



Protokollauszug vom

27.03.2024

Departement Bau und Mobilität / Tiefbauamt:

Vernehmlassung zuhanden Schweizerischer Städteverband (SSV) betreffend Revision der Norm VSS 40 850, Markierungen, Ausgestaltung und Anwendungsbereiche

IDG-Status: öffentlich

SR.24.110-2

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 folgenden Vernehmlassungsverfahren teilzunehmen:

VSS 40 850 «Markierungen: Ausgestaltung und Anwendungsbereiche»

VSS 70 103 «Gesteinskörnungen für Asphalte und Oberflächenbehandlungen für Strassen, Flugplätze und andere Verkehrsflächen»

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 40 850 Stellung.

Anhang

Brief an den Schweizerischen Städteverband

Der Stadtrat

Pionierstrasse 7
8403 Winterthur

Schweizerischer Städteverband
Herr Direktor Martin Flügel
Monbijoustrasse 8
Postfach
3001 Bern

27. März 2024 SR.24.110-2

Revision der Norm VSS 40 850, Markierungen, Ausgestaltung und Anwendungsbereiche: 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 40 850 zu beteiligen. Gerne nimmt er wie folgt Stellung.

Allgemeine Bemerkungen

- Die Rechtsverbindlichkeit der Norm ist unklar. Die gültige Norm verweist auf dem Titelblatt auf die Rechtsverbindlichkeit nach UVEK-Verordnung SR 741.211.5. Sollte die Rechtsverbindlichkeit weiterhin bestehen, empfehlen wir, die Abweichung von der Norm in begründeten Fällen zuzulassen, wie dies bspw. auch die Signalisationsverordnung in Art. 103 Abs. 1 mit der Positionierung von Signalen am linken Fahrbahnrand zulässt.

Kapitel B - Begriffe

Ziffer 5.7 - Bodenschriften

- Die Bestimmung «*Mit Richtungsangaben für bestimmte Benutzergruppen soll zurückhaltend umgegangen werden. Sie dürfen nur auf der Fahrbahn markiert werden*» entspricht nicht der Definition des Begriffes und ist daher aus dem Kapitel B «Begriffe» zu entfernen.
- Es ist unklar, warum Bodenschriften für bestimmte Benutzergruppen oder ausserhalb der Fahrbahn als einziger Markierungstyp nicht angewendet werden dürfen. Dieser Entscheid kann der Strasseneigentümerschaft überlassen werden und innerorts durchaus Sinn ergeben (bspw. zur Beschriftung von Zielen für Langsamverkehr).

Kapitel C - Ausgestaltung

Ziffer 7.1 - Längsmarkierungen

- Die Verwendung von Minimal- und Maximallängen bei Längsmarkierungen ist zurückhaltender einzusetzen oder die Abweichung in begründeten Fällen zuzulassen.
- Die Einheitlichkeit der Beschriftung in den Tabellen ist nicht gegeben. Teilweise werden die Begriffe min./max. verwendet, teilweise die Symbole \langle / \rangle .
- Sicherheitslinie: In Städten kann die Anbringung von Sicherheitslinien kürzer wie 20 m durchaus Sinn ergeben. In begründeten Fällen muss davon abgewichen werden können.
- Leitlinie: Die Definition von «über Knoten» ist zu verdeutlichen. Sind Leitlinien 3/3, welche vortrittsberechtigt über einen 4-armigen Knoten geführt werden durch eine Leitlinie 1/2 zu ersetzen oder ist dies hauptsächlich im Bereich von Lichtsignalanlagen anzuwenden. Ist dies auch im Bereich von Trottoirüberfahrten anzuwenden?
- Randlinie: Analog zu den schmalen Linien bei Parkfeldern empfehlen wir das Zulassen von Randlinien und insbesondere Abweislinien mit einer Breite von 0.10 m im Innerortsbereich. Dies, um Abweislinien bei Verkehrsberuhigungselementen und Zonentoren optisch zu reduzieren und den innerstädtischen Gegebenheiten anzupassen.
- Aufstellbereich für Radfahrer: Aufstellbereiche unter 4.00 m sind in begründeten Fällen zuzulassen. Die Breite von 0.50 m für den Velohaldebalken ist zuzulassen.

Ziffer 7.4 - Markierungen für den ruhenden Verkehr

- Parkfeld: Wir empfehlen, die reduzierte Breite der Parkfeldlinien von 0.12 m auf 0.10 m zu reduzieren (analog Vorschlag Abweislinie innerorts).

Ziffer 7.5 - Pfeile

- Einspurpfeile, Richtungspfeile: Beim Einspurpfeil weiss/gelb empfehlen wir einen gelben Hauptpfeil mit weissem Abbiegepfeil darzustellen, um diese Variante klar zuzulassen.

Ziffer 7.6 - Symbole

- Velostrasse: Falsches Piktogramm dargestellt.

Kapitel D - Anwendungsbereiche

Ziffer 8 - Übersicht

- Wie bereits in der Vernehmlassung zur SSV-Revision eingebracht, lehnen wir die Unterscheidung der Innerortsstrassen in nicht verkehrsorientiert und verkehrsorientiert ab. Primär auf den motorisierten Verkehr ausgerichtete Strassen gibt es im Siedlungsgebiet, also auch in Städten, mit Ausnahme der Autobahnen, nicht mehr.
- Wird der Begriff der nicht verkehrsorientierten Strasse beibehalten, sind die nicht zulässigen Markierungen bedeutend zu reduzieren und im Ausnahmefall zu gestatten. Es ist bspw. nicht nachvollziehbar, warum auf einer nicht verkehrsorientierten Strasse kein Aufstellbereich für Radfahrende geschaffen werden darf. Der Schluss, dass Lichtsignalanlagen nur an verkehrsorientierten Strassen auf städtischen Gebiet eingesetzt werden, greift bedeutend zu kurz und führt aus städtischer Sicht zu einer falschen Zuteilung über verkehrsorientiert und nicht verkehrsorientiert. Die Details zu den geforderten Anpassungen sind dem angehängten Dokument in der Kommentarfunktion zu entnehmen.

Der Stadtrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
Im Namen des Stadtrates



Michael Künzle
Stadtpräsident



Ansgar Simon
Stadtschreiber

Mailkopie an: info@staedteverband.ch

Beilage:
- Vernehmlassungsentwurf VSS 40850 mit Kommentaren