

Der Stadtrat Zofingen

an den Einwohnerrat

ER.2021.204

Postulat von Michael Wacker (SP) vom 13. September 2021 betreffend "Erhöhung der Verkehrssicherheit bei der Unterführung Strengelbacherstrasse K233" (dringliche Überweisung); Bericht und Antrag

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

I Vorstoss

1. Einleitung, Sachverhalt und Ausgangslage

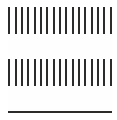
Der Vorstoss wurde nach Eingang auf der Homepage der Stadt Zofingen publiziert. Der Einwohnerrat hat an seiner Sitzung vom 13. September 2021 das Postulat betreffend Erhöhung der Verkehrssicherheit bei der Unterführung Strengelbacherstrasse K233 als dringlich erklärt und an den Stadtrat überwiesen.

Die Bestrebungen für die Sanierung des SBB-Niveauübergangs an der Strengelbacherstrasse K233 gehen in die 70er Jahre zurück. Sie waren immer wieder Gegenstand von intensiven politischen, städtebaulichen und verkehrsplanerischen Diskussionen. Im Jahre 2006 nahm eine gemischte städtisch-kantonale Arbeitsgruppe unter Beizug eines Ingenieurbüros die Arbeiten für eine Sanierung des SBB-Niveauübergangs an der Strengelbacherstrasse K233 wieder auf.

Dem zur Ausführung gelangten Unterführungsbauprojekt mit einer 90-Grad-Kurve – insbesondere der Wahl der Linienführung und des Längenprofils – waren umfangreiche Abklärungen mit Gegenüberstellungen von verschiedenen Alternativen vorausgegangen. Geprüft wurden eine Unter- und eine Überführung.

2. Infrastruktur Fuss- und Veloverkehr

Die Radfahrenden werden richtungsgetreunt und die Zufussgehenden richtungsunabhängig geführt. Die Breite der kombinierten Rad- und Fusswege in der Unterführung beträgt beidseitig je 2,50 m (resp. 3 m lichte Weite, zuzüglich Bankettbreite). Die Maximalneigung in der Unterführung beträgt 8 %. Die kombinierten Rad- und Gehwege wurden behindertengerecht erstellt. Das Gefälle beträgt bei diesen max. 6 %. Mit der neuen SBB-Unterführung werden die Radfahrenden von der Rampe



Güterstrasse via die neue Überbauung Forstacker in Richtung Luzernerstrasse K104 geführt (max. zulässige Rampenneigung 6 %).

3. Chronologie Bau der SBB-Unterführung Strengelbacherstrasse K233

Der Einwohnerrat stimmte am 16. März 2009 der SBB-Unterführung Strengelbacherstrasse K233 zu. In der Volksabstimmung vom 17. Mai 2009 wurde der Kreditbeschluss mit 3'301 Ja- zu 296 Nein-Stimmen angenommen (entspricht einer Zustimmung von 91 %). Nach der Projektgenehmigung 2012 erfolgte der Baubeginn im März 2012. Im November 2015 konnte die SBB-Unterführung dem Verkehr übergeben werden.

4. Zielsetzungen SBB-Unterführung Strengelbacherstrasse teilweise erreicht

Mit der Sanierung des SBB-Niveauübergangs fielen die langen – pro Tag bis zu insgesamt acht Stunden dauernden – Schliesszeiten weg. Die Wohn- und Arbeitsqualität im Umfeld des Bahnhofs sowie das altstadtnahe Stadtbild wurden aufgewertet. Es ergaben sich Verbesserungen bei den Immissionen (Luft und Lärm) wie auch bei der Verkehrssicherheit. Mit der SBB-Unterführung wurde eine leistungsfähige West-Ost-Beziehung – vor allem für den Individualverkehr – geschaffen. Unbefriedigend ist die Verkehrssituation hauptsächlich für den Fuss- und Veloverkehr.

Es zeigte sich schon relativ bald nach der Inbetriebnahme der SBB-Unterführung Strengelbacherstrasse K233, dass die kombinierten Rad- und Gehwege zu schmal konzipiert wurden. Die nutzbare Breite von 2,50 m ist nach heutigen Erkenntnissen unzureichend. Heute würde eine solche Verbindung (kombinierter Fuss- und Radwege, Hauptroute mit Einrichtungsverkehr Velo) mind. 3 m breit gebaut. Hinzu käme noch eine Kurvenverbreiterung von mind. 30 cm. Auch wurde das Potenzial und die wachsende Bedeutung des Veloverkehrs deutlich unterschätzt. Die Bedürfnisse des Veloverkehrs werden seither bei laufenden und künftigen Projekten umfassend berücksichtigt.

Erschwerend kommt hinzu, dass sich die separat geführten kombinierten Rad- und Gehwege in einer Gefällstrecke und abschnittsweise im Kurvenbereich befinden. Es kam in der Folge zu Konflikten und Unfällen von Radfahrenden. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) erhebt schweizweit die polizeilich registrierten Unfälle und wertet sie nach einheitlichen Kriterien (Nomenklatur) aus. Im Zeitraum vom 1. Januar 2016 bis am 31. Dezember 2021 ereigneten sich drei Fahrradunfälle (Nordseite, Kurveninnenseite), wovon zwei unter Alkoholeinfluss geschahen. Es waren ein Schwerverletzter und zwei Leichtverletzte zu beklagen. Unfälle mit Zufussgehenden wurden im Betrachtungszeitraum keine polizeilich registriert. Über die nicht polizeilich registrierten Unfälle (wie z. B. Fastunfälle, nicht gemeldete Unfälle) oder über die Dunkelziffer können weder der Kanton noch die Stadt Angaben machen.

II Bericht

1. Vorstoss

Seit 2018 ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit in der SBB-Unterführung Strengelbacherstrasse K233 ein Dauerthema an den regelmässig stattfindenden Besprechungen mit dem Kanton. Es stellte sich in den Gesprächen heraus, dass eine Verbesserung der Verkehrssicherheit durch eine Verbreiterung der kombinierten Fuss- und Radwege erreicht werden könnte. Bauliche Massnahmen (z. B. eine Verbreiterung) wurden aber aus Sicht des Kantons als unverhältnismässig und als zu teuer ausgeschlossen.

2. Massnahmen Signalisierungen und Markierungen

Kanton und Stadt sind sich bewusst, dass die gefährliche und schwierige Situation aufgrund der bestehenden Infrastruktur verbessert und Unfälle künftig verhindert werden müssen. Die gewählten Massnahmen basieren auf der bestehenden SBB-Unterführung der Strengelbacherstrasse K233. Sie konzentrieren sich auf die Verbesserung der Signalisation und Markierung sowie auf die Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden (wie z. B. "Rücksicht-Danke!"). Es wurden folgende Massnahmen im Frühjahr 2022 umgesetzt (vgl. Medienmitteilung der Stadt vom 21. Dezember 2021):

- Sensibilisierungskampagne Frühling/Sommer 2022: Signale und Bodenmarkierungen appellieren an die gegenseitige Rücksichtnahme und eine angemessene Geschwindigkeit.
- Die Fussgänger- und Velobereiche wurden mit zusätzlichen Piktogrammen am Boden markiert. Die beiden Bereiche wurden mit einer durchgezogenen Sicherheitslinie klarer getrennt.
- Zur Verbesserung der Sicht beim westlichen Fussgängerstreifen wurde der oberste Teil des Geländers entfernt. Es wurden Reflektoren angebracht.
- Der Radstreifen in den Bereichen Einfahrt Altstadt-/Bahnhof-Parking und Einmündung Frikartstrasse wurden mit einer roten Bodenmarkierung verdeutlicht.

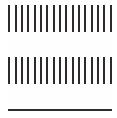
Wenn die vorstehenden Massnahmen nicht die erhoffte Wirkung erzielen (was schwierig zu messen sein wird), sind zusammen mit dem Kanton weitergehende Einschränkungen vorzusehen, wie z. B.:

- Dynamische und verkehrsabhängige Massnahmen (wie z. B. Bewegungsmelder, Warnblinker)
- Zulassung der Beziehung auf der Nordseite (Kurveninnenseite) nach Strengelbach nur noch für Velofahrende (Richtungsverkehr)
- Führung der Zufussgehenden über den Freiverlad (kleiner Umweg) auf der Südseite der Unterführung Strengelbacherstrasse K233 nach Strengelbach im Gegenverkehr (Kurvenaussenseite ist übersichtlicher)
- Sperrung der Nordseite der Unterführung Strengelbacherstrasse K233 für Velofahrende
Die Velofahrenden müssen dann – um nach Strengelbach zu gelangen – die Unterführung nutzen (Mischverkehr/MIV). In diesem Fall müsste die heute signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h hinterfragt werden.

Alle weitergehenden Massnahmen würden die Attraktivität der Unterführung Strengelbacherstrasse K233 schmälern. Die Massnahmen müssten zusammen mit dem Kanton evaluiert werden und sich innerhalb der Schranken des eidgenössischen Strassenverkehrsrechts bewegen. Auf bauliche Massnahmen (z. B. trennende Einbauten) auf den Rad- und Gehwegen ist zu verzichten, weil sie die nutzbare Breite (Querprofil) weiter einengen würden.

3. Zusammenfassung und Schlussfolgerung

Es zeigte sich exemplarisch am Beispiel der SBB-Unterführung Strengelbacherstrasse K233, dass die Planung einer guten und sicheren Veloinfrastruktur nicht nur fundierte Kenntnisse der Veloeigenschaften und Besonderheiten bedarf, sondern dass das Velo von Anfang an als eigenständiges Verkehrsmittel zu berücksichtigen ist. Nur so entstehen auch bei komplexen Vorhaben sichere, zukunftsgerichtete und velogerechte Lösungen. Eine nachträgliche Korrektur oder substanzielle Verbesserung einer einstmals gebauten Veloinfrastruktur, z. B. durch die Verbreiterung des Radwegs, ist nur mit massiven baulichen Veränderungen und mit immensen Kosten möglich. Auch aus Sicht des Stadtrats ist eine Verbesserung der zu engen Platzverhältnisse in der SBB-Unterführung der Strengelbacherstrasse K233 nicht verhältnismässig.



III Antrag

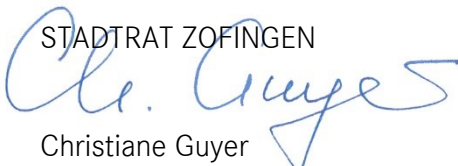
Der Stadtrat stellt Ihnen folgenden

Antrag

Der Bericht zum Postulat von Michael Wacker (SP) vom 13. September 2021 betreffend Erhöhung der Verkehrssicherheit bei der Unterführung Strengelbacherstrasse K233 sei zur Kenntnis zu nehmen.

Zofingen, 27. April 2022

Freundliche Grüsse

STADTRAT ZOFINGEN

Christiane Guyer
Stadtammann


Dr. Fabian Humbel
Stadtschreiber