

Winterthur, 27. September 2021

EINSCHREIBEN
Stadt Winterthur
Tiefbauamt, Verkehr
Pionierstrasse 7
8403 Winterthur

Einsprache Strassenprojekt Frauenfelderstrasse

In Sachen

1. **ACS Sektion Zürich, Forchstrasse 95, 8032 Zürich**
2. **Pro Velo Kanton Zürich, Kornhausstrasse 20, 8006 Zürich**
3. **TCS Winterthur, c/o Dieter Kläy, Lindstrasse 32, 8400 Winterthur**
4. **Winterthur: agil-mobil, c/o Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur, Turnerstrasse 1, Postfach 1891, 8401 Winterthur**



12. **Winti Mobil, c/o Reto Diener, Rychenbergstrasse 348, 8404 Winterthur**

Einsprecher,

gegen

Stadt Winterthur, Tiefbauamt, Pionierstrasse 7, 8403 Winterthur,

Einsprachegegnerin

betreffend

Frauenfelderstrasse, Abschnitt Hegistrasse bis Talwiesenstrasse, Strassenbau (Publikation im Amtsblatt vom 27. August 2021)

erheben die Einsprecher

Einsprache

gegen das öffentlich aufgelegte Projekt und stellen folgende

Anträge:

- | | |
|-----------------|--|
| Antrag 1 | Die Einsprecher seien zu einer Einigungsverhandlung einzuladen. |
| Antrag 2 | Die Fahrbahnbreite sei beim heutigen Mass von 11 Metern zu belassen. |
| Antrag 3 | Es sei auf die Schaffung von Fahrbahngängen zu verzichten. |
| Antrag 4 | Es sei auf die Anordnung weiterer Fahrbahnhaltestellen zu verzichten. |

- Antrag 5** Es sei auf die Erstellung von Trottoirüberfahrten und auf die Verschmälerung der Ein-/Ausfahrten zu verzichten.
- Antrag 6** Es sei eine Bedarfsanalyse zur Ermittlung der zweckmässigen Parkplatzzahl zu erstellen.
- Antrag 7** Es seien die Bäume im Projektbereich gestaffelt zu ersetzen.
- Antrag 8** Die Fussgängerschutzinsel seien ohne «harten» Anschlag auszuführen.

Begründung

1. Formelles

Legitimation



Die privaten Einsprecher 6 bis 10 wohnen in unmittelbarer Nähe zur Frauenfelderstrasse und benützen diese mehr als die Allgemeinheit. Sie sind insbesondere, wenn sie mit dem Velo unterwegs sind, durch die vorgesehene Reduktion der Fahrbahnbreite in ihren geschützten Interessen (Verkehrssicherheit) berührt.



Anträge und Unterschriften

Die Einsprecher 1–11 stellen alle Anträge (1–8) je einzeln für sich. Der Einsprecher 12 stellt nur die Anträge 1, 3, 5 und 8.

Die Einsprecher haben auf separaten, beiliegenden Einzelblättern die Einsprache unterschrieben. Die wegen Abwesenheiten fehlenden Unterschriftenblätter werden nachgeliefert.

2. Materielles

Das Projekt sieht gemäss Projektbeschrieb vom 7. Juni 2021 eine Umgestaltung der Frauenfelderstrasse vor, mit der eine Aufwertung und eine Verbesserung für alle Verkehrsteilnehmer erreicht werden soll. Wie die folgenden Begründungen zeigen, würde das Projekt nicht nur die angestrebte Verbesserung für alle Verkehrsteilnehmer verfehlen, sondern sogar die Verkehrssicherheit zum Teil massiv reduzieren (Velofahrer).

Das Projekt verletzt die gesetzlichen Projektierungsgrundsätze gemäss § 14 Strassengesetz, die insbesondere Folgendes verlangen: Die Strassen sind entsprechend ihrer Bedeutung und Zweckbestimmung und unter Beachtung der Bau- und Verkehrstechnik, der Sicherheit und der Wirtschaftlichkeit zu projektieren. Dabei gehen verkehrslenkende Massnahmen dem Bau neuer Verkehrsflächen vor (Absatz 1). Die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs sind prioritär, diejenigen der Personen, die zu Fuss gehen oder Rad fahren, angemessen zu berücksichtigen (Absatz 3).

Bei einer Strasse mit einem DTV von über 17'000 ist, insbesondere in den Spitzenverkehrszeiten, ein Ausweichen auf die Gegenfahrbahn oft nicht möglich. Mit der projektierten Fahrbahnbreite können breite Fahrzeuge (LKW, Reisebusse, Traktoren und die öV-Busse von Stadtbus und Postauto) die langsameren Ein- oder Zweispurvelos nicht mehr mit dem notwendigen Sicherheitsabstand (von 90 cm bis 40 km/h oder mehr bei grösserer Geschwindigkeit) überholen (siehe Begründung zu Antrag 2). Diese Fahrzeuge müssen abbremsen und mit langsamer Geschwindigkeit hinter den Radfahrern bleiben, bis sich eine Gelegenheit für ein korrektes Überholmanöver ergibt. Damit sind die Bedürfnisse des öV stark beeinträchtigt. Da sich erfahrungsgemäss nur eine Minderheit der Verkehrsteilnehmer an die Abstandsregeln hält, ist die Sicherheit der Zweiradfahrer gefährdet.

Antrag 1 Die Einsprecher seien zu einer Einigungsverhandlung einzuladen.

Es entspricht einer guten Winterthurer Tradition, dass unterschiedliche Interessen im gemeinsamen Gespräch geklärt werden und so weit möglich eine einvernehmliche Lösung erarbeitet wird, die sich auf eine umfassende Interessenabwägung abstützen kann. Es ist kein Grund ersichtlich, warum diese Tradition nicht auch beim Projekt Frauenfelderstrasse weitergeführt wird.

Antrag 2 Die Fahrbahnbreite sei beim heutigen Mass von 11 Metern zu belassen.

Bei der Frauenfelderstrasse handelt es sich um eine Bushauptachse und eine überkommunale Radroute mit hohem Verkehrsaufkommen (DTV 17'400) mit erheblichem Schwerverkehrsanteil. In der heutigen Situation mit einer Fahrbahnbreite von 11 m kann ein Bus oder ein Lastwagen ein Velo mit mehr oder weniger genügendem Sicherheitsabstand überholen. Das Projekt sieht eine Verschmälerung der Fahrbahn auf 9.5 m vor. Gemäss Art. 35 Abs. 2 SVG ist das Überholen nur gestattet, wenn der nötige Raum übersichtlich und frei ist und der Gegenverkehr nicht behindert wird. Wer überholt, muss gemäss Art. 35 Abs. 3 SVG auf die übrigen Strassenbenützer, namentlich auf jene, die er überholen will, besonders Rücksicht nehmen. «Gleichzeitiges Überholen und Kreuzen ist nur gestattet, wenn die Fahrbahn so breit ist, dass sowohl zum Überholen als auch zum entgegenkommenden Fahrzeug ein genügender seitlicher Abstand gewahrt werden kann. Wenn dies nicht der Fall ist, dann ist der zum Überholen nötige Raum nicht frei im Sinne von Art. 35 Abs. 2 SVG (BGE 6P.35/2004 [und 6S.100/2004], 29.7.2004 E. 2.3).» (WEISSENBERGER PHILIPPE, Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, 2015, Art. 35 Rz. 17). Der seitliche Abstand zu Velofahrenden soll mindestens 90 cm (bis 40 km/h) und mindestens 150 cm (bei höheren Geschwindigkeiten) betragen (Pro Velo, Rechtlicher Leitfaden für Velofahrende, April 2020, S. 4, mit Verweisung auf Bussy & Rusconi).

Bei einer Aufteilung von (je Richtung) in eine MiV-Spur von 3.25 m und einen Radstreifen von 1.50 m ist es für ein breites Fahrzeug nicht mehr möglich, ein Velo oder ein Zweispurvelo (Cargobike oder Velo mit Anhänger) mit genügendem Sicherheitsabstand zu überholen, wenn nicht auf die Gegenfahrbahn ausgewichen werden kann. Beim hohen Verkehrsaufkommen einer solchen Hauptverkehrsverbindung ist es für öV-Busse von Stadtbus und Postauto nicht möglich, jederzeit einen geeigneten Überholzeitpunkt (mit freier Gegenfahrbahn) abzuwarten. Chauffeure werden faktisch gezwungen, den Veloverkehr mit gesetzlich nicht genügendem Sicherheitsabstand zu überholen. Selbstredend ist diese Situation auch für Velofahrende mehr als ungemütlich. Eine Spuraufteilung von 3.25 m-MiV-Spur (wie im Projekt vorgesehen) und 2.25 m-Velospur (+ 0.75 m gegenüber dem Projekt) bringt dagegen mehrere Vorteile. Breite Fahrzeuge haben genügend Abstand zu den Velos. Bei einem PW in der MiV-Spur ist im Velostreifen das Überholen eines langsamen Velos durch ein schnelles E-Bike möglich. Das E-Bike muss für den Überholvorgang nicht in die MiV-Spur ausweichen, was den Verkehrsfluss (weniger Brems- und Beschleunigungsvorgänge) fördert. Im Bereich mit Längsparkierung kann auch folgende, übliche Aufteilung gewählt werden: MiV-Spur von 3.25 m, Velostreifen von 1.5 m sowie Sicherheitsstreifen von 0.8 m rechts zum Fahrbahnrand – gelbe Markierung wie heute (vgl. dazu Länggasse Bern).

Antrag 3 Es sei auf die Schaffung von Fahrbahnengpässen zu verzichten.

Engstellen, z. B. zwischen Fahrbahnrand und Inseln in der Fahrbahn sind Gefahrenstellen und deshalb soweit möglich zu vermeiden. Z. B. bei der Stadtrainbrücke, Fahrtrichtung stadtauswärts. Die MiV-Spur verschmälert sich von 3.75 m auf lediglich 3 m. Daneben soll der Radweg weit in die

Strasse hinein und nach links gezogen und auf 1.5 m Breite verengt werden. In Situationen mit mehreren Velos oder Zweispurvelos wird ein Bus/LKW an dieser Stelle ausgebremst und ein Überholen verunmöglicht. Sollte trotzdem überholt werden, ist der Abstand klar zu gering und damit gesetzeswidrig. Die Situation wird im Vergleich zu heute wesentlich gefährlicher.

Die neue Insel im Bereich Stadtrainbrücke würde zeitweise zur Blockierung der rechten MiV-Busspur führen. Sobald sich in der mittleren MiV-Spur ein Rückstau bildet, wird ein LKW-Sattelschlepper durch die Insel gezwungen, lange in der rechten Spur zu bleiben. Nach der Insel ist ein vollständiges Einspurigen nicht möglich. Der Anhänger blockiert in dieser Situation die rechte Spur und damit auch die öV-Busse. Die Insel erschwert auch das Einbiegen für Velos aus der wichtigen Verbindung Hegistrasse in Richtung Römer- und Seidenstrasse. Indem auch hier eine Schmalstelle geschaffen wird, welche das Überholen mit genügendem Sicherheitsabstand verunmöglicht.

Antrag 4 Es sei auf die Anordnung weiterer Fahrbahnhaltestellen zu verzichten.

Fahrbahnhaltestellen sind zweckmässig, wenn durch Rückstaus vor LSA-Anlagen öV-Busse dergestalt behindert werden, dass sie für das Passieren der LSA-Anlage mehr als eine Grünphase benötigen würden. Im zu sanierenden Abschnitt der Frauenfelderstrasse ist dies nicht der Fall. Die Fahrbahnhaltestellen verursachen jedoch erheblichen Stop-and-Go-Verkehr. Dies mit den negativen Auswirkungen wie mehr Gummiabrieb/Mikroplastik, mehr CO₂- und Schadstoffausstoss, mehr Lärm und höhere Beanspruchung der Fahrbahn und Fahrzeuge insbesondere beim Schwerverkehr.

Zudem sind die für Zweiräder vorgesehene Durchfahrtsbereiche (zum Überholen der an der Haltestelle stehenden Busse) von der Breite her kritisch zu sehen. Mit der Zunahme von Zweispurvelos, vor allem CargoBikes, wird es im Bereich von Bushaltestellen künftig vermehrt zu gefährlichen Situationen kommen.

Antrag 5 Es sei auf die Erstellung von Trottoirüberfahrten und auf die Verschmälerung der Ein-/Ausfahrten zu verzichten.

Trottoirüberfahrten sind gefährlich für den Zweiradverkehr (Stürze bei schlechter Sicht, Nässe, Schnee). Zudem behindern sie den Verkehrsfluss der wichtigen Hauptverkehrsachse Frauenfelderstrasse.

Aus Zweiradsicht ist insb. die Trottoirüberfahr Hegistrasse auf der wichtigen Veloroute Stadtrainbrücke <-> Hegistrasse unangebracht. Die Hegistrasse soll gemäss Projekt Baumschulstrasse / Hegistrasse über den Perimeter der Veloschnellroute rot eingefärbt werden. Im Projekt Hegi-/Baumschulstrasse wird das Ziel «Attraktive und durchgehende Veloführung für sämtliche Velobeziehungen» explizit genannt. Die Roteinfärbung erfolgt, gemäss Projekt des Tiefbauamtes, weil auch diese Verbindung von Bedeutung sei (Aus dem technischen Bericht: «Die Achse Hegistrasse via Stadtrainbrücke ist funktional wichtig bezüglich der Verknüpfung zum übrigen Velo- und Strassennetz und hat auch eine Bedeutung zur geplanten Veloschnellroute Nr. 2, welche südlich der SBB-Geleise verläuft»)

Für eine funktional wichtige Verbindung macht es keinen Sinn, diese im unkritischen Quartierbereich rot einzufärben, sie ein paar Meter weiter aber mit einer Trottoirüberfahrt zu behindern. Die zitierte Zielsetzung sollte auch in der Fortsetzung der Hegistrasse Gültigkeit haben.

Trottoirüberfahrten können an Orten mit sehr hohem Fussgängeraufkommen durchaus ihre Berechtigung haben. Dies ist im Projektperimeter an der Frauenfelderstrasse jedoch nirgends der Fall.

Für den Verkehrsfluss auf der Hauptverkehrsachse sind Trottoirüberfahrten in Nebenstrassen enorm behindernd und provozieren immer wieder unnötigen Rückstau und Gefahrensituationen. Nicht nur, dass Fahrzeuge fast auf Stillstand abbremsen müssen, um über die Bodenunebenheit zu holpern und den Fussgängern den Vortritt zu lassen, ein Abbremsen hat auch Konfliktpotential mit Velos, die hinter den Fahrzeugen herfahren, diese aufholen und unter Umständen genau dann am Fahrzeug vorbeifahren wollen, wenn die Trottoirüberfahrt frei ist. Solche erzwungenen Verzögerungen im Verkehrsfluss ergeben einen Handorgel-Effekt und behindern letztlich alle Verkehrsteilnehmer, auch die öV-Busse.

Die Verschmälerung der Ein-/Ausfahrten provoziert genauso Gefahrensituationen und Engpässe, ohne den Fussgängern einen erkennbaren Mehrwert zu geben. Darauf ist ebenfalls zu verzichten.

Antrag 6 Es sei eine Bedarfsanalyse zur Ermittlung der zweckmässigen Parkplatzzahl zu erstellen.

Das Projekt verfolgt das Ziel, die gemäss SN 640 291a kritisch zu bewertende Längsparkierung an der Frauenfelderstrasse zu reduzieren. Dies ist möglich, indem die weissen Langzeitparkplätze in eine blaue Zone mit Anwohnerbevorzugung umgewandelt werden. Bezüglich der erforderlichen Anzahl gibt das Projekt jedoch keinen nachvollziehbaren Hinweis. Es ist daher eine alle Nutzergruppen umfassende Bedarfsanalyse zu erstellen. Falls bereits eine Bedarfsanalyse erstellt wurde, ist diese öffentlich zu machen. Danach sind mindestens so viele Parkplätze bestehen zu lassen bzw. neu zu planen, wie die Bedarfsanalyse ergibt. Damit wird Ausweich- und Suchverkehr in den angrenzenden Quartieren vermieden und den Anwohnern der Bestand garantiert.

Gemäss SN 640 291a (Ziff. 8.1) sind «Parkierungsanlagen, deren Benutzung Manöver auf der Fahrbahn erfordern, (...) in der Regel nur an siedlungsorientierten Strassen zulässig.»

Antrag 7 Es seien die Bäume im Projektbereich gestaffelt zu ersetzen.

Bis die im Projekt geplante Ersatzpflanzung für die bestehende Baumallee eine spürbare schatten spendende Wirkung entfalten kann, wird es Jahre dauern. Eine Planung, die zu einer Hitzereduktion in den Städten beiträgt, ist von grosser Bedeutung (siehe dazu auch die Medienkonferenz der Stadt Winterthur zur Klimapolitik, 17. August 2020, in der Winterthur die Klimakrise als einer der grössten Herausforderungen unserer Zeit anerkannt hat und als Grundhaltung eine klimagerechte Gestaltung der Stadt und eine klimaangepasste Bewirtschaftung von Grünräumen nennt). Deshalb sollen Bäume erhalten bleiben, die nicht krank sind, noch eine längere Lebensdauer vor sich haben und nicht aus technischen Gründen gefällt werden müssen. Dadurch kann ihre ökologische und stadtklimatische Wirkung durch ein grösseres Grünvolumen länger zur Verfügung stehen.

Antrag 8 Die Fussgängerschutzinsel seien ohne «harten» Anschlag auszuführen.

Für gehbehinderte Personen, Personen mit Rollator, Personen im Rollstuhl und Personen mit Kinderwagen stellen die geplanten Anschlagkanten der Fussgängerinsel ein Hindernis dar. Die taktile Tastbarkeit für sehbehinderte Personen kann sichergestellt werden, ohne Nachteile für andere Personengruppen zu schaffen (z.B. Variante wie an Promenade in Davos oder ähnliche).

Mit freundlichen Grüssen

Einsprecher 1 – 12

Die Unterschriften liegen dieser Einsprache auf separaten Blättern bei.