



SRB-Nr. 157

**Einfache Anfrage betreffend „Überprüfung der Dimensionierungsrichtlinien für Fahrbahnbreiten“ von Gemeinderat Urs Herzog**

**Beantwortung**

Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

An der Gemeinderatssitzung vom 27. Februar 2013 reichte Gemeinderat Urs Herzog eine Einfache Anfrage an den Stadtrat nach Art. 45 des Geschäftsreglements für den Gemeinderat ein.

**Vorbemerkung**

Die Einfache Anfrage beginnt mit einem Auftrag an den Stadtrat. Für einen Auftrag an den Stadtrat ist gemäss Artikel 43 Geschäftsreglement für den Gemeinderat eine Motion einzureichen. Das Thema ist aber nicht motionsfähig, da ein Richtplan vom Stadtrat erlassen und vom Kanton genehmigt wird. Er ist behördenverbindlich und wird dem Gemeinderat lediglich zur Kenntnis gebracht.

Der Stadtrat beantwortet die Einfache Anfrage wie folgt:

**Ausgangslage**

Die Dimensionierung von Strassen orientiert sich vor allem an den verkehrlichen Funktionen (Belastung, Leistungsfähigkeit, Befahrbarkeit). Darüber hinaus sind jedoch auch andere Aspekte wie Städtebau, Verkehrssicherheit und Wirtschaftlichkeit bei der Querschnittsdimensionierung und Gestaltung der innerstädtischen Strassen zu berücksichtigen (vgl. VSS-

Norm 640 202 „Geometrisches Normalprofil - Erarbeitung“ und Verkehrsrichtplan Kapitel 2.1 Grundsätze und 2.2 Ziele).

Die verkehrliche Funktion der Strassen ist im Verkehrsrichtplan festgelegt. Quartiersammelstrassen haben gemäss Definition nur eine örtliche Bedeutung im Strassennetz. Sie dienen der Sammlung des Verkehrs aus den Erschliessungsstrassen und führen den Verkehr zum übergeordneten Strassennetz. Teilweise dienen sie auch der Verbindung von Quartieren. Die Verkehrsbelastung ist beschränkt und der Lastwagen(Lkw)-Anteil in der Regel sehr gering.

Das Geometrische Normalprofil ist abhängig vom massgebenden Begegnungsfall und setzt sich aus den Grundabmessungen der Verkehrsteilnehmer, dem Bewegungsspielraum, dem Sicherheitszuschlag sowie dem Gegenverkehrszuschlag zusammen. Teilweise ist auch eine zusätzliche lichte Breite zu berücksichtigen. Die Grundlagen zum Geometrischen Normalprofil sind in diversen VSS-Normen<sup>1</sup> geregelt. Bei diesen Normen handelt es sich um Empfehlungen, sie bilden keine gesetzliche Grundlage (vgl. 641 000 „Normenwerk des VSS“).

Für den Begegnungsfall Lkw/Lkw beispielsweise ergibt sich für unterschiedliche Geschwindigkeiten folgende lichte Breite:

Tempo 50 = 7.3 m, reduzierte Geschwindigkeit (Tempo 30) = 6.6 m

Der seitliche Sicherheitszuschlag kann auch ausserhalb der Fahrbahn angeordnet werden, so dass sich eine Fahrbahnbreite für den Begegnungsfall Lkw/Lkw von 6.7 m (Tempo 50) bzw. 6.0 m (reduzierte Geschwindigkeit) ergibt. In Frauenfeld weist zum Beispiel die Vorstadt wie auch die Ringstrasse eine Strassenbreite von 6.0 m auf.

Alle möglichen Begegnungsfälle gleichzeitig auf einem Strassenabschnitt zuzulassen, würde bedeuten, dass überbreite Strassenräume entstehen würden, welche im Extremfall zu Rückbauten von Liegenschaften führen (u.a. Vorstadt) und so den übrigen Zielsetzungen massiv widersprechen würden. Auszug aus der VSS-Norm 640 202: „Es sind nicht alle Kombinationen von Begegnungen und Überholungen zu gewährleisten.“

Auf Quartiersammelstrassen wird der Radverkehr im Mischprinzip geführt. Aus diesem Grund sind für die Dimensionierung des Fahrbahnquerschnittes insbesondere auch die Belange des Radverkehrs zu berücksichtigen. Hierbei sind insbesondere die Ergebnisse des Forschungsauftrages „Strassen mit Gemischtverkehr: Anforderungen aus der Sicht der Zweiradfahrer“<sup>2</sup> von Interesse. Aus der Studie geht hervor, dass Fahrbahnbreiten zwischen 6 bis 7 m für den Be-

<sup>1</sup> VSS-Normen: 640 200 „Geometrisches Normalprofil - Allgemeine Grundsätze, Begriffe und Elemente“, 640 201 „Geometrisches Normalprofil - Grundabmessungen und Lichtraumprofil der Verkehrsteilnehmer“ sowie 640 202 „Geometrisches Normalprofil - Erarbeitung“

<sup>2</sup> Forschungsauftrag des Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation / Bundesamt für Strassen vom Januar 2003

gegnungsfall Velo / Personenwagen (Pw) ein sog. Zwischenprofil darstellen, bei welchen mit zunehmender Verkehrsbelastung systematische Verletzungen des Raumanspruchs des Veloverkehrs verbunden mit einer Sicherheitsgefährdung beobachtet wurden. Der Forschungsauftrag empfiehlt daher im Innerortsbereich Fahrbahnbreiten zwischen 6.0 bis 7.0 m zu vermeiden (vgl. Erläuterungen zum Verkehrsrichtplan Kapitel 1.2.4 Fahrbahnbreiten und Radstreifen, S. 11).

## **Erwägungen**

Der Stadtrat verfolgt mit dem Verkehrsrichtplan das Ziel, den übergeordneten Verkehr aus dem Stadtgebiet auf die zukünftige Stadtentlastung zu verlagern. Nach einer umfassenden Evaluation im Rahmen des Verkehrsrichtplans und Diskussion im Stadtrat wurde daher die Stadtentlastung im Richtplan Siedlung und Verkehr eingetragen. Gleichzeitig ist es ein wichtiges Anliegen der künftigen Stadtentwicklung, die auch im Richtplan Siedlung und Verkehr festgeschrieben ist, die Strassen nicht nur als funktionale Verkehrsinfrastrukturen zu betrachten, sondern als Stadträume aufzuwerten und weiter zu entwickeln. Die Strassenraumgestaltung und -dimensionierung soll somit zukünftig verstärkt städtebauliche Aspekte sowie die Bedürfnisse des Fuss- und Radverkehrs und des Aufenthalts berücksichtigen, ohne dass die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs grundsätzlich beeinträchtigt werden.

Unter Berücksichtigung der gültigen VSS-Normengruppe 640 200 - 640 202 Geometrisches Normalprofil sowie der Ergebnisse anderer Forschungsergebnisse wurden daher im Richtplan die Fahrbahnbreiten für Hauptsammelstrassen mit 6.0 m und für Quartiersammelstrassen mit 5.0 bis 6.0 m festgelegt. Diese Dimensionierung berücksichtigt somit insbesondere die Bedürfnisse des Radverkehrs.

Darüber hinaus zeigen verschiedene Untersuchungen (Knoflacher 1981, ZHAW 2009), dass zwischen Fahrbahnbreiten, Strassenraumgestaltung und Fahrverhalten ein enger Zusammenhang besteht. Mit schmäleren Fahrbahnen kann positiv auf die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten eingewirkt werden, was sich indirekt wieder positiv auf die Verkehrssicherheit aber auch die Lärm- und Luftemissionen des Strassenverkehrs auswirkt. Zudem können Flächen für den Fussverkehr und Aufenthalt gewonnen, respektive der Flächenverbrauch reduziert werden. Dies entspricht auch dem Ziel der Wirtschaftlichkeit und Angemessenheit.

Der Begegnungsfall Lkw/Lkw kann bei einer Fahrbahnbreite von 6.0 m weiterhin abgewickelt werden, jedoch nur bei reduzierten Geschwindigkeiten. Die Beispiele der Zürcherstrasse in der Vorstadt oder der Ringstrasse, die jeweils eine Fahrbahnbreite von 6.0 m aufweisen, zeigen,

dass der Begegnungsfall Lkw/Lkw auch bei diesen Fahrbahnbreiten abgewickelt werden kann. Die Tabelle im Richtplan ist jedoch zugegebenermassen insofern verwirrend, da der Hinweis auf die reduzierten Geschwindigkeiten nicht vermerkt ist.

Der Stadtrat ist sich bewusst, dass die Abmessungen der Fahrzeuge in der Schweiz immer grösser werden. Die maximal zulässige Breite beträgt neu 2.55 m anstelle 2.50 m, in Ausnahmen (z.B. Kühlaggregate) sind sogar 2.60 m zulässig. Die Dimensionierungsrichtlinien im Verkehrsrichtplan sind als Orientierungswerte zu verstehen, die analog der VSS-Norm 640 202 „Geometrisches Normalprofil - Erarbeitung“ den örtlichen Gegebenheiten angepasst werden müssen und sollen. Im Industriegebiet mit hohem Schwerverkehrsanteil (z.B. aktueller Ausbau Langfeldstrasse) sind andere Fahrbahnbreiten anzustreben als im Stadtzentrum resp. in den Wohnquartieren.

Insgesamt beurteilt der Stadtrat die Festlegungen im Verkehrsrichtplan betreffend der Gestaltung und Dimensionierung der Strassen als zweckmässig. Sie entsprechen den Zielsetzungen der künftigen Stadt- und Verkehrsentwicklung der Stadt Frauenfeld sowie den aktuellen VSS-Normen. Falls die Erkenntnisse des Forschungsauftrages „Geometrisches Normalprofil für alle Fahrzeugtypen“ der ETH Zürich aus dem Jahr 2010 in eine Norm übergeführt werden, wird auch der Verkehrsrichtplan entsprechend überprüft.

### **Beantwortung der einzelnen Fragen:**

1. *Im Normalfall halten wir uns alle an die bestehenden Normen (SIA Normen bei Bauten / SUVA Vorschriften in Betrieben / VSS Normen im Strassenbau). Ist der Stadtrat grundsätzlich der Meinung diese Normen einzuhalten?*

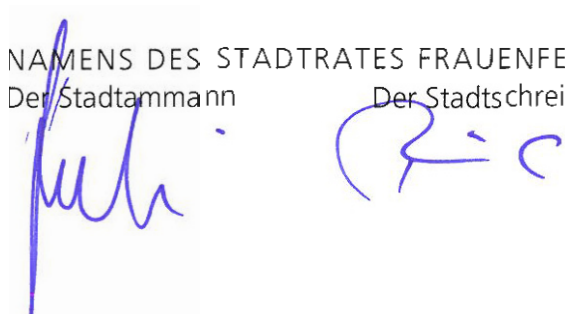
Ja, der Stadtrat ist der Meinung, diese Normen einzuhalten. Die Festlegungen des Richtplanes Siedlung und Verkehr berücksichtigen die aktuellen VSS-Normen, wobei es sich bei diesen um Empfehlungen und nicht um gesetzliche Vorgaben handelt.

2. *Ist der Stadtrat bereit, die vorhandenen Dimensionierungsrichtlinien im Richtplan Siedlung und Verkehr den Vorschriften (VSS-Normen) und den bestehenden Verhältnissen (Überbreite Busse) anzupassen?*

Die Dimensionierungsrichtlinien im Richtplan Siedlung und Verkehr entsprechen bereits den VSS-Normen. Bei den definierten Fahrbahnbreiten handelt es sich um Breiten, welche die verkehrlichen Anforderungen erfüllen, gleichzeitig aber im Rahmen des Möglichen die im Richtplan formulierten übergeordneten Ziele unterstützen. Falls die Erkenntnisse des Forschungsauftrages „Geometrisches Normalprofil für alle Fahrzeugtypen“ der ETH Zürich aus dem Jahr 2010 in eine Norm überführt werden, wird auch der Verkehrsrichtplan entsprechend überprüft. Aus Sicht des Stadtrats besteht daher vorläufig kein Handlungsbedarf.

Frauenfeld, 28. Mai 2013

NAMENS DES STADTRATES FRAUENFELD  
Der Stadtkammann                      Der Stadtschreiber



Beilage:

Einfache Anfrage

Urs Herzog  
FDP  
Sägestrasse 5  
8500 Frauenfeld

Einfache Anfrage (Art. 45 Geschäftsreglement)

### **"Ueberprüfung der Dimensionierungsrichtlinien für Fahrbahnbreiten"**

Der Stadtrat wird **beauftragt**, die im Richtplan Siedlung und Verkehr vom 2011 auf Seite 13 dargestellten Dimensionierungsrichtlinien der Fahrbahnbreiten mit den Normen und Empfehlungen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute, kurz VSS, zu überprüfen.

### **Begründung**

Zwei Beispiele daraus:

In der jetzigen Dimensionierungsrichtlinie ist für Hauptsammelstrassen eine Ausbaugeschwindigkeit von 50 km/h und ein massgebender Begegnungsfall Lkw/Lkw notiert. In der zur Zeit gültigen VSS Norm SN640 201 wird daraus eine minimale lichte Fahrbahnbreite bei Gegenverkehrsbetrieb von 7.30 Metern berechnet. Darin werden Lkw/Busse mit einer Breite von 2.50 Metern berücksichtigt. In der Empfehlung der ETH (Vorschungsauftrag 2010 von der VSS [www.ivt.ethz.ch/iv/research/gnp/index](http://www.ivt.ethz.ch/iv/research/gnp/index)) sind bereits die breiteren Fahrzeuge von 2.55 Meter (Stadtbusbreite / neue Lkw) berücksichtigt worden, was zu einer neu berechneten Strassenbreite von 7.60 führt. Jetzt ist eine Fahrbahnbreite von 6.0 m eingetragen.

Für die Quartiersammelstrassen wurde eine Ausbaugeschwindigkeit von 50 km/h und ein massgebender Begegnungsfall Lkw/Pw notiert. In der zur Zeit gültigen VSS Norm SN640 201 wird daraus eine minimale lichte Fahrbahnbreite bei Gegenverkehrsbetrieb von 6.40 Metern berechnet. Darin werden Lkw/Busse mit einer Breite von 2.50 Metern berücksichtigt. In der Empfehlung der ETH (Vorschungsauftrag 2010 von der VSS) sind bereits die breiteren Fahrzeuge von 2.55 Meter (Stadtbusbreite / neue Lkw) berücksichtigt worden, was zu einer neu berechneten Strassenbreite von 6.80 führt. Jetzt ist eine Fahrbahnbreite von 5.0 – 6.0 m eingetragen.

Deshalb interessieren mich folgende zwei Fragen:

Im Normalfall halten wir uns alle an die bestehende Normen (SIA Normen bei Bauten / SUVA Vorschriften in Betrieben / VSS Normen im Strassenbau) Ist der Stadtrat grundsätzlich der Meinung diese Normen einzuhalten?

Ist der Stadtrat bereit, die vorhandenen Dimensionierungsrichtlinien im Richtplan Siedlung und Verkehr den Vorschriften (VSS-Normen) und den bestehenden Verhältnissen (Ueberbreite Busse) anzupassen?

Ich bedanke mich beim Stadtrat für die ausführliche Beantwortung meiner Fragen.

Frauenfeld, 23.02.2013

Urs Herzog

