

Protokollauszug vom

01.12.2021

Departement Bau / Tiefbauamt:

Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr: Kenntnisnahme und weiteres Vorgehen

IDG-Status: öffentlich

SR.21.915-1

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Die Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr gemäss Beilage 1 wird zur Kenntnis genommen.
2. Der definierten Priorisierung der Schwachstellen gemäss Kapitel 2.2 der Begründung wird zugestimmt.
3. Das Departement Bau, Tiefbauamt, wird beauftragt:
 - 3.1 bei jeglichen Strassenbauprojekten die im Projektperimeter vorhandenen Schwachstellen, wenn immer möglich, zu beseitigen.
 - 3.2 für die 140 Schwachstellen mit Priorität 1 (sicherheitsrelevante Schwachstellen oder Schwachstellen an Schulwegen und häufig frequentierten Orten) und ohne laufende Planung separate Projekte auszulösen, um Sofortmassnahmen zu prüfen und die Schwachstellen, wenn möglich, zu beheben.
 - 3.3 die Schwachstellenanalyse zu bewirtschaften und ein Monitoring sowie Controlling zu führen und dem Stadtrat alle zwei Jahre Bericht zu erstatten.
4. Die Medienmitteilung wird gemäss Beilage genehmigt.
5. Mitteilung an: Departement Kulturelles und Dienste, Stadtentwicklung; Departement Finanzen; Departement Bau, Amt für Städtebau, Tiefbauamt, Baupolizeiamt; Departement Sicherheit und Umwelt, Stadtpolizei, Schutz und Intervention, Umwelt- und Gesundheitsschutz; Departement

Schule und Sport, Zentrale Dienste, Bereich Bildung; Departement Soziales; Departement Technische Betriebe, Stadtwerk, Stadtgrün, Stadtbus.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'A. Simon', with a stylized, cursive script.

A. Simon

Begründung:

1. Ausgangslage

Fuss- und Velowegnetze müssen sicher, attraktiv, durchgängig und direkt sein. Gemessen an diesen Indikatoren bestehen heute eine Vielzahl an Netzlücken und Schwachstellen im städtischen Verkehrsnetz. Attraktive Fuss- und Velowegnetze sind wiederum bedeutend für eine Erhöhung der Fuss- und Veloverkehrsanteile am Modalsplit. Insbesondere der Städtevergleich Mobilität 2015 zeigt die Potenziale für die Stadt Winterthur im Vergleich mit den anderen Städten Basel, Bern, Luzern, St. Gallen und Zürich auf. Winterthur liegt bei der Verkehrsmittelwahl nach Anteil Wege, beim Fussverkehr mit 29 % auf dem letzten Platz.

1.1 Räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040

Die räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040 zeigt die Bereitstellung eines sicheren und lückenlosen Fuss- und Velowegenetzes auf. Ein attraktives, sicheres, zusammenhängendes und hindernisfreies Fuss- und Velowegnetz fördert die Erreichbarkeit urbaner Zentren, von Quartierzentren und Entwicklungsschwerpunkten und damit eine Entwicklung hin zu einer «Stadt der kurzen Wege». Des Weiteren bietet ein solches Fuss- und Velowegnetz eine Alternative zum öffentlichen Verkehr und zum motorisierten Individualverkehr. Dies ist bedeutend, um das prognostizierte Arbeitsplatz- und Bevölkerungswachstum aufzunehmen sowie um die städtischen Hauptachsen in Verkehrsspitzen zu entlasten.

Letztendlich dient ein sicheres, attraktives, durchgängiges und direktes Fuss- und Velowegnetz auch der Standortqualität einer Stadt. Gerade für Kinder, ältere Menschen sowie Betagte, welche in ihrer Verkehrsmittelwahl eingeschränkt sind, ist eine adäquate Fussverkehrsinfrastruktur zentral. Dieser Effekt verstärkt sich durch den demographischen Wandel.

1.2 Legislaturprogramm 2018 - 2022

Im aktuellen Legislaturprogramm der Stadt Winterthur wird die Erarbeitung einer Schwachstellenanalyse für den Fuss- und Veloverkehr als konkrete Massnahme (ME.12.28) im Handlungsfeld Mobilität und Energie im Schwerpunkt «Stärkung des Öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs» aufgeführt. Eine weitere Massnahme betrifft die Umsetzung von Infrastrukturvorhaben zur Förderung des Veloverkehrs (ME.12.29).

1.3 Sicherheitskonzept

Im Schlussbericht Sicherheitskonzept der Stadt Winterthur (SR.18.649-2 vom 19. September 2018) wurde im strategischen Ziel «Verkehrsunfälle mit Personenschaden reduzieren» auf Seite

71 ein Aktionsplan zur «Verbesserung der Schulwegplanung» definiert. Darin wird die Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr als erwartetes Ergebnis aufgeführt. Im Sicherheitsbericht 2020 (SR.21.534-2 vom 1. September 2021) ist als strategische Stossrichtung unter anderem auf Seite 41 festgehalten, dass Unfallschwerpunkte zeitnah interdisziplinär entschärft werden sollen. Dabei wird neu ein Schwerpunkt im Bereich Veloverkehr gesetzt.

1.4 Städtisches und regionales Gesamtverkehrskonzept

Im städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK 2010) (GGR-Nr. 2011-082 vom 3. Oktober 2011) ist in den Massnahmen Nr. 20 «Optimierung Velonetz» und Massnahme Nr. 30 «Optimierung und Ausbau Fusswegnetz» die erforderliche Schwachstellenanalyse umschrieben (Schwachstellen erheben, systematisch dokumentieren, Prioritäten setzen).

Im regionalen Gesamtverkehrskonzept Winterthur Umgebung (rGVK) wird als Strategie die Steigerung der Attraktivität des Fuss- und Velowegenetzes vorgegeben. Als Handlungsschwerpunkte sind die Optimierung des Fusswegenetzes und der Ausbau des Velowegenetzes aufgeführt. In diesen Handlungsschwerpunkten wird als Massnahme eine Schwachstellenanalyse empfohlen.

Das Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich, 2018 definiert als einen von vier Zielbereichen «Verkehrssicherheit verbessern». Darin enthalten sind die Ziele die subjektive sowie objektive Verkehrssicherheit zu steigern, den Fuss- und Veloverkehrsanteil zu erhöhen und die Erreichbarkeit für urbane Räume im Personenverkehr zu optimieren. Der Kanton sorgt damit unter anderem für attraktive, sichere und behindertengerechte Strassenräume sowie für direkte Wege in dicht besiedelten Gebieten.

1.5 Agglomerationsprogramme

Im Agglomerationsprogramm 3. Generation (AP3G) wird die Massnahme «Verkehrssicherheit für die Stadt Winterthur erhöhen» als A-Massnahme geführt und eine Mitfinanzierung von 990 000 Franken zugesichert. In den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr, den Vorgaben für die Erarbeitung künftiger Agglomerationsprogramme, wird das «Vorliegen von möglichst flächendeckenden Schwachstellenanalysen» explizit als Beurteilungskriterium beim Wirkungskriterium 3 – Verkehrssicherheit erhöhen – genannt.

1.6 Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität

Die Stadt Winterthur hat die «Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität» unterzeichnet (SR.09.1609-1 vom 9. Dezember 2009). Diese Charta setzt sich für einen Stadtverkehr ein, welcher den hohen Ansprüchen an die Lebensqualität im dicht besiedelten Raum genügt. Die Charta

ist von 20 Schweizer Städte aus allen Landesteilen unterzeichnet, welche sich zur Städtekonferenz Mobilität (SKM) zusammenschliessen. Die SKM ist eine Sektion des Schweizerischen Städteverbandes.

1.7 Strassenverkehrsgesetz

Im Strassenverkehrsgesetz (SVG) Art. 6a Abs. 2 wird der Auftrag der Gemeinden betreffend Sicherheit der Strasseninfrastruktur wie folgt umschrieben: «Gemeinden analysieren ihr Strassenetz auf Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen und erarbeiten eine Planung zu deren Behebung. »

2. Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr

Die Schwachstellenanalyse wurde durch das beauftragte Ingenieurunternehmen Basler & Hofmann AG aus Zürich erstellt. Die Schwachstellenanalyse erfasst alle Schwachstellen im Fuss- und Veloverkehr. Jede Schwachstelle ist in einem Objektblatt dokumentiert und GIS-basiert verortet. Die Schwachstellenanalyse wurde für den Fussverkehr flächendeckend und für die gesamte Siedlungsfläche durchgeführt. Die Schwachstellen sind mit Fokus auf den Alltagsverkehr und die Anliegen an die Schulwegsicherheit erfasst. Für den Veloverkehr zielt die Schwachstellenanalyse auf die städtischen Veloverbindungen. Dazu zählen die kommunalen und übergeordnet festgelegten Radrouten und Freizeitrouten und alle überkommunal und kommunal klassierten Strassen.

In der Schwachstellenanalyse sind die bestehenden Untersuchungen zu den «Unfallschwerpunkten» der Stadt Winterthur sowie die Untersuchung der «Sicherheit an Fussgängerstreifen auf überkommunalen Strassen» integriert. Auch die Hinweise zu den Übergängen aus dem Schulwegplan sind geprüft und aufgenommen. Des Weiteren wurden die Fuss- und Veloverkehrsunfälle der letzten fünf Jahre ausgewertet und die Defizite untersucht.

2.1 Mitwirkung der Bevölkerung

Auch die Bevölkerung der Stadt Winterthur war eingeladen, Problempunkte über den Stadtmelder dem Tiefbauamt zu melden. Dies wurde intensiv genutzt. Die Interessensverbände wie Pro Velo, Fussverkehr Schweiz, IG Elternräte und die Behindertenkonferenz Kanton Zürich konnten an zwei Workshops direkt mitwirken. Innerhalb der Verwaltung waren die Zentralen Dienste DSS Schulbauten, die Stadtpolizei, Stadtbus, die Fachstelle Geoinformation sowie das TBA involviert.

2.2 Ergebnisse

In der Schwachstellenanalyse wurden über 3000 Stellen im Fuss- und Velonetz untersucht. Insgesamt bestehen rund 2200 Schwachstellen. Diese Schwachstellen wurden in vier verschiedene Hauptkategorien eingeteilt:

- Punktuelle Schwachstelle für zu Fuss Gehende wie bspw. mangelhafte Fussgängerstreifen
- Lineare Schwachstelle für zu Fuss Gehende wie bspw. ungenügende Trottoirbreiten
- Punktuelle Schwachstelle für den Veloverkehr wie bspw. fehlende Querungsstellen
- Lineare Schwachstelle für den Veloverkehr wie bspw. fehlende Radstreifen

Die rund 2200 Schwachstellen sind zudem priorisiert, um die Dringlichkeit für Massnahmen festzulegen. Die Priorisierung erfolgte mittels eines systematischen Ansatzes. Dabei wurden sicherheitskritische Attribute, wie zum Beispiel eine eingeschränkte Sicht bei Fussgängerstreifen, stärker gewichtet und mit der Lageklasse nach dem ÖREB-Kataster bzw. Fuss- bzw. Veloverkehrsaufkommen hinterlegt.

Daraus erfolgte eine Rangierung in drei Priorisierungsstufen:

- Priorität 1 - Sicherheitsrelevante Schwachstellen oder Schwachstellen an Schulwegen und häufig frequentierten Orten: rund 370 Schwachstellen, davon sind rund 140 Schwachstellen ohne laufende Planung
- Priorität 2 - Schwachstellen an weniger häufig frequentierten Orten: rund 1100 Schwachstellen, davon sind rund 740 Schwachstellen ohne laufende Planung
- Priorität 3 - Schwachstellen an wenig frequentierten Orten oder Schwachstellen mit wenig kritischen Mängeln: rund 700 Schwachstellen, davon sind rund 460 Schwachstellen ohne laufende Planung

Die Verantwortung für die Behebung der Schwachstellen liegt bei der Abteilung Verkehr im Tiefbauamt. Sie bewirtschaftet den Datensatz im Geoinformationssystem (GIS), erstellt ein Monitoring und Controlling und ist dafür besorgt, die Schwachstellen in jeglichen Strassenbauprojekten einzubringen, zu begleiten sowie zu beheben.

Für die 140 Schwachstellen mit Priorität 1 und ohne laufende Planung sollen in eigenen Projekten Sofortmassnahmen geprüft werden. Dabei sind auch Anliegen der Arbeitsgruppe Schulwegsicherheit aufzunehmen. Die Schwachstellen der 1. Priorität werden mit hoher Dringlichkeit angegangen. Ziel ist die Schwachstellen der 1. Priorität in den kommenden drei bis fünf Jahren zu beheben.

2.3 Personelle und finanzielle Ressourcen

Die Schwachstellen der Priorität 1 können in drei bis fünf Jahren nur behoben werden, wenn die in der Mehrjahresplanung des Tiefbauamtes vorgesehenen zusätzlichen Stellen für die Abteilung Verkehr (je eine im Budget 2022 und FAP 2023) auch tatsächlich bewilligt werden.

Mit der Annahme des Gegenvorschlages des Grossen Gemeinderates zur kommunalen Volksinitiative «Verbesserung der Veloinfrastruktur in allen Stadtkreisen» (GGR-Nr. 2019.67 vom 29. Juni 2020) wurde für die Planung, Projektierung und Realisierung von Massnahmen und Anlagen zur Verbesserung der Veloinfrastruktur ein Rahmenkredit von Fr. 4,5 Millionen bewilligt. Dieser Rahmenkredit soll in erster Linie für Projektierungsarbeiten und für kurzfristige Umsetzung von Massnahmen einerseits aus der Schwachstellenanalyse des Fuss- und Veloverkehrs (Projekt-Nr. 11533) und andererseits aus der planerischen Aufarbeitung aller Achsen der Velobahnen / Veloschnellrouten (Projekt-Nr. 19784) eingesetzt werden. Mit dem Rückzug der Volksinitiative am 15.9.2021 (SR-18.758-6) ist der Rahmenkredit bewilligt.

Kleinere Massnahmen, die gemäss Handbuch über den Finanzhaushalt über die Erfolgsrechnung finanziert werden müssen, können über die entsprechenden baulichen Unterhaltskonti des Strasseninspektorates finanziert werden.

3. Externe und interne Kommunikation

Die Medienmitteilung ist gemäss Beilage zu genehmigen.

Auf der städtischen Website wird eine Auswahl an Umsetzungsbeispielen präsentiert. Die Auswahl zeigt eine Liste mit Fotos von aktuellen Verbesserungen im Fuss- und Velowegnetz. In der Medienmitteilung wird über diese neue Website informiert.

Die Arbeitsgruppe Verkehr hat am 25. August 2021 und die Kommission Verkehrsräume am 8. September 2021 das Resultat der «Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr» zustimmend zu Kenntnis genommen.

Beilagen (öffentlich):

1. Dokumentation Schwachstellenanalyse vom 31.7.2021
2. Medienmitteilung