Winterthur, 19. April 2023
Parl-Nr. 2023.5

An das Stadtparlament

W i n t e r t h u r

Beantwortung der Schriftlichen Anfrage betreffend Trottoirüberfahrten, eingereicht von Stadtparlamentarierin A. Steiner (GLP)

Am 23. Januar 2023 reichte die Stadtparlamentarierin Annetta Steiner folgende Schriftliche Anfrage ein:

«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. Trottiorüberfahrten 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 (≤20% gegenüber Hauptfahrbahn, 6-10% gegenüber einmündender Strasse sowie ohne Wasserstein und Belagsüberstand) entsprechend SN 640 242, allenfalls mit Unterbrüchen/«Zahnlücken » ausführen zu lassen?»

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

Eine Trottoirüberfahrt ist eine als Trottoir ausgebildete Verkehrsfläche, die längs einer Hauptfahrbahn und quer über eine einmündende Strasse führt. Sie ist auf beiden Seiten mit einer Niveaudifferenz von der Fahrbahn abgegrenzt. Die angrenzenden Trottoirs sind ohne Niveaudifferenz angebunden. Die Einmündungsradien werden im Trottoirbereich nicht hervorgehoben.

Bei einer Trottoirüberfahrt muss den Fussgängerinnen und Fussgängern der Vortritt gewährt werden. Dies setzt voraus, dass sowohl aus der Perspektive der Fahrzeuglenkenden als auch der zu Fuss gehenden, die Fussgängerbereiche und Fahrbereiche eindeutig identifiziert werden können.

In der Stadt Winterthur sind die Trottoirüberfahrten unterschiedlich gestaltet, da sich die Gestaltungsgrundsätze und Normen im Laufe der Zeit weiterentwickelt haben. Das führt dazu, dass ältere Trottoirüberfahrten nicht den heutigen Richtlinien entsprechen oder die Anforderungen für Menschen, die in ihrer Mobilität oder in ihrem Sehvermögen eingeschränkt sind ungenügend berücksichtigen. Des Weiteren wird in Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen nach Strassenverkehrsrecht der Rechtsvortritt angestrebt.

Generell ist projektbezogen abzuwägen, ob eine Trottoirüberfahrt im Vergleich zu anderen Querungstypen wie Rechtsvortritt, Kein Vortritt oder Einmündungen mit Fussgängerstreifen, Fahrbahnverengung oder Vertikalversätze die zweckmässigste Querungsform darstellt. Zu beachten ist dazu, dass eine einheitliche Gestaltung von Trottoirüberfahrten für Menschen, die in ihrer Mobilität oder in ihrem Sehvermögen beeinträchtigt sind besonders wichtig ist. Damit werden ihnen optimale Voraussetzungen zur Erfassung bekannter, aber auch unbekannter Situationen geschaffen.

Die städtische Richtlinie des Tiefbauamtes zur Ausgestaltung von Trottoirüberfahrten ist gegenwärtig in Überprüfung. Das Ziel ist, dass die Anliegen des Veloverkehrs bezüglich komfortable Befahrbarkeit berücksichtigt werden – unter Einhaltung der Vorgaben eines barrierefreien öffentlichen Strassenraumes für Menschen, die in ihrer Mobilität oder in ihrem Sehvermögen beeinträchtigt sind.

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

«Ist der Stadtrat bereit, Velorouten (Richtplan, Netzplan VSR, SchweizMobil) grundsätzlich nicht über Trottoirüberfahrten zu führen und bestehende schrittweise zu entfernen?»

Der Stadtrat erachtet eine differenzierte Betrachtung zwischen den Bedürfnissen und Interessen des Fuss- und Veloverkehrs als wichtig. Hierbei sind insbesondere Interessen des Fussverkehrs an einen möglichst barrierefreien öffentlichen Raum und gestalterische Aspekte gegenüber den Interessen des Veloverkehrs sorgfältig abzuwägen. Weitere Aspekte sind die Strassenverkehrssicherheit (Schulweg, Sichtweiten, innerorts), Homogenität eines Strassenzugs (einheitliche Einmündungen, durchgehendes Trottoir, komfortable Vorzonen, durchgehende Baumreihen).

Der Stadtrat ist einverstanden, dass auf Trottoirüberfahrten entlang wichtiger Velorouten grundsätzlich verzichtet werden kann. Aktuell ist beispielsweise am Knoten Zur Kesselschmiede/Jägerstrasse der Rückbau einer Trottoirüberfahrt vorgesehen, um die Achse der Veloroute (VSR) 4 vom Stadtzentrum nach Töss zu bevorrechtigen. Wichtige Velorouten sind Routen, die im regionalen Richtplan festgelegt sind.

Zur Frage 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?»

Eine Erhebung der Verkehrsmengen der Fuss- und Veloverkehrsmengen kann im Einzelfall sinnvoll sein und wird respektive wurde projektspezifisch gemacht (z.B. Knoten Hegistrasse/Baumschulstrasse oder am Knoten Rümiker-/Stäffelistrasse). Solche Verkehrserhebungen jedoch generell bei jeder Trottoirüberfahrt zu machen, ist nicht verhältnismässig. Die planerischen Grundlagen wie beispielsweise das kantonal kartierte Fussverkehrspotenzial sowie der kommunale kartierte Velobelastungsplan ermöglichen dazu eine fachliche Beurteilung.

Zur Frage 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)?»*

Eine absolute und abschliessende Festlegung aufgrund von bestimmten Verkehrsmengen und Verkehrsspitzen erachtet der Stadtrat nicht als zielführend (siehe hierzu auch Antworten zu den Fragen 1 und 2). Wie bereits erwähnt erfolgt eine Interessenabwägung. So benützen zum Beispiel auch Schulkinder die Wylandstrasse. Auf den angrenzenden unteren Vogelsangstrasse sowie Breitestrasse gelten höhere Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h und 40km/h. Auf beiden verkehren Busse und es hat Haltestellen in der Nähe der Kreuzung. Die Wylandstrasse ist stark abfallend und es münden mehrere Sackgassen ein. All diese Faktoren sind bei der Gestaltung zu berücksichtigen, damit die einzelnen Kreuzungen letztlich sicher, einheitlich und komfortabel für alle Verkehrsteilnehmenden sind.

Zur Frage 4:

«Ist der Stadtrat bereit, Trottoirüberfahrten, auf die nicht verzichtet werden kann, mit minimaler Steigung (≤20% gegenüber Hauptfahrbahn, 6-10% gegenüber einmündender Strasse sowie ohne Wasserstein und Belagsüberstand) entsprechend SN 640 242, allenfalls mit Unterbrüchen/«Zahnlücken» ausführen zu lassen?»

Der Stadtrat findet, dass die ausgeführten Details wohl richtig sind, aber die Kompetenz und Verantwortung zur Einhaltung dieser fachlichen Details im Verantwortungsbereich des Tiefbauamtes liegen. Die städtische Richtlinie des Tiefbauamts zur Ausgestaltung von Trottoirüberfahrten ist zurzeit in Überarbeitung. In der überarbeiteten Fassung sollen die Anliegen des Veloverkehrs

bezüglich komfortable Befahrbarkeit mit geringen Anschlägen berücksichtigt werden – unter Einhaltung der Vorgaben eines barrierefreien öffentlichen Strassenraumes für Menschen, die in ihrer Mobilität oder ihrem Sehvermögen beeinträchtigt sind.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon