

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Beantwortung der Interpellation betreffend Verkehrskonzept Neuwiesen 4.0, eingereicht von Gemeinderat A. Geering (CVP/EDU-Fraktion) und Gemeinderätin R. Heuberger (FDP-Fraktion)

Am 30. November 2020 reichte Gemeinderat Andreas Geering (CVP/EDU) namens der CVP/EDU-Fraktion und Gemeinderätin Romana Heuberger (FDP) namens der FDP-Fraktion mit 17 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgende Interpellation ein:

«Am 17. Mai 2009 wurde der Rahmenkredit Masterplan Stadtraum Bahnhof mit 67,3% Ja-Stimmen angenommen. Bezüglich Rudolfstrasse steht im Abstimmungsbüchlein von damals «Für den motorisierten Individualverkehr wird der Zugang zur Rudolfstrasse weiterhin gewährleistet sein» (S. 4). An einer Informationsveranstaltung der Stadt «Bauprojekte am Bahnhof Winterthur» vom 23. März 2017 war die MIV-Vorfahrt zum Bahnhof via Wart-, Rudolf- und Paulstrasse im Einbahnverkehr vorgesehen. (S.29 der Dokumentation zur Veranstaltung). Am 12. August 2020 nahm der Stadtrat das Verkehrskonzept Neuwiesen 4.0 aus dem Jahr 2019 zustimmend zur Kenntnis (SR.20.482-1). Darin sind Gertrud-, Paul-, Wart-, und Rudolfstrasse neu mit einem Fahrverbot für Motorwagen und Motorräder belegt.

Aus dem Verkehrskonzept Neuwiesen 4.0 ergeben sich zum Gebiet zwischen Rudolf- und Neuwiesenstrasse folgende Fragen:

- 1. Wann und durch welche Instanz wurde entschieden, auf den betreffenden oben genannten Strassen ein Fahrverbot festzulegen? Ist der Stadtrat auch der Ansicht, dem Fahrverbot fehle die demokratische Legimitation angesichts des Abstimmungsbüchleins von 2009?*
- 2. Kapitel 8.4 weist darauf hin, dass die Zugänglichkeit für den MIV «auf das notwendige beschränkt» werden soll. Im Gebiet befinden sich verschiedene Arzt- und Zahnarztpraxen. Wie wird die Erreichbarkeit dieser Gesundheitsdienstleistenden für Personen sichergestellt, welche die Wege nicht zu Fuss gehen können?*
- 3. Im Kapitel 4 wird argumentiert, dass es dank des Bahnhofparkhauses möglich sei öffentliche Parkplätze an der Wartstrasse zu reduzieren. Weiter wird im Kapitel 8.1 festgehalten, dass mit 145 Kiss+Rail-Parkfeldern im Bahnhofparking die Bahnstufenzufahrt gewährleistet sei. Sind diese Aussagen ein Bekenntnis des Stadtrates zu einem langfristigen Erhalt des Bahnhofparkhauses? Sollte das Bahnhofparkhaus eines Tages aufgehoben werden, ist der Stadtrat auch der Meinung, dass a) Kiss+Rail am Bahnhof weiterhin möglich sein muss und wo wäre dies möglich und b) die 625 Parkplätze in Bahnhofsnähe ersetzt werden müssten? Wo in Bahnhofsnähe würde der Ersatz realisiert?*
- 4. Im Kapitel 8.9 «Parkierung» beschränken sich die Überlegungen bezüglich Motorräder und Roller auf zwei Punkte «Für das Neuwiesenquartier ist ein zweckmässiges Angebot zu konzipieren, inkl. Moto-Parkfeldern und Parkfelder für Cargo-Bikes». Abstellplätze für Motorräder seien an der Salstrasse möglich. In der jüngeren Vergangenheit gibt/gab es mindestens Motorradparkplätze an der Gertrud-, der Paul- und der Wartstrasse. Wie viele Motorradparkplätze gibt es aktuell zwischen Rudolf- und Neuwiesenstrasse? Wie viele Motorradparkplätze gab es vor 10 Jahren in diesem Gebiet? Wieviel sind künftig im Gebiet geplant und wo? Ist der Stadtrat auch der Meinung, dass neben der Saalstrasse auch an der Gertrudstrasse oder im Bereich Zentrum Neuwiesen Motorradparkplätze wünschenswert und machbar sind?»*

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

1. Legislaturprogramm

Gemäss Legislaturprogramm 2018 – 2022 des Stadtrates soll Winterthur als Langfristziel eine stadtverträgliche Mobilität ermöglichen. Der Schwerpunkt zur Umsetzung dieses Ziels liegt dabei auf der Stärkung des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie des Fuss- und Veloverkehrs und den entsprechenden Massnahmen und Vorhaben. Als weiteres Langfristziel will der Stadtrat, dass Winterthur ein lebendiger Stadtraum mit starken Quartierzentren und attraktiven Grün- und Freiräumen ist. Der Schwerpunkt zur Umsetzung dieses Ziels ist ein vielfältiger Stadtraum mit beispielsweise der Massnahme, die öffentlichen Räume aufzuwerten.

Das Neuwiesenquartier ist aufgrund der regen Bautätigkeiten und Planungen im Bahnhofsumfeld durch eine intensive städtebauliche Dynamik geprägt. Diese Dynamik muss unter Berücksichtigung der Legislaturziele des Stadtrates die zukünftige Mobilität bewältigen und sicherstellen, dass das Neuwiesenquartier ein vielfältiger und lebendiger Stadtraum mit attraktiven Grün- und Freiräumen bleibt.

2. Verkehrskonzept Neuwiesen

Eine wesentliche Grundlage für die Bewältigung der zukünftigen Mobilität ist das Verkehrskonzept Neuwiesen aus dem Jahr 2008 bzw. 2012. Dieses Konzept war ein Teilprojekt des Masterplans Stadtraum Bahnhof und in der Abstimmungszeitung erwähnt. Der Rahmenkredit von 84 Millionen Franken für den Masterplan Stadtraum Bahnhof wurde in der Volksabstimmung vom 17. Mai 2009 bewilligt.

In der Antwort auf die schriftliche Anfrage betreffend Umsetzung des «Verkehrskonzepts Neuwiesen» hat der Stadtrat zu den umgesetzten und noch offenen Massnahmen detailliert Stellung genommen (GGR-Nr. 2015.100 vom 16. März 2016).

3. Neugestaltung Rudolfstrasse

Eine andere wesentliche Grundlage für das Verkehrskonzept Neuwiesen 4.0 ist das Richtprojekt Neuwiesenquartier von 2014, welches das Verkehrssystem und die Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raums festlegt. Dieses Richtprojekt war unter anderem Grundlage für den Kredit des Teilprojekts Masterplan Stadtraum Bahnhof für die Neugestaltung Rudolfstrasse und die Erstellung der Velostation Nord (GGR-NR. 2015.91 vom 11. November 2015).

4. Integrales Verkehrskonzept Neuwiesen 4.0

Der Stadtrat hat das Verkehrskonzept Neuwiesen 4.0 am 12. August 2020 zur Kenntnis genommen. Das Konzept basiert auf den Grundlagen und den laufenden Projekten, wie zum Beispiel der Neugestaltung der Rudolfstrasse, dem Sanierungskonzept Wartstrasse, dem Konzept der Veloschnellrouten und den Arbeiten zur Verkehrsberuhigung der Quartiere Neuwiesen und Oberfeld. Weiter gibt das Konzept Auskunft über die Bestandesaufnahme der aktuellen Situation, die Rahmenbedingungen und die Ziele. Der Bericht deckt Lücken und Widersprüche auf und entwickelt ein differenziertes Konzept mit entsprechenden Massnahmen. Das Produkt ist somit letztlich ein integrales Verkehrskonzept Neuwiesen.

Am 13. November 2020 wurde über das Verkehrskonzept und die Auflage des Strassenprojekts Wartstrasse und des Strassenprojekts Rudolfstrasse 3. Etappe inklusive Strickerstrasse, Gertrudstrasse und Paulstrasse mit einer Medienmitteilung informiert. Die Strassenprojekte lagen gemeinsam vom 13. November bis 14. Dezember 2020 zur Mitwirkung nach § 13 Strassengesetz (StrG) öffentlich auf. Die öffentliche Planaufgabe nach § 16 StrG ist zusammen mit der Publikation der Verkehrsverordnung 2021 vorgesehen. Anschliessend wird der Stadtrat dem Grossen Gemeinderat einen entsprechenden Kredit beantragen.

Wie diesen Ausführungen entnommen werden kann, befindet sich das Verkehrskonzept Neuwiesen 4.0 im Rahmen der beiden Strassenprojekte im Mitwirkungsverfahren. Demokratische und rechtliche Bewilligungen stehen in dieser Phase der Planung und Projektierung selbstverständlich noch aus.

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

«Wann und durch welche Instanz wurde entschieden, auf den betreffenden oben genannten Strassen ein Fahrverbot festzulegen? Ist der Stadtrat auch der Ansicht, dem Fahrverbot fehle die demokratische Legimitation angesichts des Abstimmungsbüchleins von 2009?»

Der Stadtrat hat das Verkehrskonzept Neuwiesen 4.0 am 12. August 2020 zur Kenntnis genommen. Das Tiefbauamt wurde beauftragt, das Konzept mit einer Medienmitteilung zusammen mit der Auflage des Strassenprojekts Wartstrasse und des Strassenprojekts Rudolfstrasse 3. Etappe inkl. Strickerstrasse, Gertrudstrasse und Paulstrasse zu kommunizieren und den Beschluss zu veröffentlichen.

Der Stadtrat ist nicht der Ansicht, dass dem Verkehrskonzept Neuwiesen 4.0 die demokratische Legitimation fehlt. Der Interpellant und die Interpellantin begründen diese Befürchtung mit der Abstimmungszeitung zum Rahmenkredit Masterplan Stadtraum Bahnhof von 2009 und zitieren, dass für den motorisierten Individualverkehr der Zugang zur Rudolfstrasse weiterhin gewährleistet sein müsse. Dieser Satz ist aus dem Zusammenhang gerissen. Die vollständige Aussage in der Abstimmungszeitung heisst: «Für den motorisierten Individualverkehr wird der Zugang zur Rudolfstrasse weiterhin gewährleistet sein. Die Quartiersversorgung, die Bahnhofsvorfahrt zum Ein- und Aussteigenlassen und für Taxis sowie die Zu- und Wegfahrt zu den 460 Parkplätzen auf dem Parkdeck und weiteren rund 1'600 Parkplätzen des Gebiets sind auch weiterhin sichergestellt.»

Es war somit schon damals klar die Absicht, dass die «Rückseite des Bahnhofs» aufgewertet werden soll und dementsprechend der motorisierte Individualverkehr mit der Schliessung der Rudolfstrasse eingeschränkt werden wird. Dieser Grundsatz hat der Grosse Gemeinderat mit der Bewilligung des Kredits für die Neugestaltung der Rudolfstrasse und Erstellung der Velostation Nord (GGR-Nr. 2015.91) am 21. März 2016 bestätigt: «Das Ziel ist, dem Neuwiesenquartier durch die Umgestaltung der Rudolfstrasse ein neues Gesicht zu verleihen und den Bezug zum Bahnhof zu stärken. Die Rudolfstrasse wird als ein einheitlicher, asphaltierter Platzraum von der Fassade bis zur Bahnhofsmauer gestaltet. Die bisherig wenig attraktive Bahnhofsrückseite wird in ihrer Attraktivität erheblich gesteigert.»

Das Verkehrskonzept Neuwiesen 4.0 verstösst nicht gegen diesen Grundsatz. Es ermöglicht zum Beispiel, dass alle Quartierstrassen neu im Gegenverkehr erschlossen werden. Dadurch bestehen direkte Zu- und Wegfahrtsmöglichkeiten ab der Neuwiesenstrasse zu den einzelnen Liegenschaften, ohne Mehrfahrten und Umwege über die Rudolfstrasse.

Die Fahrverbotszone soll sich ab der Neuwiesenstrasse über die Gertrudstrasse, Paulstrasse, Wartstrasse und östliche Konradstrasse bis zur Rudolfstrasse erstrecken. Es soll eine einheitliche Reglementierung als Fahrverbotszone mit dem zweiteiligen Verbot für Motorwagen und Motorräder festgelegt werden (Sig. 2.13). Mit einem Zusatzsignal werden bewusst der Güterumschlag und die Zufahrt für die Ladetätigkeit für Hotelgäste des Hotels Wartmann sowie für weitere Berechtigte erlaubt. Diese Reglementierung entspricht der bereits in der Fussgängerzone Altstadt umgesetzten Regelung. Kunden für den Zweck des Güterumschlags sowie Beschäftigten, Anwohnerinnen und Anwohnern sowie Besucherinnen und Besuchern bleibt die Zufahrt auf private Parkplätze gestattet. Handwerkerinnen und Handwerker sollen auch Handwerkerkarten bei der Stadtpolizei beziehen dürfen, um vor Ort zu parkieren. In ihrer Mobilität eingeschränkte Personen können mit einer speziellen, dafür vorgesehenen Parkkarte vor Ort parkieren.

Das Verkehrskonzept Neuwiesen 4.0 befindet sich im Rahmen des Strassenprojekts Wartstrasse und des Strassenprojekts Rudolfstrasse 3. Etappe inklusive Strickerstrasse, Gertrudstrasse und Paulstrasse im Mitwirkungsverfahren. Demokratische und rechtliche Bewilligungen stehen in dieser Phase der Planung und Projektierung selbstverständlich noch aus.

Zur Frage 2:

«Kapitel 8.4 weist darauf hin, dass die Zugänglichkeit für den MIV «auf das notwendige beschränkt» werden soll. Im Gebiet befinden sich verschiedene Arzt- und Zahnarztpraxen. Wie wird die Erreichbarkeit dieser Gesundheitsdienstleistenden für Personen sichergestellt, welche die Wege nicht zu Fuss gehen können?»

Wie in der Antwort zur Frage 1 ausgeführt, soll dieselbe Reglementierung wie in der Altstadt eingeführt werden. In der Altstadt funktioniert die Zu-/Wegfahrt zu den rund 100 Arzt- und Therapiepraxen problemlos (GGR-Nr. 2017.27 vom 3. April 2019). Die Erreichbarkeit bleibt sichergestellt. Handwerkerinnen und Handwerker können mit Handwerkskarten vor Ort parkieren, in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen dürfen mit entsprechender Parkkarte vor Ort parkieren. Die rechtliche Basis bilden die städtische Verordnung betreffend Ausnahmegewilligungen zu signalisierten Strassenverkehrsvorschriften und Art. 20a Verkehrsregelverordnung. Bei der Stadtpolizei sowie im Strassenverkehrsamt (Büro Mobilitätsbehinderung) können entsprechende Bewilligungen beantragt werden.

Zur Frage 3:

«Im Kapitel 4 wird argumentiert, dass es dank des Bahnhofparkhauses möglich sei öffentliche Parkplätze an der Wartstrasse zu reduzieren. Weiter wird im Kapitel 8.1 festgehalten, dass mit 145 Kiss+Rail-Parkfeldern im Bahnhofparking die Bahnhofszufahrt gewährleistet sei. Sind diese Aussagen ein Bekenntnis des Stadtrates zu einem langfristigen Erhalt des Bahnhofparkhauses? Sollte das Bahnhofparkhaus eines Tages aufgehoben werden, ist der Stadtrat auch der Meinung, dass a) Kiss+Rail am Bahnhof weiterhin möglich sein muss und wo wäre dies möglich und b) die 625 Parkplätze in Bahnhofsnähe ersetzt werden müssten? Wo in Bahnhofsnähe würde der Ersatz realisiert?»

Der Realisierungshorizont der Bauprojekte und damit auch des Verkehrskonzeptes ist per 2022/2023 geplant. Das Bahnhofparking und dessen Zufahrt bleiben gemäss heutigem Kenntnisstand für die nächsten 20 bis 30 Jahren bestehen. Daher können die öffentlichen Parkplätze im Neuwiesenquartier reduziert werden, ohne dass ein Parkraumangel im Bahnhofsumfeld entsteht.

Das Verkehrskonzept Neuwiesen 4.0 macht zum Erhalt des Bahnhofparkhauses keinerlei Aussage. Die Bahnhofszufahrt wird in der Entwicklungsplanung Hauptbahnhof behandelt. Die Entwicklungsplanung bearbeitet verschiedene Szenarien mit einem längerfristigen Realisierungshorizont über das Jahr 2050 hinaus.

Feststehen einerseits die Notwendigkeit und Festlegung im städtischen Gesamtverkehrskonzept, dass die städtische Mobilität wie auch der Verkehr ins Stadtzentrum weiter auf ÖV, Fuss-, Veloverkehr zu verlagern ist und andererseits, dass ein Erhalt der im Jahr 2050 über fünfzigjährigen Parkierungsanlage aufgrund von veränderten Gleis- und Perronlagen nur mit sehr aufwändigen Abstützungen und neuen Unterkonstruktionen bei laufendem Bahnbetrieb, sprich mit sehr hohem Aufwand, möglich ist.

Während in der Entwicklungsplanung Bahnhof für Kiss&Ride («Reisende werden zum ÖV gebracht, ohne ein Fahrzeug zu parkieren») wie auch für Taxis, CarSharing oder autonome Fahrzeuge Flächen vorgehalten werden sollen, hat Park&Ride («Reisende parkieren an einer Bahnhofshaltestelle und steigen auf den ÖV um») am Hauptbahnhof aufgrund des guten städtischen ÖV-Angebots schon heute keine Berechtigung mehr (dies berücksichtigt auch der Regionale Richtplan).

Mit den laufenden Entwicklungen um das automatisierte und führerlose Fahren ist der Parkraumbedarf im Stadtzentrum im Jahr 2050 schwierig vorherzusagen. Nebst der gewünschten und notwendigen Verlagerung auf ÖV, Fuss- und Veloverkehr deuten neue Potenziale mit vollautomatisierter Parkierung oder der Mehrfachnutzung von Parkhäusern eher auf eine Verminderung des Bedarfs hin. Ob und wo ein vollständiger oder teilweiser Ersatz der heutigen Parkplätze auf dem Parkingdeck des Hauptbahnhofs zweckmässig ist, ist aus Sicht des Stadtrats zu gegebener Zeit zu prüfen. Dies hat aber weder einen Einfluss auf das Verkehrskonzept Neuwiesen 4.0 noch auf die Wahl der Bestvariante der Entwicklungsplanung Hauptbahnhof.

Zur Frage 4:

«Im Kapitel 8.9 «Parkierung» beschränken sich die Überlegungen bezüglich Motorräder und Roller auf zwei Punkte «Für das Neuwiesenquartier ist ein zweckmässiges Angebot zu konzipieren, inkl. Moto-Parkfeldern und Parkfelder für Cargo-Bikes». Abstellplätze für Motorräder seien an der Salstrasse möglich. In der jüngeren Vergangenheit gibt/gab es mindestens Motorradparkplätze an der Gertrud-, der Paul- und der Wartstrasse. Wie viele Motorradparkplätze gibt es aktuell zwischen Rudolf- und Neuwiesenstrasse? Wie viele Motorradparkplätze gab es vor 10 Jahren in diesem Gebiet? Wieviel sind künftig im Gebiet geplant und wo? Ist der Stadtrat auch der Meinung, dass neben der Salstrasse auch an der Gertrudstrasse oder im Bereich Zentrum Neuwiesen Motorradparkplätze wünschenswert und machbar sind?»

Die vorhandenen Motorradabstellplätze wurden in den entsprechenden Verkehrsanordnungen nicht einzeln, sondern als Bereich verfügt und daraufhin signalisiert. Aufgrund der unterschiedlichen Grössen der Motorräder ist die effektiv bereitgestellte Anzahl an Abstellplätzen unterschiedlich. Eine Abschätzung geht heute von rund 20 Motorradabstellplätzen aus. Vor Beginn der Bauarbeiten dürften rund 20 bis 30 Motorradabstellplätze zur Verfügung gestanden sein. Nach Abschluss der Bauarbeiten ist mit der Neugestaltung ein Angebot von rund 15 bis 20 Motorradabstellplätzen für das Umfeld vorgesehen. Diese Motorradabstellplätze werden voraussichtlich an der Salstrasse signalisiert. Falls die effektive Nachfrage das Angebot an Motorradabstellplätzen übersteigt, sind weitere Motorradabstellplätze wie bspw. heute an der Gertrudstrasse zu prüfen.

Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist der Vorsteherin des Departements Bau übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon