

An den Grossen Gemeinderat

## Winterthur

Antrag und Bericht zum Postulat betreffend Sanierung Unfallschwerpunkt Kreisel Seener-/Grüzefeld-/Etzbergstrasse, eingereicht von R. Dürr (Grüne/AL), B. Helbling (SP), S. Müller (EVP) und A. Steiner (GLP/PP)

---

### **Antrag:**

1. Vom Bericht des Stadtrates zum Postulat betreffend Sanierung Unfallschwerpunkt Kreisel Seener-/Grüzefeld-/Etzbergstrasse wird in zustimmendem Sinn Kenntnis genommen.
2. Das Postulat wird damit als erledigt abgeschrieben.

### **Bericht:**

Am 6. November 2017 reichte Renate Dürr namens der Grüne/AL-Fraktion, Bea Helbling namens der SP-Fraktion, Sämi Müller namens der EVP-Fraktion und Annetta Seiner namens der GLP/PP-Fraktion mit 28 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgende Motion ein, welche vom Grossen Gemeinderat am 2. Juli 2018 in ein Postulat umgewandelt und überwiesen wurde:

*«Der Stadtrat wird aufgefordert, beim Kreisel Seener-/Grüzefeld-/Etzbergstrasse, die notwendigen Massnahmen zu treffen, damit der Unfallschwerpunkt behoben wird und dass sowohl die Schutzinsel Seenerstrasse Nord als auch die Bushaltestellen behindertengerecht ausgestaltet werden.»*

### **Begründung:**

*Seit Mitte 2015 ist die neue Schweizer Norm für die Lokalisierung von Unfallschwerpunkten in Kraft. Gemäss dieser Norm hat der Kreisel Seener-/Grüzefeld-/Etzbergstrasse den Grenzwert für einen Unfallschwerpunkt erreicht.*

*Externe Verkehrsfachleute identifizierten den Kreisel sowohl aus verkehrsplanerischer, als auch aus verkehrstechnischer Sicht als Unfallschwerpunkt und zeigen unter anderem folgende Mängel auf:*

*Die Breiten der Zu- und Ausfahrten und der Kreiselfahrbahn sind für Kreisel innerorts sehr hoch und führen zu einem hohen Geschwindigkeitsniveau. Dabei entstehen Konfliktsituationen, wenn die grossen Strassenbreiten dazu genutzt werden, wartende oder abbiegende Velos zu überholen.*

- *Die Breite der Kreiselfahrbahn in Kombination mit dem Innenring ist zu gross. Die Ein- und Ausfahrtsradien sind zu gross.*
- *Bei der Ausfahrt Seenerstrasse Süd führt der Schutzstreifen für Fussgänger/innen über zwei Fahrstreifen (separate Busspur) in derselben Richtung. Zwischen Fahrstreifen in derselben Richtung muss gemäss Schweizer Norm unabhängig von der Fahrbahnbreite und der Fahrzeugmenge eine Schutzinsel für Fussgänger/innen angebracht werden.*
- *Bei der Schutzinsel für Fussgänger/innen auf der Seenerstrasse Nord fehlt der vertikale Ansatz und ist entsprechend nicht behindertengerecht.*
- *Die zentrale Beleuchtung des Kreisels in der Mitte und der Schutzstreifen für Fussgänger/innen ist nicht normkonform.*
- *Die Bushaltestellen sind nicht behindertengerecht ausgestaltet. Es fehlen hohe Haltekanten.*

*Der Stadtrat ist seit längerem über diese Mängel informiert. Die Mängel des Kreisels und dadurch den Unfallschwerpunkt nicht zu beheben, weil dies, so eine der Begründung vom Stadtrat, von den Verkehrsteilnehmer/innen akzeptiert ist, wäre fahrlässig.»*

## **Der Stadtrat äussert sich dazu wie folgt:**

### **1. Ausgangslage**

Am 15. Juni 2017 wurde eine Schriftliche Anfrage betreffend Sanierung Unfall(Schwerpunkt) Kreisel Seener-/Grüzefeldstrasse eingereicht (GGR-Nr. 2017.82). Der Stadtrat informierte am 13. September 2017 im Rahmen der Beantwortung über die festgestellten Mängel des Kreisels (u.a. hohe Breiten der Zu- und Ausfahrten und der Kreiselfahrbahn) und den aus Sicht des Stadtrates mittel- bis langfristigen Handlungsbedarf.

Am 6. November 2017 wurde im Grossen Gemeinderat eine Motion zur Sanierung des Unfallschwerpunktes Kreisel Seener-/Grüzefeld-/Etzbergstrasse (GGR-Nr. 2017.148) eingereicht. Die Motion wurde vom Grossen Gemeinderat am 2. Juli 2018 in ein Postulat umgewandelt und dem Stadtrat überwiesen. Der Stadtrat anerkennt nach wie vor die in der Begründung des Postulates angegebenen Mängel des Kreisels.

Der Kreisel Seener-/Grüzefeld-/Etzbergstrasse wurde nach umfangreichen und dringenden Werkleitungsarbeiten von Stadtwerk bis im Sommer 2018 wiederhergestellt.

### **2. Sicherheitskonzept der Stadt Winterthur**

Am 21. Januar 2019 hat der Grosse Gemeinderat den Schlussbericht des Sicherheitskonzepts der Stadt Winterthur vom 6. September 2019 zur Kenntnis genommen (GGR.18.99). Das strategische Ziel «Verkehrsunfälle mit Personenschaden reduzieren» basiert auf fünf Stossrichtungen mit 13 Aktionsplänen (Seite 60). Vier Aktionspläne beinhalten die strategische Stossrichtung «Unfallschwerpunkte reduzieren» mit folgenden Massnahmen:

#### **2.1 Unfälle MIV periodisch analysieren**

- Die Stadtpolizei analysiert laufend die Unfallsituation MIV, erkennt mögliche Schwerpunkte und bezeichnet (evtl. in Absprache mit dem Tiefbauamt) mögliche Handlungsfelder. Chancen der Zusammenarbeit mit der Privatwirtschaft (Versicherungen etc.) werden genutzt.
- Die Stadtpolizei informiert die Kommission Verkehrsräume über die Unfallschwerpunkte.

#### **2.2. Erkannte Unfallursachen MIV interdisziplinär entschärfen**

- Die zentralen Unfallschwerpunkte aus dem Aktionsplan (vgl. 2.1) werden periodisch angegangen und kurz-, mittel- und langfristige Massnahmen durch externe Planungsbüros bestimmt.

#### **2.3. Unfälle Fahrräder periodisch analysieren**

- Die Stadtpolizei analysiert laufend die Unfallsituation Fahrräder, erkennt mögliche Schwerpunkte und bezeichnet (evtl. in Absprache mit Tiefbauamt) mögliche Handlungsfelder.
- Die Stadtpolizei informiert die Kommission Verkehrsräume über die Unfallschwerpunkte.

## **2.4. Erkannte Unfallursachen Fahrräder interdisziplinär entschärfen**

- Die Örtlichkeiten mit gehäuften Fahrradunfällen aus dem Aktionsplan (vgl. 2.3) werden periodisch angegangen und kurz-, mittel- und langfristige Massnahmen durch externe Planungsbüros bestimmt.

Der Kreisel Seener-/Grüzefeld-/Etzbergstrasse ist im Sicherheitskonzept bei den gegenwärtig 22 identifizierten Unfallschwerpunkten 2014 – 2016 (Seite 13) trotz den aufgeführten Mängeln nicht aufgeführt. Der Stadtrat stuft den Kreisel aber aufgrund der Mängel für Velofahrende als gefährlich ein.

Die Umsetzung des Sicherheitskonzepts ist eine Massnahme des Legislaturprogrammes 2018 – 2022 (SZ.18.49) im Schwerpunkt «Sichere Grosstadt».

## **3. Analyse Tiefbauamt**

Dem Tiefbauamt liegt eine Analyse des Knotens mit einer Überprüfung der Verkehrssicherheit vor (vgl. GGR-Nr. 2017.82). Die externen Gutachterinnen und Gutachter kamen zum Schluss, dass ein Zusammenhang zwischen der baulichen Anlage und dem Unfallgeschehen besteht. Auch liegt dem Tiefbauamt ein Variantenstudium vor, in welchem verschiedene Massnahmen zur Behebung der Mängel verglichen wurden. Die Projektverfasserinnen und Projektverfasser kamen zum Schluss, dass ein mit einer Lichtsignalanlage gesteuerter Knoten nicht weiter zu verfolgen ist. Dies in erster Linie aufgrund der ungenügenden Leistungsfähigkeit und aufgrund der hohen Platzbeanspruchung bei der Ausgestaltung der Zufahrten. Daraufhin wurden mehrere Varianten eines Kreisels mit Fokus auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit skizziert.

## **4. Aufnahme in Investitionsplanung**

Das Tiefbauamt beabsichtigt, auf der Grundlage der erwähnten Studien ein Projekt für eine Anpassung des Knotens zu entwickeln. Im Vordergrund stehen die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Velofahrende und die Schaffung einer behindertengerechten Haltestelle. Da der Kreisel wie erwähnt kürzlich saniert wurde, soll versucht werden, dies mit möglichst geringen baulichen Anpassungen zu erreichen. Für die weitere Projektierung beantragt der Stadtrat für das Budget 2020 einen Investitionskredit. Da es sich bei der Seener- und der Grüzefeldstrasse um überkommunale Strassen handelt, ist die Planung mit dem Amt für Verkehr des Kantons Zürich abzustimmen.

*Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist der Vorsteherin des Departements Bau übertragen.*

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon