

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Beantwortung der Interpellation betreffend Optimierung Velorouten Halden-Lind-Rundstrasse, eingereicht von Gemeinderat R. Diener (Grüne) und den Gemeinderätinnen A. Steiner (GLP), L. Banholzer (EVP) und Ch. Benz-Meier (SP)

Am 3. November 2014 reichten Gemeinderat Reto Diener (Grüne/AL) und die Gemeinderätinnen Annetta Steiner (GLP/PP), Lilian Banholzer (EVP/BDP) und Christa Benz-Meier (SP) mit 31 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgende Interpellation ein:

„Bei der Kreuzung von der Halden- in die Lindstrasse (Lichtsignalanlage) besteht für Velofahrer, die von der Haldenstrasse her kommen, eine dreifach unbefriedigende Situation: a) Ist ein viel zu schmaler (<1m) und viel zu kurzer (<20m) Velostreifen markiert (siehe Bild 1 und 2) bei welchem aufgrund der engen Strassenverhältnisse häufig kein Durchkommen ist. Damit ist der Zugang zum „Velosack“ bei der Kreuzung oft blockiert; b) Nicht nur nach links (Richtung Stadt) auch für das Abbiegen nach rechts muss immer die Grünphase für den motorisierten Verkehr abgewartet werden; c) Anschliessend (nach rechts) wird ein wichtiger Fussgängerstreifen sowie die Bushaltebuch „Spital“ gequert (bzw. umfahren). Erst danach kann wieder in einen guten Veloweg längs der Lindstrasse (stadtauswärts) eingefahren werden. Diese Beziehung wird recht häufig benutzt, insbesondere auch für die spätere Einfahrt in die Rundstrasse (kommunale Route vom Lindberg- in das Neuwiesenquartier, bzw. nach Veltheim).

Durch den geplanten Umbau des Kantonsspitals sind auch Teile des Aussenbereichs (Park) nach Süden betroffen. Damit wäre zweckmässigerweise mit dem Kanton abzuklären, ob in diesem Areal eine verbesserte Veloführung (ev. sogar unter Umgehung der Kreuzung) möglich wäre (z.B. im äussersten, an die Kreuzung angrenzenden Parkteil). Alternativ sollte zumindest eine Verlängerung und Verbreiterung des Velostreifens auf der Haldenstrasse geprüft werden.

Umgekehrt müssen Velofahrer, welche von der Lindstrasse her nach links in die Haldenstrasse abbiegen wollen eine engwinklige Ausfahrt (aus dem Veloweg) auf die normale Fahrbahn benützen (siehe Bild 3, Tafel), den motorisierten Verkehr quasi 'queren' und anschliessend neben und/oder gemeinsam mit diesem mitten über die Kreuzung fahren. Auch hier sollten Verbesserungen und Optimierungen geprüft werden. Die Abbiegebeziehung ist für Velofahrer gefährlich und sehr unattraktiv.

Es stellen sich folgende Fragen:

- *Wie beurteilt der Stadtrat die Situation? Wie beurteilt er das Potential zu Verbesserungen für die Velofahrer?*
- *Welche Optimierungsmöglichkeiten könnte sich der Stadtrat vorstellen?*
- *Wäre der Stadtrat bereit, anlässlich des aktuellen Spital-Umbauprojektes, mit dem Kanton Kontakt aufzunehmen um zumindest die erste der beiden oben erwähnten Beziehungen zu verbessern?*
- *Ist der Stadtrat bereit, eine Optimierung in der andere Richtung in die Planung aufzunehmen und bei der nächsten Kreuzungssanierung mitzubedenken?*

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

1. Zu wenig Platz für optimale Verkehrsführung

Der Knoten Lind-/Haldenstrasse ist kein Unfallschwerpunkt. In den letzten fünf Jahren haben sich im direkten Knotenbereich sieben Unfälle ereignet. Die meisten Unfälle waren Auffahr- und Abbiegeunfälle von Autos. Ein Unfall betraf einen Fussgänger. Ausserhalb des Knotenbereichs ereignete sich ein Unfall zwischen einem Velofahrenden und einem Fussgänger.

Sowohl die Lind- wie auch die Haldenstrasse können aufgrund der ungenügenden Strassenbreite und der gegebenen Knotentopologie nicht allen Ansprüchen der Verkehrsteilnehmenden gerecht werden. Vor einigen Jahren wurden mit Vertretungen der Verkehrsverbände die Sicherheitsdefizite, Problempunkte und Massnahmen am Knoten Lind-/Haldenstrasse diskutiert. Punktuelle Massnahmen, ohne bauliche Eingriffe, wurden umgesetzt. Trotz ungenügender Strassenbreite wurde auf der Haldenstrasse beispielsweise ein minimaler Radstreifen inkl. «Velosack» markiert. Im Knoten wurden besonders heikle Konfliktpunkte zwischen Veloverkehr und motorisiertem Individualverkehr (MIV) rot eingefärbt. Damit verbesserte sich zwar die Situation für die Velofahrenden, aber es konnten nicht sämtliche Defizite behoben werden.

2. Sicherstellung Verkehrsfluss und Busbevorzugung

Der Knoten Lind-/Haldenstrasse verfügt aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und der gegebenen Knotengeometrie (z.B. fehlende Abbiegespuren) über keine Leistungsreserven. Die verkehrstechnische Steuerung der Lichtsignalanlage muss in erster Linie eine ausreichende Kapazität (u.a. Sicherstellung des Verkehrsflusses und Busbevorzugung) gewährleisten. Aus diesen Gründen sind keine separaten Grün-Phasen für die heute im Konflikt stehenden Abbiegebeziehungen möglich. Es besteht unter dieser Prämisse kein technisches oder betriebliches Potenzial, um die Situation für den Veloverkehr durch Anpassungen der Verkehrssteuerung zu verbessern.

3. Keine falsche Sicherheit

Die Haldenstrasse weist eine Strassenbreite von ca. 7 m auf. Diese Breite ist notwendig, damit zwei grosse Fahrzeuge (z.B. Busse, Rettungsfahrzeuge, Lastwagen etc.) uneingeschränkt aneinander vorbeifahren können. Innerhalb dieser Strassenbreite wurde 2007 zugunsten des Komforts für Velofahrende ein kurzer Radstreifen, unmittelbar vor dem Knoten, markiert. Grosse Fahrzeuge können in diesem Bereich aber nur aneinander vorbeifahren, wenn sie den Radstreifen mitbenutzen. Auf der Haldenstrasse zwischen Lindstrasse und der Rychenbergstrasse verkehren regelmässig grosse Fahrzeuge (Notfallfahrzeuge, Stadtbuss, Anlieferung Spital etc.). Diese grossen Fahrzeuge müssen sich uneingeschränkt kreuzen können. Deshalb kann der Radstreifen nicht verlängert werden. Würde der Radstreifen trotzdem verlängert, würde den Velofahrenden eine falsche Sicherheit vermittelt.

4. Neue Konflikte vermeiden

Die heutige Situation mit der drauffolgenden Bushaltestelle und mit dem Fussgängerstreifen für die aus der Haldenstrasse in die Lindstrasse rechtsabbiegenden Velofahrenden ist weit verbreitet. In Städten ist diese Situation Standard. Hier besteht nach Ansicht des Stadtrates kein Handlungsbedarf. Zudem besteht die Möglichkeit, den Knotenpunkt grossräumig über die Brauerstrasse zu umfahren. Eine rückwärtige separate Führung des Veloverkehrs durch den «Spitalpark» wäre grundsätzlich möglich. Die Velofahrenden müssten aber mindestens zweimal ohne Vortritt ein Trottoir überqueren und sich wieder auf den Radweg entlang der

Lindstrasse einfädeln. Dies ist insbesondere bei hohen Geschwindigkeiten problematisch. Auch müsste die Hauptfusswegverbindung von der Bushaltestelle zum Spital gequert bzw. teilweise mitbenutzt werden. Aufgrund der grossen Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Velofahrenden (20 – 30 km/h) und den Fussgängerinnen und Fussgängern (2 – 5 km/h) entstünde ein zusätzliches Konfliktpotenzial. Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr mit einem solchen Lösungsansatz erachtet der Stadtrat als nicht zielführend.

5. Weitere Verbesserungen bei Gesamtsanierung

In der Gegenrichtung hat es für den Veloverkehr vom Lindspitz her einen Radweg. Aufgrund der bestehenden Geometrie bzw. baulichen Gegebenheiten kann der Veloverkehr aber erst kurz vor dem Lichtsignal auf einen Radstreifen geführt werden. Um diese Konfliktstelle besser erkennbar zu machen, wurde dieser Bereich vor einigen Jahren rot eingefärbt. Damit sich der linksabbiegende Veloverkehr in die Haldenstrasse in den Verkehr einfügen kann, wird er heute ca. 20 – 25 m vor dem Lichtsignal ohne Vortritt auf die Fahrbahn geführt. Um das Einspuren im fliessenden Verkehr zu erleichtern, wäre eine grössere Distanz zum Knoten zweckmässig. Eine Verlängerung dieser Einspurstrecke inklusive Radstreifen könnte aber nur durch eine bauliche Anpassung des Strassenrandes und durch eine Verlegung oder Aufhebung der bestehenden Baumreihe erreicht werden. Ein Potenzial zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr (z.B. Mittelinsel für Fussgänger/innen, Velosäcke) besteht somit nur bei einer grösseren baulichen Anpassung.

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

„Wie beurteilt der Stadtrat die Situation? Wie beurteilt er das Potential zu Verbesserungen für die Velofahrer?“

Die Situation am Knoten Lind-/Haldenstrasse ist für den Veloverkehr und die Fussgänger und Fussgängerinnen nicht befriedigend. Insbesondere für die Velofahrerinnen und Velofahrer, die vom Lindspitz herkommen und in die Haldenstrasse abbiegen möchten, ist das Abbiegen ohne Hilfe der Lichtsignalanlage anspruchsvoll. Auf der Haldenstrasse wäre das Markieren des kommunalen Radweges mit Radstreifen auf beiden Seiten auch aus Sicht des Stadtrates wünschenswert. Wegen des fehlenden Platzes ist dies aber nicht möglich. Die Situation (drauffolgende Bushaltestelle und Fussgängerstreifen) für die aus der Haldenstrasse rechtsabbiegenden Velofahrenden ist in Städten weit verbreitet und im Grundsatz nicht problematisch.

Zur Frage 2:

„Welche Optimierungsmöglichkeiten könnte sich der Stadtrat vorstellen?“

Die aufgrund der bestehenden Knotengeometrie möglichen Massnahmen wurden umgesetzt (z.B. Markierung Radstreifen Haldenstrasse, Einfärbungen Radstreifen im Bereich Lindstrasse etc.). Der Stadtrat teilt, wie in der Einleitung dargelegt, die Meinung der Interpellanten, dass der Knotenbereich durchaus Verbesserungspotenzial für die Verkehrsteilnehmenden aufweist. Diese Verbesserungen können aber nur bei einer kompletten Umgestaltung und Sanierung des Knotens erreicht werden. Wie die konkreten Optimierungsmöglichkeiten aussehen könnten, kann der Stadtrat zum heutigen Zeitpunkt noch nicht sagen. Diese Möglichkeiten müssten bei der Planung und Projektierung eines entsprechenden Bauprojektes ent-

wickelt werden. Gemäss Einschätzung des Tiefbauamts steht aber in den nächsten fünf Jahren kein umfassender Sanierungsbedarf an.

Zur Frage 3:

„Wäre der Stadtrat bereit, anlässlich des aktuellen Spital-Umbauprojektes, mit dem Kanton Kontakt aufzunehmen um zumindest die erste der beiden oben erwähnten Beziehungen zu verbessern?“

Die Situation für die rechtsabbiegenden Velofahrer/innen ist eine Lösung, wie sie häufig in Winterthur oder anderen Städten anzutreffen ist. Diesbezüglich besteht deshalb kein Handlungsbedarf. Da durch eine rückwärtige Führung des Veloverkehrs durch den «Spitalpark» zudem weitere Konfliktpunkte insbesondere mit Fussgängern und Fussgängerinnen entstehen würden, erachtet der Stadtrat einen solchen Lösungsansatz als nicht zielführend.

Zur Frage 4:

„Ist der Stadtrat bereit, eine Optimierung in der anderen Richtung in die Planung aufzunehmen und bei der nächsten Kreuzungssanierung mitzubedenken?“

Bei Strassensanierungen werden in der Planungs- und Projektierungsphase die Bedürfnisse der Werkeigentümer, der städtischen und der kantonalen Dienststellen sowie die Anliegen der Verkehrsteilnehmenden erhoben. Der Stadtrat ist bereit, die in der Interpellation angesprochenen Defizite im Rahmen einer Gesamtsanierung des Knotens Lind-/Haldenstrasse aufzunehmen und anzugehen.

Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist dem Vorsteher des Departements Bau übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder