

An das Stadtparlament

W i n t e r t h u r

Beantwortung der Schriftlichen Anfrage betreffend Stadthausstrasse: Sichere Querung für Menschen mit Blindheit und Sehbehinderung auf der Höhe Schmidgasse, eingereicht von Stadtparlamentarier A. Würzer (EVP)

Am 19. Februar 2025 reichte Stadtparlamentarier Alexander Würzer (EVP) folgende Schriftliche Anfrage ein:

«Dank den eingeführten Mehrzweckstreifen, der Einführung der Tempo-30-Zone sowie dem Fahrverbot auf der Stadthausstrasse konnte der motorisierte Verkehr in der Stadthausstrasse deutlich reduziert und für viele Verkehrsteilnehmende sicherer gemacht werden. Diese verkehrsberuhigende Massnahme ist insbesondere für den Velo- und Fussverkehr ein Gewinn. Der Mehrzweckstreifen unterstützt Fussgängerinnen und Fussgänger beim Queren der Stadthausstrasse und soll mit dieser Anfrage keinesfalls grundsätzlich in Frage gestellt werden.

Gemäss Art. 4 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen¹ ist die Anordnung von Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen grundsätzlich unzulässig. Fussgängerstreifen dürfen jedoch dann angebracht werden, wenn «besondere Vortrittsbedürfnisse» für Fussgängerinnen und Fussgänger dies erfordern.

In der Antwort auf eine parlamentarische Anfrage² hat der Bundesrat den Verzicht auf Fussgängerstreifen weiter präzisiert: «Fussgängerstreifen können in Tempo-30-Zonen [...] dort angebracht werden, wo ein besonderes Bedürfnis nachgewiesen ist. Dies kann in der Nähe von Schulen und Heimen, aber auch bei grossen Fussgängeraufkommen im Bereich von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs der Fall sein.» Insbesondere beim aufgelösten Fussgängerstreifen auf der Höhe der Busstation Stadthaus ist letzteres offensichtlich gegeben.

Gerade Menschen mit Blindheit oder Sehbehinderung, welche auf ein Bodenleitsystem angewiesen sind, sind durch die Aufhebung des Fussgängerstreifens mit zusätzlichen Hürden beim Queren der Stadthausstrasse auf der Höhe Schmidgasse konfrontiert. Für ein sicheres Queren mittels Bodenleitsystem müssen sie entweder bis zum Hauptbahnhof oder zur Busstation Stadthaus ausweichen, was für sie ein erheblicher Umweg bedeutet.

Für diese Gruppe von Verkehrsteilnehmenden dürfte die Anordnung einer zusätzlichen sicheren Querung der Stadthausstrasse auf der Höhe der Schmidgasse deshalb eine grosse Erleichterung bedeuten. Ob dies mit der Wiederaufnahme eines Fussgängerstreifens oder mittels anderer Massnahmen erreicht werden kann, sollte mit entsprechenden Interessenverbänden abgesprochen werden.

Der Stadtrat wird daher um die Beantwortung folgender Fragen gebeten:

- Hat der Stadtrat Kenntnis darüber, wie Blinden- und Sehbehindertenverbände die Einführung von Mehrzweckstreifen grundsätzlich, sowie die Aufhebung einer sicheren Querung der Stadthausstrasse auf der Höhe Schmidgasse spezifisch, beurteilen?*
- Kann sich der Stadtrat vorstellen, eine zusätzliche sichere Querung der Stadthausstrasse zwischen Hauptbahnhof und Busstation Stadthaus für Menschen mit Blindheit oder Sehbehinderung anzubringen (ggf. mittels Bodenleitsystem)?»*

¹ SR 741.213.3 - Verordnung Tempo-30-Zonen

² <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20041090>

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

1. Ausgangslage

Die Stadt Winterthur soll für alle Einwohnerinnen und Einwohner sowie für die vielen Menschen, welche die Stadt täglich besuchen, ein lebenswertes Umfeld bieten. Dafür ist es entscheidend, dass auch Menschen mit Behinderungen möglichst ohne Einschränkungen am sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Leben teilnehmen können.³

2. Behindertenrechtskonvention und Legislaturprogramm

Die Stadt Winterthur bekennt sich zur Behindertenrechtskonvention der Vereinten Nationen (UNO-BRK).⁴ Am 7. September 2022 hat der Stadtrat sein Legislaturprogramm 2022 – 2026 beschlossen (SR.21.373-4).⁵ Im Schwerpunkt «Sozialer Zusammenhalt» wurde unter anderen die Stossrichtung «Gleichstellung fördern und Teilhabe ermöglichen» festgelegt. «Behindertengleichstellung» ist eine Massnahme dieser Stossrichtung. Die Fachstelle Diversity Management im Personalamt wurde um eine Stelle für Behindertengleichstellung erweitert und ein Aktionsplan 2024 bis 2028, worin die Aktivitäten gesamtstädtisch koordiniert, thematische Prioritäten gesetzt und Massnahmen festgelegt werden, wurde erstellt.⁶

3. Hindernisfreier Verkehrsraum

Der öffentliche Raum muss für Menschen mit Mobilitäts- oder Sinnesbehinderungen ein selbstständiges Leben ermöglichen. Die gesetzliche Basis bildet dazu das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG). Bei der Gestaltung von Verkehrsflächen darf die Nutzung durch Menschen mit Behinderungen nicht eingeschränkt oder benachteiligt werden. Die VSS-Norm SN 640 075 «Hindernisfreier Verkehrsraum» regelt dazu die detaillierten Anforderungen an den barrierefreien öffentlichen Raum.

Das Tiefbauamt steht bezüglich der Gestaltung von Verkehrsflächen in regelmässigem Austausch mit dem Schweizerischen Blindenbund. Anfragen zu Orientierung und Mobilität von Menschen mit Sehbeeinträchtigungen werden mit dem schweizerischen Blindenbund koordiniert und Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Orientierung im Strassenraum werden gemeinsam definiert. Auch mit der Behindertenkonferenz des Kantons Zürich (BKZ) pflegt das Tiefbauamt den Kontakt und erhält bei konkreten Fragestellungen spezialisierte Beratungen.

4. Stadthausstrasse

4.1 Erfolgreich verkehrsberuhigt und hindernisfrei umgesetzt

Die Stadthausstrasse ist ein öffentlicher, urbaner Raum, der als Teil der Altstadt sowohl als Einkaufsstrasse als auch – aufgrund der Nähe zum Stadtgarten – als Erholungsraum intensiv genutzt wird. Auf ihrer gesamten Länge wird sie rege und flächig von Fussgänger:innen überquert.

Mit der Umsetzung der Motion betreffend Verkehrsberuhigung Stadthausstrasse⁷ und der rechtskräftigen Verkehrsordnung im Herbst 2022⁸ wurde die Stadthausstrasse zu einer Motorfahrzeug- und Parkverbotszone. Ausgenommen von diesen Verboten sind Linienbusse, Taxis, Güterumschlag, Ladetätigkeiten, Hotelgäste und andere Berechtigte. Zusätzlich wurde die erlaubte Geschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert. Im Herbst 2024 wurde der Belag im letzten Abschnitt zwischen Lindstrasse und General-Guisan-Strasse saniert.

³ Fachstelle Behindertenrecht — Stadt Winterthur

⁴ Parl.-Nr. 2020.55 vom 29. August 2022 Postulat betreffend Umsetzung der UN-Behindertenkonvention (UN-BRK)

⁵ Parl.-Nr. 2022.88 vom 28. September 2022

⁶ SR.24.669-1 vom 2. Oktober 2024

⁷ Parl.-Nr. 2017.161 vom 19. September 2022

⁸ SR.19.830-3 vom 4. Dezember 2019

Die Verkehrsberuhigung der Stadthausstrasse hat sich grundsätzlich bewährt. Der Verkehr hat sich beruhigt. Die Sicherheit für Fussgänger:innen sowie Velofahrende hat sich verbessert. Die Fahrzeiten von Stadtbussen haben sich durch die Verkehrsberuhigung nicht negativ verändert.⁹

Darüber hinaus wurden fünf Bushaltekanten so umgebaut, dass ein hindernisfreier Einstieg möglich ist. Der beschädigte Belag zwischen der Bank- und General-Guisan-Strasse wurde ersetzt, um die Strassenqualität zu verbessern und den Anforderungen an sichere und nutzbare Verkehrsflächen gerecht zu werden.

Die Verkehrsberuhigung wurde durch die farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche ergänzt. So wurden die Streifen für Fussgänger:innen in Bereichen wie der Schmidgasse, beim Rathausdurchgang und am Stadthaus aufgehoben, um das Queren der Strasse zu erleichtern. Auch der Streifen an der Lindstrasse wurde aufgehoben. Der Streifen beim Altstadtschulhaus blieb bestehen und wurde leicht angepasst, mit einer verbreiterten Mittelinsel. Dies entspricht der Verordnung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), wonach Streifen für Fussgänger:innen in Tempo-30-Zonen grundsätzlich nicht zulässig sind, es sei denn, besondere Vortrittsbedürfnisse, wie etwa an Schulen und Heimen, erfordern sie.

4.2 Mehrzweckstreifen erleichtern Querung

Um die Querung der Strasse zu erleichtern, wurden in der Schmidgasse sowie am Knoten Stadthaus-/Lindstrasse farblich markierte Mehrzweckstreifen eingerichtet. Diese Querungshilfen sollen es den Fussgänger:innen ermöglichen, die Strasse in Etappen zu überqueren, ähnlich wie auf einer Mittelinsel. Die Mehrzweckstreifen sind in einem hellen Farbton markiert und weisen keine Niveauunterschiede auf, um die Hindernisfreiheit zu gewährleisten. Poller dienen als Schutz für die Fussgänger:innen.

5. Flächiges Queren erfordert Rücksichtnahme auf Fussgänger:innen

Die Verkehrsberuhigung der Stadthausstrasse wurde wie oben ausgeführt nach dem Planungsprinzip des «flächigen Querens» gestaltet. Mit dem Mehrzweckstreifen, der sich über weite Teile der Stadthausstrasse erstreckt, wird von allen Verkehrsteilnehmenden Rücksichtnahme erwartet. Fussgänger:innen haben auf dem Mehrzweckstreifen keinen Vorrang, doch aufgrund der auffälligen Markierung wird dieser von den motorisierten Verkehrsteilnehmenden und vom öffentlichen Verkehr aufgrund von Beobachtungen durch das Tiefbauamt in der Regel gut respektiert. Die Verständigung zwischen den Verkehrsteilnehmenden erfolgt meist durch Blickkontakt und Gesten. Rückmeldungen zeigen, dass diese Form der Hilfe von Fussgänger:innen geschätzt wird.

Für Menschen mit Sehbeeinträchtigung kann hingegen das Queren der verkehrsberuhigten Stadthausstrasse durchaus herausfordernd sein, weil die Strasse sehr breit ist und viele Fussgänger:innen, Velofahrende, Busse und trotz Fahrverbot auch Lieferwagen und Autos unterwegs sind. Für Sehbehinderte ist in diesem Kontext eine Interaktion mit den anderen Verkehrsteilnehmenden schwierig. Trottoirabsenkungen helfen hier zwar die geeigneten Querungsstellen zu finden und unterstützen die Orientierung.

Die jetzige Lösung ist aber insbesondere auch wegen der Überbreite der Stadthausstrasse von der Bankstrasse bis zur Lindstrasse für sehbehinderte Menschen nicht ideal.

⁹ Parl.-Nr. 2024.43 vom 2. Oktober 2024 Beantwortung der Interpellation betreffend Verkehrssituation an der Stadthausstrasse, Seite 4, Auszug aus der Antwort des Stadtrats zur Frage 1

6. Gestaltungskonzept verkehrsberuhigte Stadthausstrasse

Mit einem Postulat hat das Stadtparlament den Stadtrat aufgefordert, in einem Konzept darzulegen, wie eine verkehrsberuhigte Stadthausstrasse mit dem Ziel, die Belebungs- und Aufenthaltsqualität zu erhöhen, entwickelt werden kann.¹⁰ Der Stadtrat hat im Bericht zum Postulat dargelegt, dass es ihm wichtig ist, dass die Erfahrungen aus der temporären Umgestaltung und Verkehrsberuhigung der Stadthausstrasse bei der Erarbeitung eines Gestaltungskonzepts berücksichtigt werden. In diesem Konzept sind die Bedürfnisse von Sehbehinderten zu berücksichtigen. Die finanziellen Mittel vorausgesetzt, beabsichtigt das Amt für Städtebau, mit den Arbeiten zu diesem Gestaltungskonzept 2026 beginnen zu können.

7. Kontaktaufnahme mit Blindenbund

Bisher hat das Tiefbauamt keine Rückmeldungen von Sehbehinderten oder Verbänden zur Querung Stadthausstrasse erhalten. Das Tiefbauamt nimmt die Schriftliche Anfrage zum Anlass, um mit dem Blindenbund Kontakt aufzunehmen und sich über die Situation und mögliche Massnahmen auszutauschen.

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

«Hat der Stadtrat Kenntnis darüber, wie Blinden- und Sehbehindertenverbände die Einführung von Mehrzweckstreifen grundsätzlich, sowie die Aufhebung einer sicheren Querung der Stadthausstrasse auf der Höhe Schmidgasse spezifisch, beurteilen?»

Nein, der Stadtrat und das Tiefbauamt haben keine Kenntnis darüber wie Blinden- und Sehbehindertenverbände die Einführung von Mehrzweckstreifen grundsätzlich wie auch spezifisch an der Stadthausstrasse beurteilen.

Zur Frage 2:

«Kann sich der Stadtrat vorstellen, eine zusätzliche sichere Querung der Stadthausstrasse zwischen Hauptbahnhof und Busstation Stadthaus für Menschen mit Blindheit oder Sehbehinderung anzubringen (ggf. mittels Bodenleitsystem)?»

Das Tiefbauamt nimmt mit den Blinden- und Sehbehindertenverbände Kontakt auf, um die Situation an der Stadthausstrasse anzuschauen. Bei Bedarf kann sich das Tiefbauamt vorstellen, Stellen mit zusätzlicher taktil-visueller Markierung erkennbarer zu gestalten und Führungselemente auf dem Mehrzweckstreifen zu prüfen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon

¹⁰ Parl.-Nr. 2017.160 vom 15. Mai 2019