

Schriftliche Anfrage

betreffend **Trottoirüberfahrten**

eingereicht von: Annetta Steiner (GLP),

am: 23. Januar 2023

Geschäftsnummer: 2023.5

Immer wieder wird betont, dass die Stadt Winterthur den Veloverkehr stark fördern möchte, was auch den Netto Null 2040-Zielen entspricht. Das Velo ist umweltfreundlich, günstig und für die Feinverteilung des Verkehrs das perfekte Verkehrsmittel. Deshalb ist es wichtig, die Fortbewegung mit dem Velo möglichst attraktiv, sicher und hindernisarm zu gestalten. Insbesondere sollte die Infrastruktur auch für wenig routinierte Velofahrende «fehlertolerant» und sicher ausgestaltet sein.

Durch die Erstellung von Trottoirüberfahrten erhält der Fussverkehr beim Queren von Einmündungen das Vortrittsrecht, was bei stark frequentierten Trottoirs sinnvoll sein kann. Trottoirüberfahrten weisen aber auch Nachteile auf. So stellt die Trottoirüberfahrt selbst eine Fläche mit potenziellen Konflikten verschiedener Art dar. Das Rechtsfahrgebot, schmale Radstreifen und dichter MIV bewirken spitzwinkligem Anfahren mit dem Velo des Randabschlusses, was immer wieder zu Stürzen und Verletzungen führt.

Die VSS-Norm SN640 240 fordert denn auch dazu auf, jeweils genau abzuwägen, ob eine Trottoirüberfahrt wirklich eine sinnvolle Lösung ist. SN 640 242 Ziffer 13.2 hält fest, dass Trottoirüberfahrten nur dort zum Einsatz kommen soll, wo die Strassenverkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer gewährleistet werden kann. Ziffer 15.2.4 besagt, dass Zufahrten zu wichtigen Velozielen und wichtige Veloverbindungen nicht über Trottoirüberfahrten führen sollen. Im ASTRA-Handbuch Veloverkehr in Kreuzungen heisst es auf Seite 31, dass mit einer bewussten Projektierung unkomfortable und oft gefährliche Randsteine für Velofahrende vermieden werden können. Insbesondere auch für Spezialvelos und Fahrräder mit Anhänger sind Trottoirüberfahrten schwierig zu befahren.

Im Handbuch wird zudem empfohlen, in Tempo-30- und Begegnungszonen auf Trottoirüberfahrten zu verzichten (Ziffer 15.1). An zwei gegenüberliegenden Einmündungen einer Kreuzung sollen Trottoirüberfahrten nur angeordnet werden, wenn die Verkehrsbelastung insgesamt schwach ist und querende Verkehrsbeziehungen über die Hauptfahrbahn nur gelegentlich vorkommen (Ziffer 14.2).

Aufgrund der geschilderten Situationen ergeben sich die folgenden, konkreten Fragen:

1. Ist der Stadtrat bereit, Velorouten (Richtplan, Netzplan VSR, SchweizMobil) grundsätzlich nicht über Trottoirüberfahrten zu führen und bestehende schrittweise zu entfernen?
2. Ist der Stadtrat bereit für den Entscheid ob eine Trottoirüberfahrt geplant werden soll oder nicht, die effektiven und die sich abzeichnenden Verkehrsmengen des Langsamverkehrs (Fussverkehr, Veloverkehr) in alle Richtungen zu erfassen sowie für die Zukunft zu schätzen und im technischen Bericht zum Projekt darzustellen?
3. Ist der Stadtrat bereit bei klaren Verkehrsmengenresultaten, d.h. überwiegend Radverkehr, auf die Erstellung von Trottoirüberfahrten zu verzichten (wie z.B. an der Wylandstrasse mit Verkehrsmengen in Abendspitzenstunde 14 Fussgängerinnen und 88 Radfahrer*innen)?
4. Ist der Stadtrat bereit, Trottoirüberfahrten, auf die nicht verzichtet werden kann, mit minimaler Steigung ($\leq 20\%$ gegenüber Hauptfahrbahn, 6-10% gegenüber einmündender Strasse sowie ohne Wasserstein und Belagsüberstand) entsprechend SN 640 242, allenfalls mit Unterbrüchen/«Zahn-lücken» ausführen zu lassen?

- Unterbruch 50 cm breit
(quer zur Fahrtrichtung)

