

**Auszug**  
**aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 28. September 2011

---

**1196. Schriftliche Anfrage vom Matthias Probst und 5 Mitunterzeichnenden betreffend Strategie für den Einbau von Trottoirrändern bei Sanierungen und Neubauten von Strassen.** Am 22. Juni 2011 reichten Gemeinderat Matthias Probst (Grüne) und 5 Mitunterzeichnende folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2011/225, ein:

In letzter Zeit werden bei Sanierungen und Neubauten von Strassen und Wegen im Übergangsbereich zwischen Fahrbahn und Trottoir immer häufiger harte Trottoirränder eingebaut (4 cm Anschlag, auch „Velokiller-Kanten“ genannt). Dies auch dort, wo diese Kanten von Velofahrenden gequert werden müssen. Andere Lösungen (kurze Furt für Velofahrende, weniger steiler Winkel etc.) werden kaum eingebaut. Grundlage ist eine nationale Bestimmung, welche Menschen mit Sehbehinderung berechtigterweise ermöglichen soll, durch "Wischen" (so wird das Schwenken des Blindenstockes zum Abtasten des Gehbereichs genannt) die Grenze des Gehbereiches erkennen zu können. Für die Velofahrenden bedeutet diese harte Kante allerdings eine erhöhte Sturzgefahr, bei spitzwinkliger Anfahrt noch vermehrt, und zudem jedes Mal einen harten "Schlag" auf das Vorderrad, welches damit langfristig deformiert wird und somit auch zur Unfallgefahr beiträgt. Vor allem bei Führungen des Veloverkehrs mit dem Fussverkehr tritt mitunter eine derart häufige Abfolge solcher "Schläge" auf, dass schon fast von einer Veloschiikanierung gesprochen werden muss, die den Zielen der Veloförderung entgegen steht. Es stellt sich daher die Frage, ob es unter Einbezug aller Beteiligten (Behinderten-Organisationen, Velo- und Fussverkehrsverbände, Verwaltung) nicht möglich ist, pragmatische Lösungen zu finden, die den Sicherheitsanforderungen von Menschen mit Sehbehinderung sowie denen der Rollstuhlfahrenden Rechnung tragen und gleichzeitig die Sicherheits- und Komfortanliegen der Velofahrenden berücksichtigt.

Der Stadtrat wird in diesem Zusammenhang um Beantwortung der folgenden Fragen gebeten:

1. Wie ist die rechtliche Situation genau, welche die Stadt veranlasst, nur noch „Velokiller-Kanten“ zu bauen? Welche Entwicklungen werden diesbezüglich diskutiert oder sind bereits absehbar?
2. Gibt es innerhalb dieser rechtlichen Situation Interpretationsspielraum, wie
  - 30cm breite tiefere Absätze für Velowege?
  - Spürbare Markierungen für Menschen mit einer Sehbehinderung oberhalb der abgeschrägten Trottoirkanten?
  - Auffahrinseln für Velofahrende auf dem Strassenbereich?
  - Schwellen mit mehreren Pflasterstein-Reihen hintereinander, wie es bei Strassenschwellen angewandt wird?
  - Randsteine mit höherer Höhendistanz, aber flacherem Winkel?
  - andere Möglichkeiten?
3. Welche Haltung nimmt der Stadtrat zu diesem Problem ein?
4. Führt die Stadt mit den Velo- und Behinderten-Organisationen Gespräche zur Lösungsfindung und gibt es dabei schon erste Erfolgsaussichten? Wenn nein, wann plant die Stadt, solche Gespräche aufzunehmen?
5. Welche kurz- und langfristige Strategie entwickelt die Stadt im Umgang mit dem Problem wenn langfristig auf städtischen Velowegen alle paar Meter eine „Velokiller-Kante“ die Unfallgefahr für Velofahrende massiv erhöht?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

**Zu Frage 1:** Seit dem 1. Januar 2004 ist das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) in Kraft. Dieses Gesetz schafft die Rahmenbedingungen, die es Menschen mit Behinderungen erleichtern, am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen und insbesondere soziale Kontakte zu pflegen, sich aus- und fortzubilden und eine Erwerbstätigkeit auszuüben (Art. 1 Abs. 2 BehiG). Eine zentrale Aufgabe ist die Schaffung beziehungsweise der Ausbau der hindernisfreien Mobilität.

Gemäss Art. 11 Abs. 4 der Verfassung des Kantons Zürich (KV) haben Menschen mit Behinderungen Anspruch auf Zugang zu öffentlichen Bauten, Anlagen, Einrichtungen und Leistungen.

Das Strassenverkehrsgesetz hält fest, dass Wege, die sich für den Verkehr mit Motorfahrzeugen oder Fahrrädern nicht eignen oder offensichtlich nicht dafür bestimmt sind wie Fuss- und Wanderwege, mit solchen Fahrzeugen nicht befahren werden dürfen (Art. 43 Abs. 1 SVG). Damit Verkehrsflächen dem Fussverkehr zugeordnet werden können, müssen diese folglich so gestaltet sein, dass ihre Bestimmung eindeutig erkennbar ist und sich offensichtlich von befahrbaren Verkehrsflächen unterscheiden. Auch aus Sicht der Verkehrssicherheit ist es wichtig, dass der Strassenraum so gestaltet ist, dass Sehbehinderte nicht aus Versehen auf die Fahrbahn gelangen, weil sie die Abgrenzung nicht taktil ertasten können.

Die Norm SN 521 500 «Behindertengerechtes Bauen» verlangt eine Trennung von Fussgängerbereich und Fahrbereich durch einen ununterbrochenen Absatz von mindestens 3 cm Höhe. Das Bundesgericht hat in einem Fall am 24. November 2009 entschieden, dass von dieser Norm nur abgewichen werden darf, wenn wichtige Gründe vorliegen und die Interessen von Menschen mit Behinderung mit einer anderen Lösung ebenso gut oder sogar noch besser erfüllt werden können (BGE 1C\_280/2009).

Zurzeit laufen die Arbeiten an einer neuen Norm des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) SN 640 075 «Hindernisfreier Verkehrsraum», in der die aktuellen Erkenntnisse und Prinzipien festgehalten werden.

**Zu Frage 2:** Für sehbehinderte Personen ist es wichtig, dass die Trennung von Fussgänger- und Fahrbereich eindeutig ertastet und interpretiert werden kann. Diese Eindeutigkeit ist mit einem geraden Randabschluss von mindestens 3 cm Höhe oder mit einem schrägen Randabschluss mit einer Niveaudifferenz von mindestens 4 cm und einer Schräge von 14° gegeben (vgl. Richtlinien «Behindertengerechte Fusswegnetze: Strassen – Wege – Plätze» der schweizerischen Fachstelle für behindertengerechtes Bauen, Ziff. 2.5.2). Für Rollstuhlfahrende, Menschen mit Rollatoren oder Velofahrende sind bei Querungsstellen schräge Randabschlüsse komfortabler. Eine grössere Niveaudifferenz ist für Menschen mit Gehbehinderung, mit Rollstuhl oder Rollator wiederum nicht oder nur schwer überwindbar.

Nach heutigem Wissensstand eignen sich für niedrige Randabschlüsse an Querungsstellen nur vertikale Absätze von 3 cm Höhe oder schräge Abschlüsse von 4 cm Höhe und 13 bis 16 cm Breite. Niedrigere Abschlüsse oder solche mit flacherem Winkel sind als Abgrenzung nicht geeignet. Andere Elemente wie Belagsbänder, Pflastersteine, Muldenrinnen oder Ähnliches sind allenfalls als Gliederungs- oder Orientierungselemente innerhalb von Fussgängerbereichen (z. B. Fussgänger- oder Begegnungszonen) tauglich, aber nicht als Abgrenzung zur Fahrbahn, da sie nicht gleich gut ertastbar sind. Zudem ist für Sehbehinderte bei diesen Elementen nicht erkennbar, ob es sich nun um ein Gestaltungselement auf einer Fläche oder um eine Grenze zur Fahrbahn handelt. Ähnliches gilt für taktil-visuelle Linien. Diese dienen der Orientierung und Führung von Sehbehinderten, aber als Abgrenzung sind sie ungeeignet, da sie nicht als solche interpretiert werden.

**Zu Frage 3:** Für den Stadtrat hat die hindernisfreie Gestaltung des öffentlichen Raumes eine grosse Bedeutung. Er hat sich in der Teilstrategie Behinderte, Betagte und Kinder auch im Rahmen der Mobilitätsstrategie zu diesem Grundsatz bekannt. Auch die Veloförderung ist für den Stadtrat sehr wichtig. Wie in der Einleitung zur vorliegenden schriftlichen Anfrage richtig festgestellt, sind die schrägen 4 cm hohen Randabschlüsse äusserst unkomfortabel und somit im Widerspruch zu einer attraktiven Infrastruktur für Velofahrende. Der Stadtrat ist daher bestrebt, Lösungen zu finden, die beiden Nutzergruppen gerecht werden. Wo dies nicht vollumfänglich möglich ist, sind geeignete Kompromisse zu finden, wobei aber die Prinzipien des behindertengerechten Verkehrsraumes und die gesetzlichen Vorgaben eingehalten werden müssen.

**Zu Frage 4:** Die Stadt Zürich pflegt schon seit Jahren den Kontakt mit Behinderten- und Veloorganisationen. Seit Ende 2010 läuft zudem ein grosses Projekt unter dem Titel «Arbeitsgruppe Hindernisfreies Bauen». In enger Zusammenarbeit mit den Behindertenorganisationen werden in verschiedenen Teilprojekten Fragen rund um den hindernisfreien Verkehrsraum geklärt. Ein Teilprojekt behandelt konkret die Veloführung. In diesem Projektteam sind sowohl die Behindertenkonferenz Zürich als auch die Pro Velo des Kantons Zürich vertreten. Der Abschluss des Projektes ist für Ende 2011 vorgesehen.

Ein Mitarbeiter des Tiefbauamtes ist überdies Mitglied der Arbeitsgruppe, welche die neue VSS-Norm Hindernisfreier Verkehrsraum erarbeitet. Damit kann die Stadtverwaltung Zürich direkt auf den Normierungsprozess Einfluss nehmen.

**Zu Frage 5:** Niedrige Randabschlüsse werden auch künftig mit einem 3 cm hohen Absatz respektive mit einem 4 cm hohen schräg gestellten Randstein gebaut werden. Die gesetzlichen Vorgaben sind in dieser Hinsicht klar. Möglicherweise werden in Zukunft noch andere gleichwertige Randabschlüsse entwickelt. Da diese aber mindestens gleich gut von Sehbehinderten ertastbar sein müssen wie die heute üblichen Abschlüsse, kann der Fahrkomfort für Velofahrende nicht wesentlich verbessert werden.

Um dennoch möglichst gute Voraussetzungen für den Veloverkehr in der Stadt Zürich zu schaffen, verfolgt der Stadtrat folgende Strategien:

Grundsätzlich besteht das Problem von harten Randabschlüssen auf Velorouten nur bei Übergängen von der Fahrbahn auf gemeinsame Flächen für den Fuss- und Veloverkehr. Das Tiefbauamt hat das Problem erkannt und sucht nach Lösungen.

Im Rahmen des Teilprojektes Veloführung (vgl. Antwort auf Frage 4) werden zudem folgende Ansätze überprüft:

- Einbau des schrägen Randabschlusses in einem Winkel von beispielsweise 45° zur Fahrtrichtung des Velos. Mit diesem Ansatz könnte bei Übergängen von Fahrbahnen oder Radwegen auf gemeinsame Fuss-/Radwege der Komfort für Velofahrende verbessert werden.
- Schmale Bereiche (ca. 20 cm) mit flacherer Absenkung bei Randabschlüssen, die es routinierten Velofahrenden ermöglichen, gezielt einem zu harten Schlag auszuweichen. Ob eine solche Lösung aber die Anforderungen an einen hindernisfreien Verkehrsraum erfüllen, ist noch offen.
- Bei Velofurten soll im Bereich der Mittelinseln der Velobereich geeignet vom Fussgängerbereich abgetrennt werden (zum Beispiel durch einen 3 cm Randabschluss oder einen erhöhten Trennstreifen), so dass der Velobereich ohne Randabschluss ausgeführt werden kann.

Der Komfort von Randabschlüssen hängt auch stark von der baulichen Detailausführung ab. Insbesondere die Neigung der Verkehrsflächen und die Höhe des Belagsüberbaus haben einen grossen Einfluss. Zusammen mit den bauausführenden Stellen wird eine Optimierung der Ausführung geprüft.

Vor dem Stadtrat  
der Stadtschreiber  
**Dr. André Kuy**