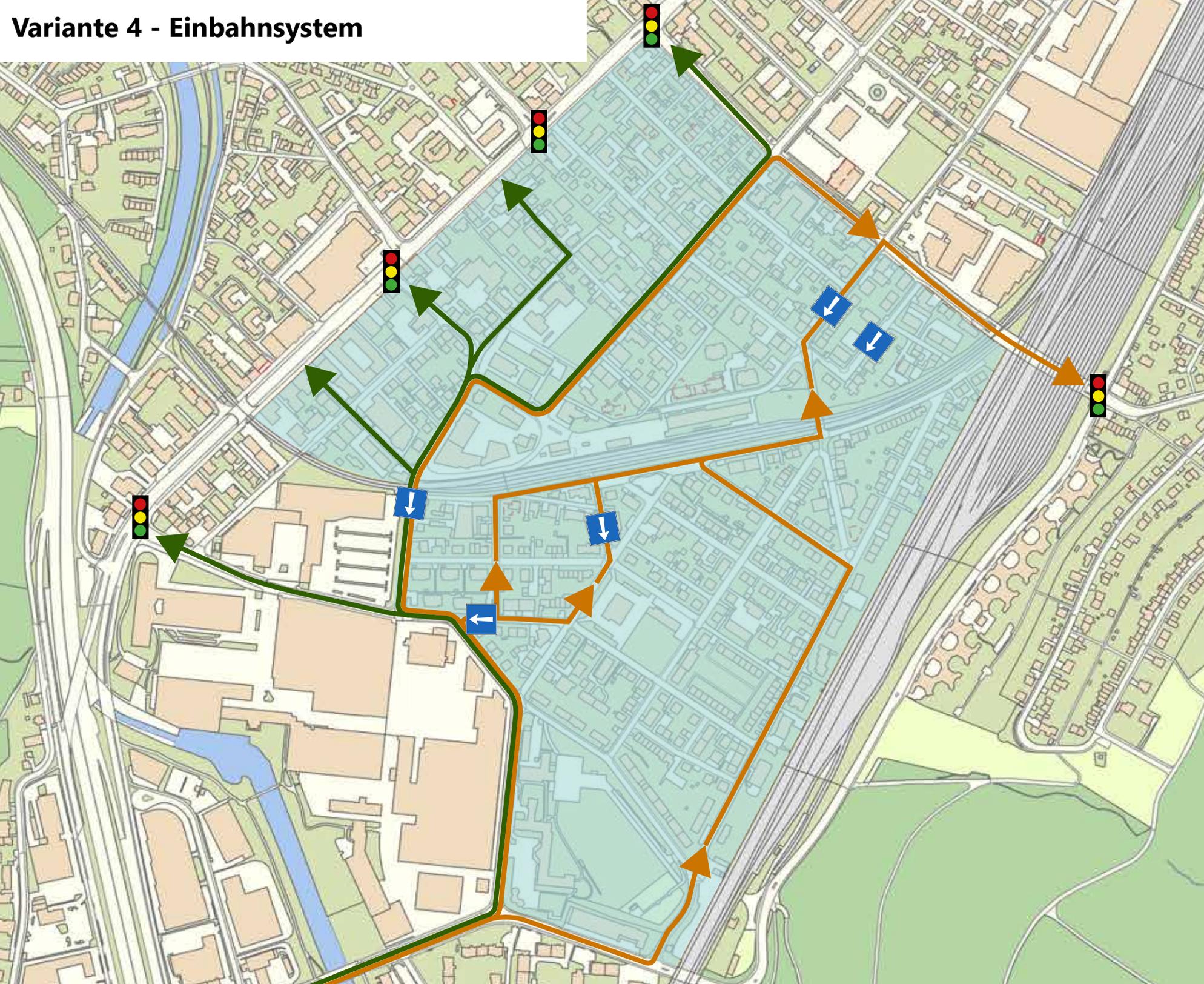
# Variante 2 - Einbahn und Sperrung



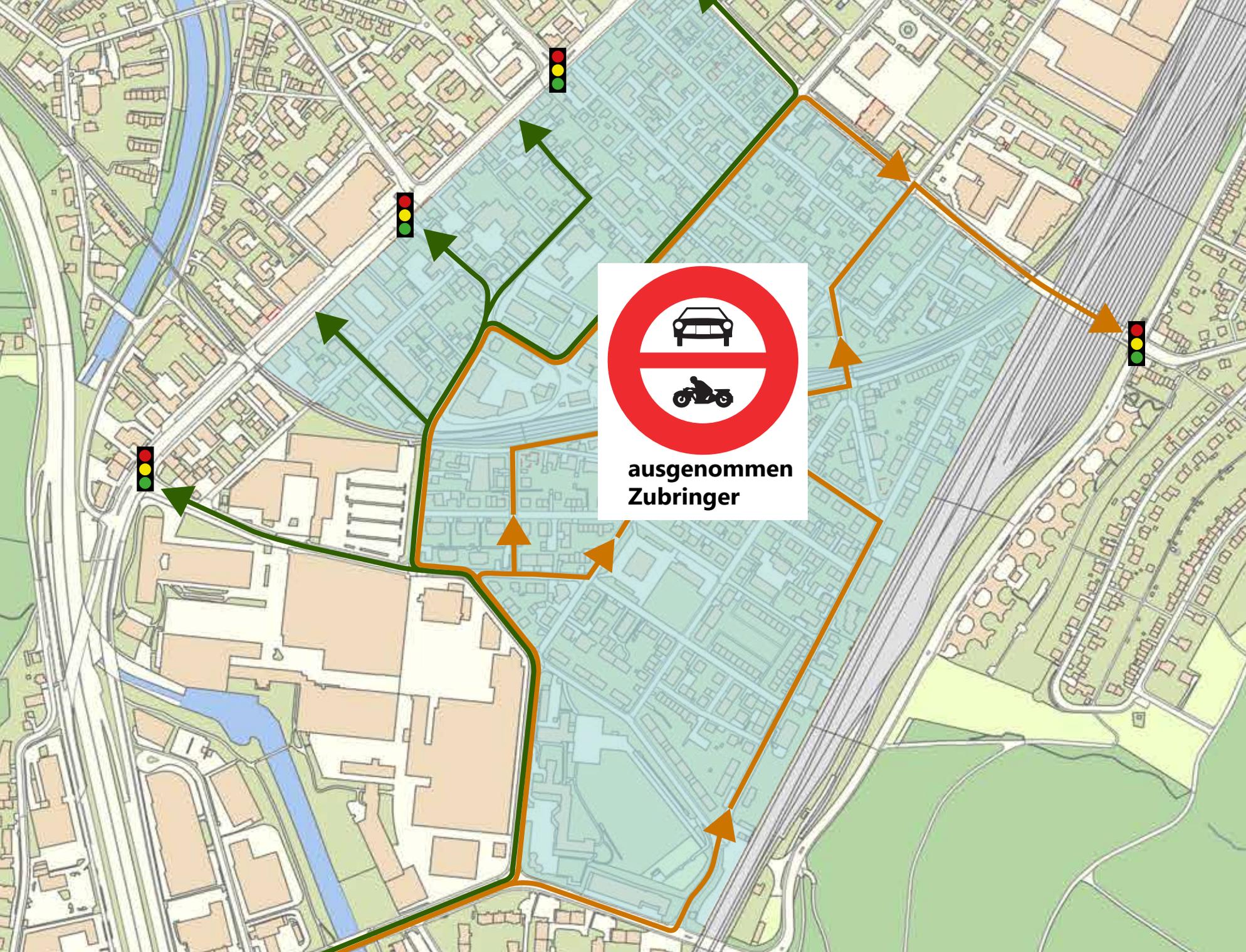
# Variante 3 - Sperrung zweifach



# Variante 4 - Einbahnsystem



# Variante 5 - Fahrverbot

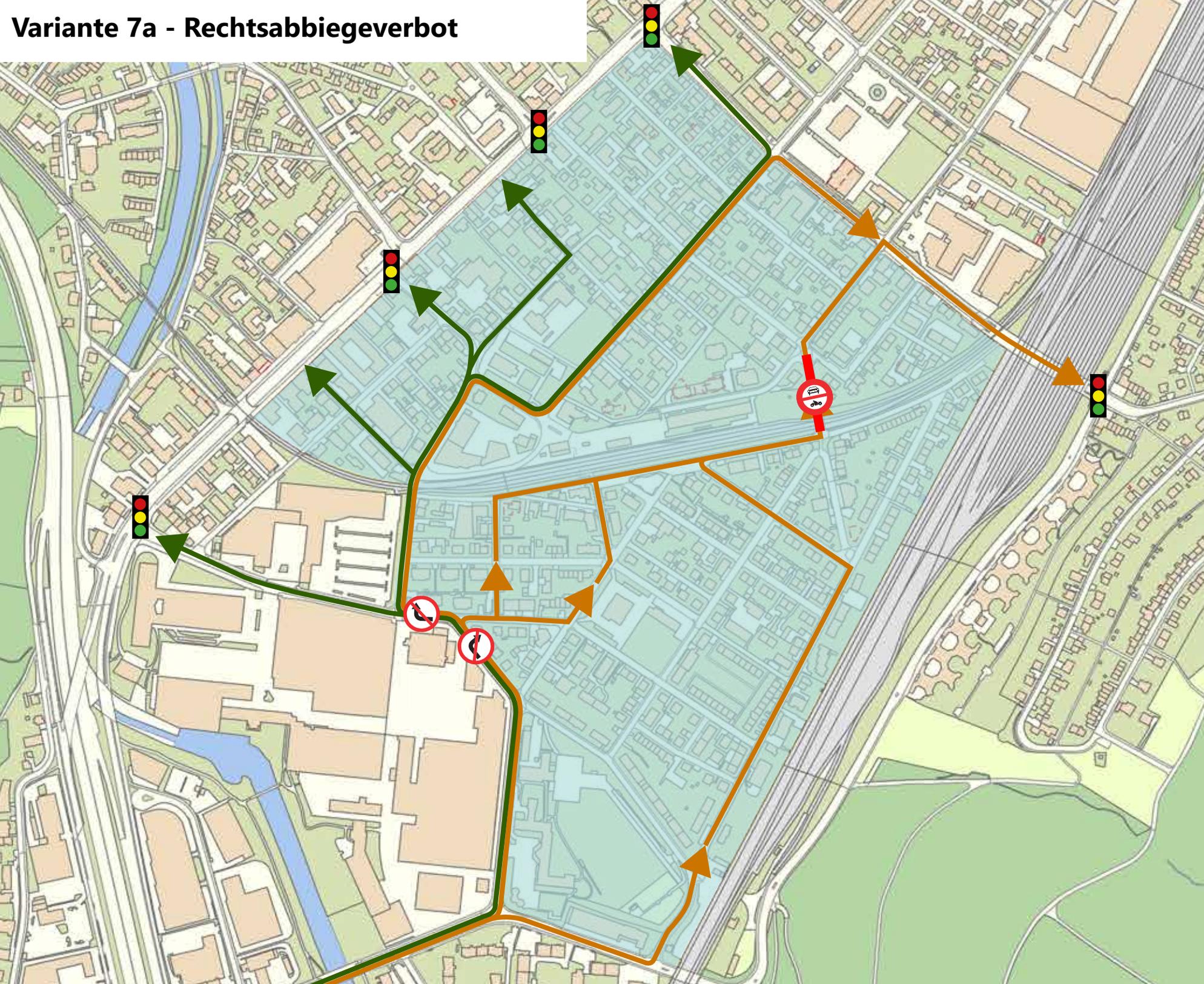


ausgenommen  
Zubringer

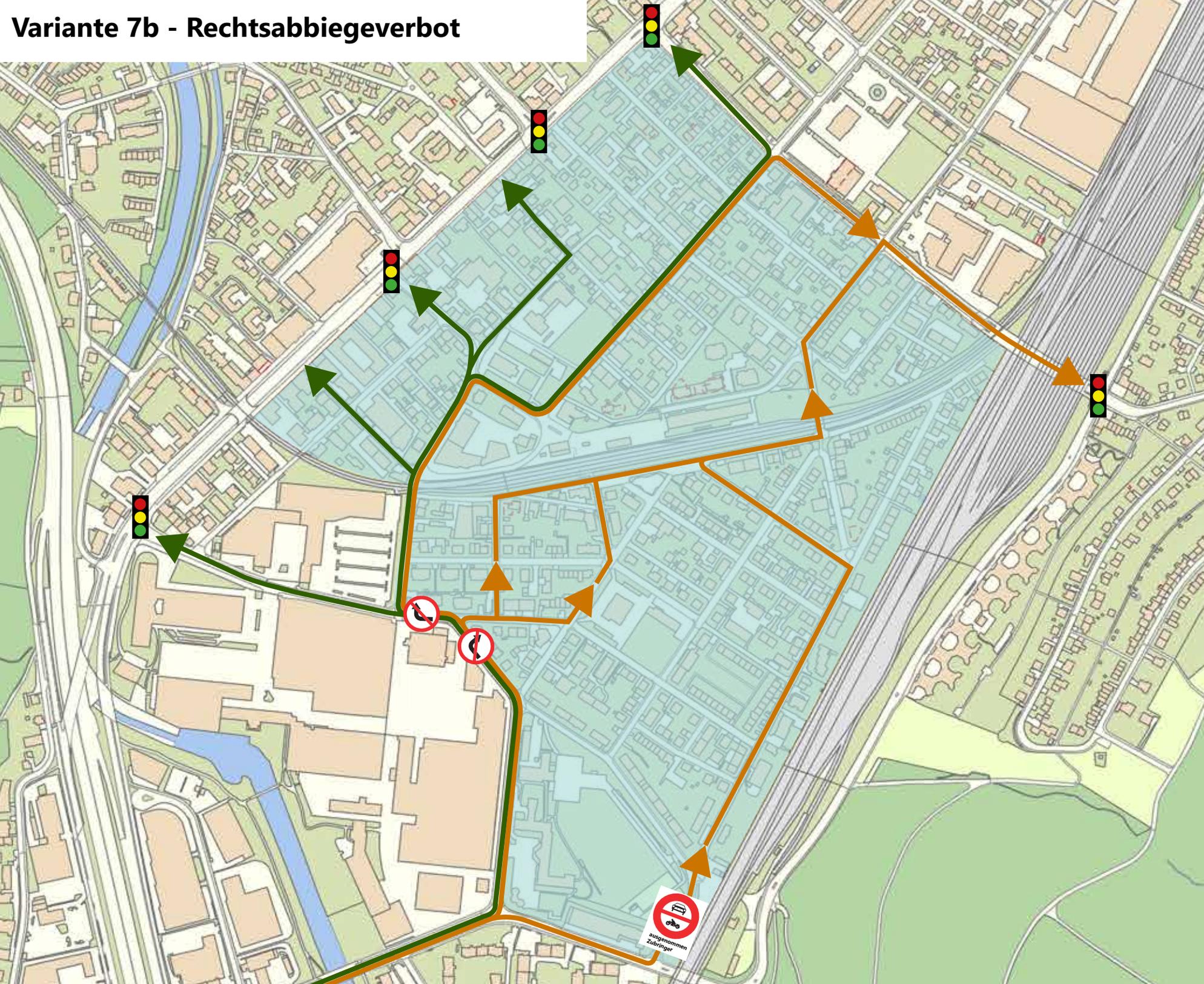
# Variante 6 - Begegnungszone



# Variante 7a - Rechtsabbiegeverbot



# Variante 7b - Rechtsabbiegeverbot



# Variante 8 - Einbahn Rosenaustrasse

