



Protokollauszug vom

18.09.2024

Departement Bau und Mobilität / Tiefbauamt:

Vernehmlassung zuhanden Schweizerischer Städteverband (SSV) betreffend Revision der Norm VSS 40 252, Knoten, Führung des Veloverkehrs

IDG-Status: öffentlich

SR.24.615-1

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Das Schreiben gemäss Beilage wird genehmigt.
2. Mitteilung an: Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, Mobilität, Projektierung und Realisierung, Betrieb und Unterhalt, Planung und Koordination; Departement Sicherheit und Umwelt, Stadtpolizei.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:

A. Simon

Begründung:

Der Schweizerische Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS hat den SSV eingeladen, an folgendem Vernehmlassungsverfahren teilzunehmen: Norm VSS 40 252, Knoten, Führung des Veloverkehrs.

Für die Erarbeitung der Stellungnahmen aus Sicht der Städte und städtischen Gemeinden wurde die Stadt Winterthur um ihre Einschätzung dieser Vorlagen gebeten. Der Stadtrat nimmt im beigefügten Schreiben zur Revision der Norm VSS 40 252 Stellung.

Beilage:

Brief an den Schweizerischen Städteverband

Der Stadtrat

Pionierstrasse 7
8403 Winterthur

Schweizerischer Städteverband
Herr Direktor Martin Flügel
Monbijoustrasse 8
Postfach
3001 Bern

18. September 2024 SR.24.615-1

Revision der Norm VSS 40 252, Knoten, Führung des Veloverkehrs: Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Flügel
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Winterthurer Stadtrat dankt Ihnen für die Gelegenheit, sich an der Vernehmlassung der Normrevision VSS 40 252 zu beteiligen. Gerne nimmt er wie folgt Stellung.

Allgemeine Bemerkungen

- Die Aktualisierung der Norm 40 252 und die damit einhergehende Vereinheitlichung der Grundlagen zur Umsetzung der Rechtsabbiegemöglichkeit bei Rot für den Veloverkehr wird begrüsst.

Abbildung

- Die Abbildung eines vierarmigen Knotens, bei welchem auch eine Situation mit separatem Rechtsabbiegestreifen ohne zuführenden Radstreifen gezeigt wird, wäre zu begrüssen.
- Der vorgezogene Haltebalken ist auf ≥ 4 m zu erweitern. Die unterschiedlichen Längen von vorgezogenem Haltebalken und dem Aufstellbereich für Radfahrende (Velosack) sind generell kritisch zu beurteilen, da damit in der LSA-Planung im Zweifelsfall (z. B. aufgrund ungenügender MIV-Rückstaulängen) durch eine Reduktion des Velosacks zum vorgezogenen Haltebalken auf Kosten der Velo-Sicherheit Platz für den MIV gewonnen werden kann.

Beschreibung

- Die Aussage «*Velofahrende müssen dem querenden Motorfahrzeug- und Fussverkehr den Vortritt gewähren*» ist falsch. Velofahrende haben allen Verkehrsteilnehmenden (auch querendem Veloverkehr) sowie in allen Richtungen (auch entgegenkommendem Linksabbiegeverkehr) den Vortritt zu gewähren. Die Aussage in Kombination mit der dreiarmligen Knotendarstellung in Abbildung 20 suggeriert, der Vortrittsentzug gelte nur gegenüber dem von links nach rechts und vice versa verkehrenden Verkehr. Es wird empfohlen, eine angepasste Formulierung nach Art. 36 Abs. 2 SSV und Art. 6 Abs. 1 VRV zu verwenden. Zum Beispiel: «Der Veloverkehr ist verpflichtet, dem Verkehr auf der Strasse, dem er sich nähert, sowie jedem Fussgänger oder Benützer eines fahrzeugähnlichen Geräts auf Fussgängerstreifen und Trottoirüberfahrten den Vortritt zu gewähren.»

- Die Minimalbreite von 3.20 m für separate Rechtsabbiegestreifen wird begrüsst, da dies im Begegnungsfall eines stehenden Autos und eines Velos das Konfliktpotenzial verringert. Die Breite entspricht der Handhabung in Winterthur. Es gilt jedoch zu beachten, dass bei unbedeutenden Nebenstrassen, die durch eine LSA geregelt sind, oft aufgrund der tiefen Verkehrsmengen kein Konfliktpotenzial vorhanden ist. Somit ist sowohl bei genügend breiten Fahrstreifen als auch bei sehr tiefen Verkehrsmengen von wenig Konflikten auszugehen. Die Zusätze «damit Velofahrende nicht durch Fahrzeuge behindert werden» und «oder häufiger Kolonnenbildung» sind jedoch wegzulassen. Eine Breite von über 3.20 m schützt Velofahrende nicht vor Behinderungen durch wartende Fahrzeuge, sondern verringert nur die Wahrscheinlichkeit einer Behinderung. Häufige Kolonnenbildung ist der Regelfall im Rückstaubereich einer Lichtsignalanlage und kann somit nicht als Ausschlusskriterium der Massnahme dienen. Des Weiteren ist das hohe Schwerverkehrsaufkommen zu definieren. Dieses kann als absoluter Wert in der Spitzenstunde, als Anteil am Gesamtverkehr, als Anteil am Rechtsabbiegeverkehr oder als Verhältnis zum Veloverkehr interpretiert werden. Es wird folgende Formulierung empfohlen: «Kein Radstreifen ist nötig, wenn ein separater Rechtsabbiegestreifen besteht, auf dem anderen Fahrzeugen das Rechtsabbiegen nicht gestattet ist oder die Verkehrsmengen sehr tief sind*. Zudem sollte der Fahrstreifen genügend breit sein (≥ 3.20 m), damit die Behinderung von Velofahrenden durch wartende Fahrzeuge vermindert wird; andernfalls ist mit vermehrten Slalom- und Trottoirfahrten zu rechnen. Bei hoher* Schwerverkehrsbelastung auf der entsprechenden Spur bleibt ein Radstreifen nötig.» (*durch VSS zu definieren).

Hinweise

- Die Aussage «Auf der vortrittsberechtigten Strasse ist der Beobachtungspunkt situativ zu definieren.» ist unklar. Der Beobachtungspunkt liegt sowohl bei der Norm 40 273 «Knoten; Sichtverhältnisse in Knoten in einer Ebene; Abb. 1» als auch bei der Norm 40 241 «Que-rungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr; Fussgängerstreifen; Ziffer 14» immer beim vortrittsbelasteten Verkehrsteilnehmenden. Des Weiteren ist die Beobach-tungsdistanz für den Veloverkehr zu definieren. Die geltenden Beobachtungsdistanzen auf der vortrittsbelasteten Zufahrt von 2.5 m bzw. 3.0 m bei Neuanlagen sind auf den MIV aus-gelegt und entsprechen nicht den Anforderungen des Veloverkehrs. Es wird folgende For-mulierung empfohlen: «Die Sichtverhältnisse auf den Verkehr von links erfolgen analog ei-ner Vortrittsregelung «kein Vortritt» (siehe VSS 40 273 [10]). Der Beobachtungspunkt D wird mit einer Beobachtungsdistanz B von 1.50 m und einem seitlichen Abstand zum rech-ten Fahrbahnrand von 0.50 m oder der halben Radstreifenbreite (wenn markiert) definiert.»
- Die Aussage «sollte bei hohen Verkehrsmengen oder hohem Schwerverkehrsanteil» ist mit Richtwerten zur groben Orientierung zu ergänzen. Ausserdem ist zu definieren, ob jeweils die Spitzenstunden oder die durchschnittlichen Zahlen massgebend für die Beurteilung sind (siehe Ausführungen oben).
- Auf die Hinweise «Bei sehr stark frequentierten Fussgängerstreifen ist auf Rechtsabbiegen bei Rot zu verzichten.» und «Wenn in der Wegfahrt unmittelbar nach der Kreuzung eine Grundstückszufahrt, ein Rechtsabbiegestreifen oder Ähnliches folgt, ist auf Rechtsabbiegen bei Rot zu verzichten.» sollte verzichtet oder zumindest eine «soll»-Formulierung verwen-det werden. Die Vortrittsregelung des Veloverkehrs gegenüber den Fussgängern, dem Rechtsabbiegestreifen sowie gegenüber Grundstückszufahrten ist durch den Gesetzgeber klar geregelt. Sind die Sichtverhältnisse und die Wahrnehmbarkeit der Situation gewährleis-tet, kann eine Umsetzung durchaus sinnvoll sein. Ein genereller Verzicht ist nicht ange-zeigt.

Die Frist für die Stellungnahme lag zum Teil noch in den Sommerferien und war bis zum 13. September 2024 sehr kurz angesetzt. Der Stadtrat dankt Ihnen, wenn Sie die Stellungnahme der Stadt Winterthur trotzdem noch berücksichtigen.

Freundliche Grüsse
Im Namen des Stadtrates

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. Künzle'.

Michael Künzle
Stadtpräsident

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'A. Simon'.

Ansgar Simon
Stadtschreiber

Mailkopie an: info@staedteverband.ch