

# Interessengemeinschaft Rychenbergstrasse

Postfach 4, 8410 Winterthur

---

## Sicherheit und Wohnqualität an der Rychenbergstrasse

---

Basel, 10. April 2001

---

Ingenieurbüro Umwelt und Verkehr . Dornacherst-  
rasse 101  
CH-4053 Basel  
Tel 061 361 04 04 . Fax 061 361 04 00

E-Mail [ps@ps-ing.ch](mailto:ps@ps-ing.ch)

PS

Pestalozzi & Stäheli

# Inhaltsverzeichnis

Seite

1	Zusammenfassung .....	1
2	Ausgangslage .....	2
3	Bestehende Situation.....	2
3.1	Zweck von Sammelstrassen .....	2
3.2	Fahrbahnbreite .....	2
3.3	Verkehrsmengen und Geschwindigkeit.....	3
3.4	Lärmbelastung.....	3
3.5	Unfallgeschehen.....	3
4	Ziele .....	4
5	Massnahmenkatalog.....	4
5.1	Beschreibung der Massnahmen .....	4
5.2	Beurteilung der Massnahmen .....	5
6	Empfehlung.....	6

# 1 Zusammenfassung

Obwohl die Stadt Winterthur schon 1985 verkehrsberuhigende Massnahmen für die Rychenbergstrasse vorgeschlagen hat und der Verkehr seit dann um weitere 40% zugenommen hat, ist seither wenig umgesetzt worden. Die IG Rychenbergstrasse hat deshalb diese Studie in Auftrag gegeben, welche mögliche Massnahmen vergleicht und ein Massnahmenkonzept zur Umsetzung empfiehlt.

Die Ziele der IG Rychenbergstrasse sind die Reduktion des Durchgangsverkehrs, die Reduktion der Lärmbelastung und die Verbesserung der Sicherheit für die schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen. Diese Ziele decken sich im Wesentlichen mit jenen des Stadtrates. Damit kann die Wohnqualität und die Sicherheit der Wohngebiete entlang der Rychenbergstrasse erhöht werden.

Als mögliche Massnahmen werden beschrieben:

- Unterbrechung der Rychenbergstrasse
- Geschwindigkeitsreduktion durch Signalisation
- Geschwindigkeitsreduktion durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen
- Fussverkehrsquerungen verbessern
- Radstreifen markieren

Die einzelnen Massnahmen werden anhand einer Nutzwertanalyse miteinander verglichen. Aufgrund des Nutzens der einzelnen Massnahmen wird empfohlen, primär die **Unterbrechung der Rychenbergstrasse** und gleichzeitig die **Signalisation einer Tempo 30-Zone** umzusetzen. Flankierend soll, evtl. erst zu einem späteren Zeitpunkt, die **Sicherheit bei den Fussgängerquerungen** verbessert werden.

## 2 Ausgangslage

Im Bericht "Verkehrsberuhigung und Wohnschutz in Winterthur" von 1985 wurde für die Rychenbergstrasse konkreter Handlungsbedarf lokalisiert. Als mögliche Massnahmen waren eine Motorfahrzeugsperrung beim Knoten Haldenstrasse sowie bauliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Abschnitt Helgen- bis Talackerstrasse vorgesehen. Seit 1985 hat der Verkehr erneut um 40% zugenommen, was die Dringlichkeit für mehr Sicherheit und Wohnqualität deutlich zeigt.

In der letzten Zeit wurden im Abschnitt Lindspitz-Haldenstrasse versetzte Parkfelder markiert und am Knoten Haldenstrasse ein Kreislauf angelegt. Diese Massnahmen bewirken eine lokale Geschwindigkeitssenkung, haben jedoch keinen Einfluss auf die übrigen Abschnitte der Rychenbergstrasse.

Die IG Rychenbergstrasse hat an mehreren Begehungen und Besprechungen mit der Stadtverwaltung eine Reihe von Vorschlägen eingebracht, um die Wohn- und Schulwegsituation an der Rychenbergstrasse zu verbessern. Leider sind alle wirksamen Massnahmen abgelehnt worden. Zweck dieses Berichtes ist es, den bestehenden Zustand zu erfassen, die Ziele zu formulieren, eine begrenzte Anzahl von Massnahmen im Bezug auf die Zielerreichung zu beurteilen und die wirksamsten Massnahmen zu empfehlen.

## 3 Bestehende Situation

Die Rychenbergstrasse ist eine 3.3 km lange kommunale Sammelstrasse, die mit wenigen Ausnahmen durch reine Wohnquartiere führt. Auf den meisten Abschnitten ist einseitig ein Trottoir angelegt. Verschiedene Schulwege (Primarschule, Oberstufe, Kantonsschulen) zu Fuss oder mit dem Fahrrad führen entlang der Rychenbergstrasse oder queren sie. Die Buslinie 10 mit zweiachsigen Dieselnbussen verkehrt im Abschnitt Haldenstrasse – Stadlerstrasse.

### 3.1 Zweck von Sammelstrassen

Gemäss dem kommunalen Richtplan (S. 30) dienen Sammelstrassen der Groberschliessung der Baugebiete. In Sammelstrassen sind verkehrsberuhigende Massnahmen möglich. Bei Strassen, die eine hohe Belastung aus quartierfremdem Verkehr aufweisen und durch Wohngebiete führen, sind Massnahmen zur Reduktion des Durchgangsverkehrs zu treffen.

### 3.2 Fahrbahnbreite

Zur Bestimmung der erforderlichen Fahrbahnbreite wird für eine Sammelstrasse das Kreuzen eines Personewagens mit einem Lastwagen oder Bus als massgebenden Begegnungsfall angenommen. Gemäss den VSS-Normen SN 640 200 ff. "Geometrisches Normalprofil" ergeben sich damit die folgenden Fahrbahnbreiten in Abhängigkeit der Begegnungsgeschwindigkeit:

	30 km/h	40 km/h	50 km/h
Grundabmessung PW	1.80 m	1.80 m	1.80 m
Grundabmessung LW/Bus	2.50 m	2.50 m	2.50 m
Bewegungsspielraum PW/LW/Bus	4 x 0.10 m	4 x 0.10 m	4 x 0.20 m
Sicherheitszuschlag PW	1 x 0.20 m	1 x 0.20 m	1 x 0.20 m
Sicherheitszuschlag LW	2 x 0.30 m	2 x 0.30 m	2 x 0.30 m
Gegenverkehrszuschlag PW/LW/Bus	0.00 m	0.30 m	0.30 m
<b>Total erforderliche Fahrbahnbreite</b>	<b>5.50 m</b>	<b>5.80 m</b>	<b>6.20 m</b>

Falls das Kreuzen eines Personenwagens mit einem Lastwagen bei gleichzeitigem Überholen eines Fahrrads möglich sein soll, erhöht sich die notwendige Fahrbahnbreite um 1.20 bis 1.40 m, beträgt also total 6.70 bis 7.60 m.

Die Fahrbahnbreite der Rychenbergstrasse beträgt in der Regel 6.00 m. Die Strasse ist damit für das Kreuzen von Lastwagen mit Personenwagen bei einer Geschwindigkeit zwischen 40 und 50 km/h genügend breit. Die Fahrbahnbreite lässt jedoch das Überholen eines Fahrrads durch einen Lastwagen bei gleichzeitiger Begegnung mit einem Personenwagen nicht zu.

### 3.3 Verkehrsmengen und Geschwindigkeit

Die Erhebungen der Verkehrstechnik der Stadtpolizei und der Abteilung Verkehrsplanung im Baudepartement vom September 1998 ergeben folgendes Bild (DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr):

Abschnitt	DTV [Fz/Tag]	V <sub>50%</sub> [km/h]	V <sub>85%</sub> [km/h]
Lindspitz-Haldenstrasse	4'750	44	50
Haldenstrasse-Talackerstrasse	6'400	50	55
Talackerstrasse-Stadlerstrasse	5'000	43	49

Eine weitere Erhebung der Abteilung Verkehrsplanung (6. Oktober 1999) ergab, dass in der Abendspitzenstunde (17-18 Uhr) der Anteil des Durchgangsverkehrs je nach Abschnitt 25 bis 45% beträgt.

Ein Vergleich mit anderen Sammelstrassen in Wohnquartieren, deren Verkehrsmengen bekannt sind, zeigt, dass die Rychenbergstrasse eine der höchstbelasteten der Stadt ist.

Sammelstrasse	Max. DTV	Sammelstrasse	Max. DTV
Rümikerstrasse	3'200 Fz/Tag	Untere Briggerstrasse	6'200 Fz/Tag
Emil-Klöti-Strasse	4'400 Fz/Tag	<b>Rychenbergstrasse</b>	<b>6'400 Fz/Tag</b>
Bachtelstrasse	4'400 Fz/Tag	Landvogt-Waser-Strasse	8'100 Fz/Tag

### 3.4 Lärmbelastung

Die meisten Gebäude an der Rychenbergstrasse liegen in einer Wohnzone mit der Empfindlichkeitsstufe II (ES II). Der Immissionsgrenzwert beträgt am Tag 60 Dezibel(A) oder dB(A). Bei 80 bis 85% der Gebäude an der Rychenbergstrasse ist dieser Grenzwert überschritten. Damit besteht gemäss Lärmschutzverordnung (LSV Art. 13) eine Sanierungspflicht. Dies heisst, dass der Strasseneigentümer (Stadt Winterthur) verpflichtet ist, Massnahmen zu ergreifen, damit der Immissionsgrenzwert eingehalten wird.

### 3.5 Unfallgeschehen

In 5<sup>1/2</sup> Jahren wurden insgesamt 73 Unfälle registriert (durchschnittlich 13 pro Jahr). Beim grössten Teil (43) handelt es sich um Abbiegeunfälle. Von den 143 Beteiligten waren 8 Lastwagen, 6 Velos/Mofas und 1 Fussgänger.

## 4 Ziele

Damit die Wohnqualität und die Sicherheit im Wohngebiet für die Zukunft erhöht werden kann, hat die IG Rychenbergstrasse für die Entwicklung der Rychenbergstrasse die folgenden drei Ziele festgelegt:

- Reduktion der Verkehrsmenge
- Reduktion der Lärmbelastung
- Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere auf Schulwegen

Mit einer Reduktion der Verkehrsmenge und der Lärmbelastung, werden die Wohnqualität und auch der Aufenthalt im Strassenraum deutlich aufgewertet. Um die Verkehrssicherheit, insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer, zu erhöhen, sind neben der Reduktion der Verkehrsmenge allenfalls weitere lokale Massnahmen erforderlich.

Der Stadtrat hat in seinen Zielen 1998-2002 (S. 5) festgehalten, dass sich Winterthur als Wohnstadt profiliert und dass Nachhaltigkeit, Sozialverträglichkeit und Ökologie die Stadtentwicklung prägen. Explizit erwähnt (S. 9) ist auch die Erhöhung der Verkehrssicherheit mittels bedarfsgerechter Verkehrsberuhigung. Doch bereits im Wohnschutzbericht von 1985 (S. 15) werden als Massnahmen zur Erhöhung der Wohnqualität die Verlangsamung und Beruhigung des Verkehrs sowie längerfristig eine Reduktion der Verkehrsmenge formuliert.

Dies zeigt deutlich, dass die Ziele der IG Rychenbergstrasse mit denjenigen des Stadtrates im Wesentlichen übereinstimmen.

## 5 Massnahmenkatalog

### 5.1 Beschreibung der Massnahmen

Um die von der IG Rychenbergstrasse formulierten Ziele zu erreichen, werden im Folgenden 5 mögliche Massnahmen vorgeschlagen.

#### 1 Unterbrechung der Rychenbergstrasse

Die Rychenbergstrasse wird für den motorisierten Individualverkehr an einer bestimmten Stelle unterbrochen. Der öffentliche Bus kann diese Stelle weiterhin passieren. Die Sperre könnte im Bereich Leesteig – Bäumlweg oder zwischen dem Hammerweg und der Talackerstrasse (in diesem Fall nur mit Zusatzmassnahmen gegen eine Umfahrung der Sperre über die alte Römerstrasse) angeordnet werden. Die Unterbrechung kann mittels Signalisation (bedingt polizeiliche Kontrollen) oder mittels einer vom Bus aus steuerbaren Barriere erreicht werden. Sie bedingt eine Änderung des kommunalen Verkehrsrichtplanes.

#### 2 Geschwindigkeitsreduktion durch Signalisation

Die Rychenbergstrasse ist eine kommunale Strasse und führt weitgehend durch reine Wohnquartiere. Damit wären die Voraussetzungen erfüllt, sie einer Tempo 30-Zone zuzuweisen. Die relativ hohen Geschwindigkeiten (s. Ziffer 3.3) deuten jedoch klar darauf hin, dass durch alleinige Signalisation nur eine geringe Geschwindigkeitsreduktion erreicht wird. Entweder wird die Signalisation mit baulichen Massnahmen ergänzt (Massnahme 3 oder 4) oder die Einhaltung der Geschwindigkeit wird durch häufige Polizeikontrollen angestrebt.

#### 3 Geschwindigkeitsreduktion durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen

Zur Verkehrsberuhigung der Rychenbergstrasse sind z. B. die Einführung des Rechtsvortritts an allen Knoten, besondere Markierungen in den Knotenbereichen oder kurze Einengungen der Fahrbahn möglich. Diese Massnahmen verlangsamen und verstetigen den Verkehrsfluss. Sie sind alleine oder in Kombination mit der Signalisation einer Tempo 30-Zone denkbar.

#### 4 Fussverkehrsquerungen verbessern

Mit deutlichen Fahrbahneinengungen bei den Fussgängerstreifen, welche das Kreuzen zweier Motorfahrzeuge nicht mehr zulassen, wird die Sicherheit der querenden FussgängerInnen deutlich verbessert. Einerseits werden die Sichtverhältnisse besser und andererseits wird die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge reduziert. Je nach Situation sind auch andere Massnahmen möglich.

#### 5 Radstreifen markieren

Beidseitig oder nur einseitig in Richtung bergwärts werden entlang der Rychenbergstrasse Radstreifen von 1.20 bis 1.50 m markiert. Dadurch erhalten die Radfahrenden auf der schmalen Fahrbahn einen klaren Raum zugewiesen und die Autofahrenden werden besser auf die Velos aufmerksam gemacht.

### 5.2 Beurteilung der Massnahmen

Die Beurteilung der Massnahmen erfolgt anhand einer Nutzwertanalyse. Als Kriterien werden einerseits die Ziele gemäss Ziffer 4 sowie allgemein übliche Anforderungen an derartige Massnahmen (keine Behinderung des öffentlichen Verkehrs, möglichst wenig Umwegfahrten für die AnwohnerInnen und geringe Kosten) verwendet. Die einzelnen Kriterien erhalten unterschiedliche Gewichte. Je nachdem wie gut die Massnahmen die Ziele oder Anforderungen erfüllen, werden ihnen Punkte zugeordnet (2 sehr günstig, 1 günstig, 0 neutral, -1 ungünstig und -2 sehr ungünstig). Werden die Punkte mit dem Gewicht multipliziert, ergibt sich der Nutzwert einer Massnahme für ein Kriterium.

Kriterien	Reduktion Verkehrsmenge	Reduktion Lärmbelastung	Sicherheit Velo	Sicherheit FussgängerInnen	Behinderung Bus	Umweg AnwohnerInnen	Kosten	Total Nutzwert
<b>Gewicht</b>	20	20	10	10	10	10	20	<b>100</b>
<b>Massnahmen</b>								
<b>Unterbrechung</b>								
Punkte	2	1	1	1	0	-1	1	
Nutzwert	40	20	10	10	0	-10	20	<b>90</b>
<b>Signalisation</b>								
Punkte	0	1	1	1	-1	0	2	
Nutzwert	0	20	10	10	-10	0	40	<b>70</b>
<b>Verkehrsberuhigung</b>								
Punkte	0	2	1	2	-2	0	-1	
Nutzwert	0	40	10	20	-20	0	-20	<b>30</b>
<b>Fussverkehrsquerungen</b>								
Punkte	0	1	0	2	-1	0	0	
Nutzwert	0	20	0	20	-10	0	0	<b>30</b>
<b>Radstreifen</b>								
Punkte	0	0	1	0	0	0	0	
Nutzwert	0	0	10	0	0	0	0	<b>10</b>

Bemerkungen zu den einzelnen Massnahmen:

#### 1 Unterbrechung der Rychenbergstrasse

Mit einer Unterbrechung der Rychenbergstrasse kann der Durchgangsverkehr je nach Ausführungsart weitgehend bis vollständig eliminiert werden. In der Annahme, alle Fahrzeuge würden über die Frauenfelderstrasse (DTV 25'000 Fz) ausweichen, so würde diese mit 6 bis 10% mehr Verkehr belastet. Für einen Teil der AnwohnerInnen entstehen längere Zufahrtswege. Mit einer Abnahme der Verkehrsmenge reduziert sich auch die Lärmbelastung und die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden verbessert sich. Die Kosten für die Sperre sind relativ gering. Für den Bus ist die Sperre kaum hindernd, kann er doch wegen des reduzierten Verkehrs besser zirkulieren.

## 2 Geschwindigkeitsreduktion durch Signalisation

Die Signalisation einer Tempo 30-Zone wird die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge und damit der Lärmbelastung reduzieren. Das Ausmass der Reduktion hängt stark von der Häufigkeit der Polizeikontrollen ab. Mit der Temporeduktion wird die Sicherheit der Velofahrenden und zu Fuss Gehenden verbessert. Eine Reduktion der Verkehrsmenge wird kaum eintreten, weil die Alternativrouten mit mehreren Lichtsignalanlagen immer noch längere Fahrzeiten verursachen. Der öffentliche Verkehr wird durch die Tempobegrenzung ebenfalls leicht beeinträchtigt. Die Kosten für die Signalisation sind gering.

## 3 Geschwindigkeitsreduktion durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen

Verkehrsberuhigungsmassnahmen können die Fahrgeschwindigkeit der Motorfahrzeuge und die Lärmbelastungen massgebend reduzieren und gleichzeitig die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr erhöhen. Die Wirkung baulicher Massnahmen ist erfahrungsgemäss höher als bei reiner Signalisation von Tempo 30. Nachteilig sind die Behinderungen des Busses und die höheren Kosten als bei alleiniger Signalisation.

## 4 Fussverkehrsquerungen verbessern

Fahrbahnverengungen im Bereich der Fussgängerstreifen haben eine sehr gute Wirkung auf die Sicherheit des Fussverkehrs. Gleichzeitig führen sie zu einem langsameren und stetigeren Verkehrsfluss, was sich positiv auf die Lärmbelastung auswirkt. Sie führen allerdings zu geringen Behinderungen der Busse. Die Kosten variieren stark mit der Ausführungsart dieser Einengungen.

## 5 Radstreifen markieren

Ein Radstreifen erhöht nur die Sicherheit der Velofahrenden. Da der Streifen von Motorfahrzeugen befahren werden darf, ergeben sich zwar keine Behinderungen für den Bus doch wird weder die Verkehrsmenge noch die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge reduziert. Die Kosten für die Markierungen können als mittel bezeichnet werden.

# 6 Empfehlung

Aufgrund der Nutzwertanalyse können klare Empfehlungen für ein Massnahmenkonzept zur Erreichung der Ziele gemäss Ziffer 4 gegeben werden.

### Empfohlenes Massnahmenkonzept

- **Unterbrechung der Rychenbergstrasse**  
In 1. Priorität ist die Rychenbergstrasse zu unterbrechen, um den Durchgangsverkehr wirksam zu unterbinden. Die genaue Lage der Unterbrechung ist noch detaillierter abzuklären. Die Sperre sollte möglichst mit einer vom Bus aus steuerbaren Barriere, allenfalls nur mit Signalisation ausgeführt werden.
- **Signalisation einer Tempo 30-Zone**  
Gleichzeitig wird die ganze Rychenbergstrasse in eine oder mehrere Tempo 30-Zonen eingebunden, um die Lärmbelastung weiter zu reduzieren und die Sicherheit der zu Fuss Gehenden und Radfahrenden zu verbessern. Damit die Geschwindigkeit auch eingehalten wird, sind Polizeikontrollen erforderlich.
- **Fussverkehrsquerungen erhöhen**  
Einengungen im Bereich der Fussgängerquerungen dienen primär der Sicherheit des Fussverkehrs, unterstützen aber auch die Beruhigung und Verstetigung des Motorfahrzeugverkehrs. Diese Massnahme ist allenfalls nur bei ungenügender Wirkung der beiden anderen Massnahmen umzusetzen.

**Diese Massnahmen garantieren eine deutliche Steigerung der Wohnqualität und der Verkehrssicherheit an der Rychenbergstrasse.**



