

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 21. November 2018

970.

Schriftliche Anfrage von Res Marti und Markus Knauss betreffend Erhöhung der Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) für die Fahrbahnbreiten, Haltung des Stadtrats zur vorgeschlagenen Verbreiterung sowie möglicher Einbezug der Normen bei der künftigen Planung

Am 22. August 2018 reichten Gemeinderäte Res Marti und Markus Knauss (beide Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2018/309, ein:

Gemäss der Berichterstattung diverser Medien sollen die VSS-Normen für die Fahrbahnbreiten erhöht werden. Anlass für diese geplante Erweiterung ist der anhaltende und bedenkliche Trend zu breiteren und schwereren Fahrzeugen. Aus demselben Grund wurde vor kurzen bereits die Norm für die Breite von Parkfeldern angepasst.

In der Stadt Zürich ist bereits heute der für Verkehrsflächen verfügbare Platz zwischen den Verkehrsträgern stark umstritten und nicht selten scheitert zum Beispiel eine Massnahme für Velofahrende an den in den VSS-Normen vorgeschriebenen Fahrbahnbreiten für den motorisierten Verkehr.

Mit Normen, welche noch breitere Fahrbahnen als heute üblich verlangen, werden noch mehr durchgehende Velorouten verunmöglicht und noch mehr Platz vom motorisierten Individualverkehr beansprucht. Dies widerspricht dem in diversen Abstimmungen geäusserten Volkswillen diametral. Auch die Umsetzung der umweltpolitischen Ziele wird dadurch torpediert.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Hat der Stadtrat oder ihm untergeordnete Organe sich im Rahmen der Vernehmlassung der neuen Normen des VSS geäussert und wenn ja wie?
2. Wie steht der Stadtrat zur vorgeschlagenen Verbreiterung der Fahrbahnen gemäss VSS-Norm?
3. Teilt der Stadtrat die Meinung, dass die Lösung dieses Problems nicht in der Verbreiterung der Fahrbahn sondern in der Begrenzung der Fahrzeugbreite liegen muss?
4. Wie gedenkt der Stadtrat mit den neuen Normen bei der künftigen Planung umzugehen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung:

Bei den in Frage stehenden VSS-Normen zur Bestimmung der Fahrbahnbreiten handelt es sich um die SN-Normen «Geometrisches Normalprofil» (SN 640 200, SN 640 201 und SN 640 202, nachfolgend Normenpaket), gültig seit 1992. Darin wird die Vorgehensweise zum Erarbeiten der Geometrischen Normalprofile erläutert.

Eine aktualisierte Version dieses Normenpakets, welche das heute noch geltende Normenpaket ersetzen sollte, wurde im Juni 2018 zurückgezogen, weil in Fachkreisen die Resultate der vorausgegangenen Grundlagenforschung kritisiert wurden. Die Kritik richtete sich v. a. gegen die Vorschrift, den Sicherheitszuschlag neu innerhalb der Fahrbahn abzudecken, was in konsequenter Anwendung zu überdimensionierten Fahrbahnen geführt hätte. Positiv erwähnt wurde hingegen die Verankerung der Abschnittsbildung, d. h. derselbe Querschnitt hätte nicht mehr über die gesamte Länge eines Strassenabschnitts angewendet werden müssen, sondern hätte je nach städtebaulicher und verkehrlicher Situation variieren können.

Aktuell gilt somit weiterhin das Normenpaket aus dem Jahr 1992.

Was die eingangs erwähnte Norm für die Breite von Parkfeldern (Norm SN 240 291a) betrifft, so ist festzuhalten, dass diese zwar zurzeit überarbeitet wird, indes nach wie vor die Fassung vom 1. Februar 2006 gilt.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Zu Frage 1 («Hat der Stadtrat oder ihm untergeordnete Organe sich im Rahmen der Vernehmlassung der neuen Normen des VSS geäussert und wenn ja, wie?»):

Im Rahmen der Vernehmlassung des erwähnten Normenpakets haben sich die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich (VBZ) zum Entwurf der Norm betreffend Zuschläge gegenüber Strassenbahnen ohne Eigentrassee geäußert. Wie in der Stadt Zürich üblich, wurden Sicherheitszuschläge gegenüber Radstreifen sowie Fussgängerflächen von 0,3 m eingefordert.

Zu Frage 2 («Wie steht der Stadtrat zur vorgeschlagenen Verbreiterung der Fahrbahnen gemäss VSS-Norm?»):

Wie einleitend erläutert, wurde die aktualisierte Version des Normenpakets zurückgezogen. Es gilt somit weiterhin das Normenpaket aus dem Jahr 1992. Zu berücksichtigen ist ausserdem, dass es in der Planung und Projektierung von Strassen aufgrund knapper Platzverhältnisse bereits heute oftmals nicht möglich ist, die Bedürfnisse der unterschiedlichen Verkehrsmittel und der stadträumlichen Anforderungen normgerecht zu berücksichtigen.

Zu Frage 3 («Teilt der Stadtrat die Meinung, dass die Lösung dieses Problems nicht in der Verbreiterung der Fahrbahn sondern in der Begrenzung der Fahrzeugbreite liegen muss?»):

Die Begrenzung der Fahrzeugbreiten liegt nicht in der Kompetenz des Stadtrats, sondern ist auf Bundesebene bzw. Ebene EU (Richtlinie 96/53/EG) geregelt. Die maximalen Fahrzeugbreiten sind mit 2,55 m (Lastwagen) bzw. 2,60 m (Kühltransportwagen) festgelegt. Für den Strassenraumentwurf oder die Festlegung des Geometrischen Normalprofils sind somit weniger Personenwagen als Lastwagen massgeblich.

Die Norm bietet ausreichend Spielraum für die Festlegung des Strassenquerschnitts und somit auch der Fahrbahn. Massgeblich für die Fahrbahnbreiten sind der zugrunde gelegte Begegnungsfall, d. h. die Begegnung von zwei Fahrzeugen wie z. B. Lastwagen und Personenwagen oder Personenwagen und Bus, sowie die zulässige Höchstgeschwindigkeit des betreffenden Strassenabschnitts. Neben dem Motorfahrzeugverkehr sind auch die anderen Verkehrsteilnehmenden sowie stadträumliche, städtebauliche, umweltbezogene und sicherheitstechnische Anforderungen zu berücksichtigen.

Zu Frage 4 («Wie gedenkt der Stadtrat mit den neuen Normen bei der künftigen Planung umzugehen?»):

Da weiterhin das bestehende Normenpaket zu Fahrbahnbreiten gilt, wird auch dieses für die Planung von Projekten verwendet. Der Stadtrat ist der Ansicht, dass das differenzierte, iterative Vorgehen, welches darin vorgegeben ist, beim integralen Strassenraumentwurf und somit der Festlegung von Fahrbahnbreiten eine gute Grundlage bildet und verstärkt zur Anwendung kommen soll. In der Projektentwicklung gilt es jeweils, eine ganzheitliche Abwägung zwischen stadträumlichen, städtebaulichen, gesamtverkehrlichen, sicherheitstechnischen sowie umweltrechtlichen Aspekten vorzunehmen.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti