



Protokollauszug vom

02.04.2025

Departement Bau und Mobilität / Tiefbauamt:

Petition «Für eine Velostadt ohne gefährliche Trottoirüberfahrten und Rampen auf Velo- und Busrouten»

IDG-Status: öffentlich

SR.24.844-2

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Das Schreiben gemäss Beilage wird genehmigt.

2. Mitteilung an: Departement Sicherheit und Umwelt, Stadtpolizei; Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, Mobilität, Projektierung und Realisierung, Planung und Koordination; Departement Technische Betriebe.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:

A. Simon

Begründung:

1. Ausgangslage

Am 4. Dezember 2024 reichte die «IG für einen sicheren Veloverkehr» die Petition «Für eine Velostadt ohne gefährliche Trottoirüberfahrten und Rampen auf Velo- und Busrouten» ein, mit dem Anliegen, im Projekt Salzhaus auf die Trottoirüberfahrt beim Knoten Lagerhaus- / Untere Vogelsangstrasse zu verzichten sowie generell auf Trottoirüberfahrten bei im Richtplan eingetragenen Velorouten, bei den Einmündungen auf diesen Routen sowie bei wichtigen Velozielen zu verzichten. Ausserdem soll sichergestellt werden, dass ausserhalb der genannten Bereiche, wenn eine Trottoirüberfahrt erstellt wird, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden gewährleistet werden kann, zum Beispiel mit velofreundlicheren Randsteintypen/Rampen.

2. Beurteilung des Anliegens

Die Stadt Winterthur setzt sich für einen sicheren und attraktiven Veloverkehr ein. Dieses Ziel ist Teil der räumlichen Entwicklungsperspektive 2040 sowie des Klimaziels Netto-Null. Gleichzeitig müssen bei der Gestaltung des Strassenraums die Interessen aller Verkehrsteilnehmenden, insbesondere von Fussgänger:innen und mobilitätseingeschränkten Personen, berücksichtigt werden.

Die Umsetzung des Winterthurer Veloroutennetzes erfolgt mit hoher Priorität, um sichere, komfortable und durchgängige Velowege zu schaffen. Gleichzeitig wird in stark frequentierten Bereichen, wie der Bahnhofzufahrt Salzhaus, verstärkt auf die Gestaltung von zusammenhängenden, sicheren Fussgängerbereichen gesetzt.

Trottoirüberfahrten können je nach Konzeption sowohl Vorteile als auch Nachteile mit sich bringen. Sie ermöglichen eine klare und sichere Querung für Fussgänger:innen, können aber für Velofahrende Komforteinbussen bedeuten. Daher wird ihr Einsatz nicht pauschal abgelehnt oder befürwortet, sondern stets individuell geprüft.

Die Stadt Winterthur orientiert sich an den Richtlinien des Bundesamts für Strassen (ASTRA) und des Kantons Zürich. Sie setzt sich dafür ein, dass Trottoirüberfahrten auf wichtigen Velorouten möglichst vermieden werden. Wo sie dennoch erforderlich sind, wird auf velogerechte Randabschlüsse und eine sichere Gestaltung geachtet, um das Sturzrisiko seitens der Velofahrenden zu minimieren.

Für die Bahnhofzufahrt Untere Vogelsangstrasse / Salzhaus wurde im Rahmen einer Vorstudie zur Strassenraumgestaltung durch das Tiefbauamt die Verkehrssicherheit und der Komfort für alle Verkehrsteilnehmenden sorgfältig analysiert, um die bestmögliche und sicherste Lösung zu

finden. Am 27. November 2024 wurde das Projekt vom Stadtrat Winterthur festgesetzt. Änderungen im Projekt sind im entsprechenden Verfahren einzubringen und können nicht über eine Petition geltend gemacht werden. Diese konkrete Trottoirüberfahrt ist Gegenstand eines hängigen Rekursverfahrens.

3. Externe und interne Kommunikation

Das Antwortschreiben gemäss Beilage wird genehmigt.

Es ist keine Medienmitteilung vorgesehen.

Beilage:

Antwortbrief Stadtrat

Der Stadtrat

Pionierstrasse 7
8403 Winterthur

IG für einen sicheren Veloverkehr
c/o Pro Velo Winterthur
Postfach 2508
8400 Winterthur

2. April 2025 SR.24.844-2

Petition für eine Velostadt ohne gefährliche Trottoirüberfahrten und Rampen auf Velo- und Busrouten

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Einreichung Ihrer Petition «Für eine Velostadt ohne gefährliche Trottoirüberfahrten und Rampen auf Velo- und Busrouten». Sie haben die Petition am 4. Dezember 2024 eingereicht. Der Stadtrat hat am 11. Dezember 2024 von Ihrer Petition Kenntnis genommen und das Departement Bau und Mobilität beauftragt, Ihre Petition zu prüfen und dem Stadtrat Antrag für eine Antwort zu stellen.

In der Petition bitten Sie den Stadtrat auf der wichtigen Bahnhofzufahrt Untere Vogelsangstrasse – Salzhaus – Perron 3 / Velostation keine Trottoirüberfahrten zu erstellen und generell auf Trottoirüberfahrten bei im Richtplan eingetragenen Velorouten, bei den Einmündungen auf diesen Routen sowie bei wichtigen Velozielen zu verzichten. Ausserdem soll sichergestellt werden, dass ausserhalb der genannten Bereiche, wenn eine Trottoirüberfahrt erstellt wird, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden gewährleistet werden kann, zum Beispiel mit velofreundlichen Randsteintypen/Rampen.

Übergeordnete Bedeutung des Anliegens

Die Stadt Winterthur setzt sich aktiv für die Förderung eines sicheren und attraktiven Veloverkehrs ein. Dieses Ziel entspricht nicht nur den Vorgaben des Klimaziels Netto-Null, sondern ist auch ein zentraler Bestandteil der räumlichen Entwicklungsperspektive 2040, auf der zahlreiche weitere Planungsinstrumente aufbauen. Gleichzeitig ist es essenziell, die Bedürfnisse anderer Verkehrsteilnehmenden – insbesondere von Fussgänger:innen und mobilitätseingeschränkten Personen – zu berücksichtigen.

Bis 2040 sollen der Velo- sowie der Fussgängeranteil am Modal Split (Gesamtmobilität in Winterthur nach Wegen mit Start und/oder Ziel im Stadtgebiet) gemeinsam 45 bis 55 % erreichen. Dieses Ziel erfordert eine signifikante Veränderung im Mobilitätsverhalten zugunsten des nicht motorisierten Verkehrs. Ein entscheidender Bestandteil dieser Entwicklung ist der Ausbau komfortabler, direkter und sicherer Velowege, wie es als Legislaturziel des Stadtrats festgelegt ist. Ein wichtiges Puzzleteil hierzu ist die schrittweise Umsetzung des Winterthurer Velorouten-Netztes, das sichere, attraktive und komfortable Infrastrukturen für Fussgänger:innen und Velofahrende schafft. Die bereits realisierte Veloroute Töss und Abschnitte der Veloroute Wülflingen

sowie die geplante Veloroute nach Oberwinterthur tragen dazu bei, das Velo als städtisches Verkehrsmittel noch attraktiver zu machen. Der Ausbau dieser Infrastruktur leistet einen wichtigen Beitrag zur Förderung des nachhaltigen Verkehrs und unterstützt die langfristigen Entwicklungsziele der Stadt.

Sorgfältige Einzelfallbetrachtungen bei der Gestaltung des öffentlichen Raums

Die Räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040 wie auch der neue kommunale Richtplan setzen in definierten Räumen einen klaren Fokus auf die Förderung des Fussverkehrs als zentrale Komponente der städtischen Mobilität. In hochfrequentierten Bereichen des Stadtzentrums, wie dem Areal um das Salzhaus, und an zentralen Orten in den Quartieren sollen sogenannte «Fussverkehrsteppiche» entstehen. Diese zeichnen sich durch eine sichere und sorgfältige Gestaltung sowie zusammenhängende städtische Freiräume aus. Das Ziel ist es, das Zufussgehen hier zur selbstverständlichen Fortbewegungsart zu machen.

Deshalb hat die Verringerung der Trennwirkung für den Fussverkehr im Stadtraum einen hohen Stellenwert. Auch bei der Gestaltung des Winterthurer Velonetzes muss in diesen definierten Bereichen Rücksicht auf die Bedürfnisse des Fussverkehrs genommen werden – beispielsweise durch die Einrichtung von Begegnungs- und Fussgängerzonen. Dies setzt eine sorgfältige und ausgewogene Gestaltung des öffentlichen Raums voraus.

Trottoirüberfahrten können dabei je nach Konzeption sowohl Vorteile als auch Nachteile mit sich bringen. Sie bieten einerseits eine klare, sichere und komfortable Führung für Fussgänger:innen und können die untergeordnete Funktion von einmündenden Strassen verdeutlichen sowie aufgrund des vertikalen Versatzes die Geschwindigkeiten reduzieren. Gleichzeitig können sie aber für Velofahrende gewisse Komforteinbussen darstellen. Deshalb ist es wichtig, den Einsatz und Gestaltung dieser Elemente immer individuell und situationsgerecht im Rahmen eines integralen Strassenraumentwurfs zu prüfen. Eine pauschale Ablehnung oder Umsetzung von Trottoirüberfahrten wird nicht als zielführend erachtet.

Besonders neuralgische Punkte wie die Bahnhofzufahrt Untere Vogelsangstrasse werden durch das Tiefbauamt der Stadt deshalb auf die Verkehrssicherheit und den Komfort für alle Verkehrsteilnehmenden hin im Rahmen einer Vorstudie zur Strassenraumgestaltung sorgfältig analysiert, um die jeweils bestmögliche und sicherste Lösung zu finden.

Abgestimmte Lösungen und Kompromisse

Besonders bei den im Richtplan eingetragenen Veloverbindungen wird grossen Wert auf sichere, komfortable und durchgängige Lösungen für den Veloverkehr gelegt. Die Stadt Winterthur orientiert sich dabei an den Vollzugshilfen Veloverkehr des Bundesamtes für Strassen ASTRA sowie an den Standards Veloverkehr des Kantons Zürich (2023). Diese Richtlinien sehen vor, dass Unterbrechungen und Komforteinbussen für den Veloverkehr so weit wie möglich vermieden werden.

Der Stadtrat setzt sich dafür ein, dass entlang wichtiger Velorouten auf Trottoirüberfahrten möglichst vermieden werden. Dies wird bereits an einigen Stellen umgesetzt, etwa beim Knoten Zur Kesselschmiede/Jägerstrasse, wo eine bestehende Trottoirüberfahrt zurückgebaut wurde, um die Veloroute vom Stadtzentrum nach Töss zu bevorzugen. Insbesondere bei wichtigen Velozielen wird darauf geachtet, dass Zufahrten nicht über Trottoirüberfahrten geführt werden, sofern es in einer Gesamtabwägung passende Alternativen gibt. Dies entspricht den Standards Veloverkehr im Kanton Zürich.

Es wird bei wichtigen Veloverbindungen sowie an Einmündungen auf diese Routen darauf geachtet, dass Trottoirüberfahrten gezielt und verkehrssicher eingesetzt werden. Sie sollen so ge-

staltet sein, dass sie die Durchgängigkeit und Sicherheit des Veloverkehrs nicht beeinträchtigen. Wo Trottoirüberfahrten als zweckmässig erachtet werden, setzt die Stadt auf velogerechte Randabschlüsse, eine intuitive Führung und eine klare Erkennbarkeit.

Bei Fragen der Barrierefreiheit ist u. a. die Schweizer Norm 640 075 massgebend. Diese regelt die Anforderungen für einen hindernisfreien Verkehrsraum, der allen Nutzergruppen – insbesondere Fussgänger:innen und mobilitätseingeschränkten Personen – gerecht wird.

Für die Planung neuer Trottoirüberfahrten werden die effektiven sowie absehbaren Verkehrsmengen des Fuss- und Veloverkehrs in alle Richtungen berücksichtigt. In einigen Fällen werden projektspezifische Erhebungen durchgeführt, um die optimale Lösung zu finden, beispielsweise am Knoten Hegistrasse/Baumschulstrasse oder Rümiker-/Stäffelistrasse.

In vielen Fällen sind dabei Interessensabwägungen erforderlich. Die Stadt Winterthur arbeitet eng mit Behindertenverbänden zusammen, um barrierefreie Lösungen zu entwickeln und sicherzustellen, dass alle Verkehrsteilnehmenden den öffentlichen Raum möglichst gleichberechtigt und sicher nutzen können.

Taktile Abgrenzungen und Randabschlüsse

Taktile Abgrenzungen und Randabschlüsse werden so erstellt, dass sowohl der Veloverkehr als auch der Fussverkehr sicher und komfortabel passieren können. Die städtische Richtlinie des Tiefbauamtes zur Ausgestaltung von Trottoirüberfahrten wird derzeit überarbeitet und wird voraussichtlich bis Mitte 2025 vorliegen. Ziel ist es, die Anliegen des Veloverkehrs bezüglich einer komfortablen Befahrbarkeit mit möglichst geringen Anschlägen zu berücksichtigen – unter Einhaltung der Vorgaben eines barrierefreien öffentlichen Strassenraums.

Bei der Auswahl geeigneter Randsteintypen fliessen die Empfehlungen aus der aktuellen Forschung ein, darunter die Studie «Behinderten- und velogerechte Randabschlüsse, Bericht zu den Testergebnissen» der Metron Verkehrsplanung AG in Zusammenarbeit mit Pro Velo Schweiz und der Schweizerischen Fachstelle für behindertengerechtes Bauen, sowie die schweizweiten Erfahrungen mit den verschiedenen Lösungen der letzten Jahre.

Bei der Umsetzung ist zu berücksichtigen, dass nicht nur der gewählte Randsteintyp, sondern auch die Neigung der angrenzenden Flächen sowie eine präzise Bauausführung – insbesondere des Belagsüberbaus – entscheidend für die Funktionalität und Sicherheit aller Nutzergruppen sind.

Unfallauswertungen zu Trottoirüberfahrten

Die bisher verfügbaren Daten zeigen, dass Unfälle im Zusammenhang mit Trottoirüberfahrten im Kanton Zürich nur einen geringen Anteil am Gesamtunfallgeschehen ausmachen. Eine Untersuchung der Kantonspolizei Zürich über fünf Jahre ergab, dass von insgesamt 16'563 Unfällen im Bereich von Einmündungen und Kreuzungen lediglich 266 (1.6 %) in Zusammenhang mit Trottoirüberfahrten standen (Forschungsbericht «Trottoirüberfahrten und punktuelle Querungen ohne Vortritt für den Langsamverkehr» der Verkehrsteiner AG mit Pestalozzi & Stäheli auf Antrag des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute; 2013).

Die Analyse legt nahe, dass Trottoirüberfahrten in der Regel als solche erkannt werden und das Unfallgeschehen nicht auffällig ist. Gleichzeitig zeigen Erfahrungswerte, dass insbesondere in stark frequentierten Fussgängerbereichen Trottoirüberfahrten zur Klarheit und Sicherheit der Querungen beitragen können.

Projekt Untere Vogelsangstrasse / Salzhaus

Beim Projekt Untere Vogelsangstrasse / Salzhaus handelt es sich um ein Strassenbauprojekt, das Verfahren richtet sich nach dem kantonalen Strassengesetz (StrG). Der Stadtrat hat das

Projekt nach durchgeführtem Verfahren am 27. November 2024 festgesetzt. Änderungen im Projekt sind im entsprechenden Verfahren einzubringen und können nicht über eine Petition geltend gemacht werden. Wie Ihnen bekannt ist, ist derzeit ein Rekurs gegen diese Trottoirüberfahrt hängig.

Doch gerade im Projekt Untere Vogelsangstrasse / Salzhaus zeigen sich die teilweise gegenläufigen Interessen von Fussgänger:innen gegenüber den Velofahrenden. Mit dem Projekt Salzhaus möchte die Stadt Winterthur den heute mehrheitlich von Autos beanspruchten und beliebig ausgestalteten Strassenraum zwischen den markanten Gebäuden deutlich aufwerten. Die Gasse soll räumlich zu einer Verlängerung des Salzhausplatzes werden und den Abschluss der neugestalteten, aufgewerteten Räume rund um den HB Winterthur darstellen. Mit diesem Hintergrund stellt die Trottoirüberfahrt auch ein stadträumliches Element dar und trennt die platzähnliche Salzhausgasse von der funktionalen Unteren Vogelsangstrasse ab.

Fazit

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Petition eine strengere Regulierung von Trottoirüberfahrten fordert, insbesondere eine restriktivere Bewilligungspraxis, jedoch kein generelles Verbot. Der Stadtrat hat die Anliegen sorgfältig geprüft und ist der Auffassung, dass eine Einzelfallbetrachtung notwendig ist, um den unterschiedlichen Bedürfnissen der Nutzenden gerecht zu werden. Eine pauschale Einschränkung würde der Vielschichtigkeit der Strassenraumgestaltung nicht angemessen Rechnung tragen.

Bei der Planung und Umsetzung von Trottoirüberfahrten orientiert sich das Tiefbauamt an geltenden Normen, Richtlinien und Empfehlungen, die eine sichere und funktionale Gestaltung des Strassenraums gewährleisten. Zudem gibt es keine Hinweise auf sicherheitsrelevante Bedenken im Zusammenhang mit Trottoirüberfahrten. Vielmehr sind sie ein wichtiges Element der Strassengestaltung, da sie die Erschliessung von Grundstücken ermöglichen und zur städtebaulichen Integration beitragen.

In seiner Gesamtabwägung gelangt der Stadtrat deshalb zum Schluss, dass der Petition nicht entsprochen werden kann.

Freundliche Grüsse
Im Namen des Stadtrates



Michael Künzle
Stadtpräsident



Ansgar Simon
Stadtschreiber