

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Beantwortung der Schriftlichen Anfrage betreffend dem ersten Knoten nach der A1 Ausfahrt – wer hat die Federführung?, eingereicht von Gemeinderat F. Landolt (SP)

Am 31. Januar 2020 reichte Gemeinderat Felix Landolt (SP) folgende Schriftliche Anfrage ein:

«Teil des städtischen Gesamtverkehrskonzepts aus dem Jahr 2011 ist das regionale Verkehrssteuerungskonzept RVS. Das Konzept wird wie folgt beschrieben (Massnahmenblatt 10): «Das Konzept RVS für Winterthur und Umgebung (Stand 2006) koordiniert Lichtsignalsteuerungen zur Dosierung des Verkehrs auf den städtischen Einfallssachsen, Ausfahrtsdosierung bei der Nationalstrasse und neue Fahrstreifenaufteilung» In der Rubrik Zuständigkeit/ Federführung und in der Rubrik Bemerkungen wird einerseits darauf verwiesen, dass «für die Umsetzung des RVS auf Stadtgebiet die Aufgabenteilung zwischen Kanton und Stadt noch zu klären ist» und andererseits, dass «die Planung, Realisierung und Umsetzung dieser Massnahmen seit Einführung des neuen Finanzausgleichs dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) obliegt».

Die Ausfahrtsdosierung ab der A1 und die dazu gehörende Gestaltung der Knoten nach der Ausfahrt mittels Knotengeometrie, Spuranordnung und Lichtsignalsteuerung hat für das Verkehrsaufkommen in der Stadt eine grosse Bedeutung. Beim räumlichen Entwicklungskonzept Winterthur 2040 werden das Prinzip der Dosierung ab A1-Ausfahrt mit dem «Achsen-Kammer-System» und die Forderung nach Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes sowie die Betrachtung der auf 6 bis 8 Spuren ausgebauten A1-Umfahrung als Stadt-Umfahrung als Teile des Konzeptes der RVS aufgenommen und weiterentwickelt. Der Ausbau der A1 liegt als generelles Projekt vor. In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

- *Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit zwischen dem ASTRA und der Stadt Winterthur?*
- *Der erste Knoten nach der Ausfahrt spielt für die Stadt städtebaulich, verkehrstechnisch und hinsichtlich der verkehrlichen Ziele eine wichtige Rolle. Beansprucht das ASTRA die Federführung dabei und kommt es zum einem Dialog zwischen ASTRA und der Stadt Winterthur?*
- *Wo und wie sind die Zuständigkeiten für die Gestaltung des ersten Knotens ab Ausfahrt juristisch geregelt?*
- *Gibt es Erfahrungen zu dieser Schnittstelle zwischen Bund und Gemeinde in anderen Orten und Städten und wie sind diese zu beurteilen?»*

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

1. Legislaturprogramm

Im Legislaturprogramm des Stadtrates von 2018 bis 2022 ist beim Thema «Mobilität und Energie» eine effiziente Verkehrssteuerung als Schwerpunkt festgelegt. Eine Massnahme dazu ist, dass darauf hingewirkt wird, dass die Autobahnumfahrung Winterthur ausgebaut wird, weil damit die massive Überlastung der Autobahn, mit entsprechendem Ausweichverkehr durch die Stadt, reduziert wird (ME.14.36). Eine weitere Massnahme für eine effiziente Verkehrssteuerung ist die Umsetzung des Konzepts Regionale Verkehrssteuerung (ME.14.35).

2. Städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK) und Regionale Verkehrssteuerung (RVS)

Der Grosse Gemeinderat hat das städtische Gesamtverkehrskonzept (sGVK) zustimmend zur Kenntnis genommen (GGR-Nr. 2011-082 vom 3.10.2011). Der zentrale verkehrliche Grundsatz im sGVK ist, dass die Verkehrskapazität auf Personen- statt Fahrzeugbewegungen beruht. Daraus abgeleitet geniesst die Priorisierung des ÖV auf den Hauptstrassen oberste Priorität. Die Hauptziele des sGVK sind langfristig ein funktionsfähiges Verkehrsnetz sicherzustellen und eine hohe Aufenthaltsqualität der stark belasteten Strassenräume zu gewährleisten. Die RVS-Massnahmen sind eine zwingende Voraussetzung für eine wirkungsvolle ÖV-Priorisierung und leisten zudem einen entscheidenden Beitrag zur Verflüssigung des Verkehrs. Somit ist das RVS-Konzept ein sehr wichtiger Bestandteil des sGVK.

Die Inhalte des sGVK wurden in die Agglomerationsprogramme Winterthur und Umgebung 2. und 3. Generation aufgenommen. RVS und sGVK wurden in enger und kooperativer Zusammenarbeit zwischen der Stadt Winterthur und dem Kanton Zürich erarbeitet. Mit der Einreichung des Agglomerationsprogramms Winterthur und Umgebung im Juni 2012 an den Bund und mit der Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen sind die Stadt und der Kanton die Verpflichtung eingegangen, die darin aufgezeigten Massnahmen zu planen und umzusetzen.

3. Räumliche Entwicklungsstrategie Winterthur 2040

Die Stadt Winterthur ist aktuell daran, die Räumliche Entwicklungsstrategie Winterthur 2040 zu erarbeiten (GGR-Nr. 2019.98 vom 4. November 2019), welche der erste Schritt für eine Richtplan-Gesamtrevision ist. Der Raum Töss-Auwiesen bildet als südliches Eingangstor zur Stadt Winterthur den Auftakt des «urbanen Rückgrats», in dem sich ein Grossteil der zu erwartenden städtebaulichen Entwicklungen konzentrieren wird. Im Bereich Mobilität baut die Entwicklungsstrategie 2040 auf dem sGVK auf. Der 6-Spurausbau der A1 wird dabei als Chance für eine starke Entlastung des untergeordneten Netzes und insbesondere des Zentrumsbereichs betrachtet. Dies bedeutet einerseits, dass der Durchgangsverkehr konsequent auf der A1 abzuwickeln ist. Andererseits ist der städtische Ziel-Quell-Verkehr möglichst lange auf der A1 zu kanalisieren, so dass er jeweils den der Quelle oder dem Ziel nächsten Autobahnanschluss nutzt, eine Zentrumsdurchfahrt also vermieden wird. Damit sollen im Zentrum die benötigten Kapazitäten für die flächeneffizienteren Verkehrsmittel freigespielt werden.

4. Generelles Projekt Engpassbeseitigung Winterthur-Töss bis Winterthur-Ost

Im Rahmen der Vernehmlassung des Generellen Projekts der Engpassbeseitigung Winterthur-Töss bis Winterthur-Ost, 6-Spurausbau wurde die Stadt Winterthur vom Kanton Zürich gemäss Art. 11 Nationalstrassenverordnung (NSV) zur Stellungnahme eingeladen.

4.1 Spurausbau entlastet innerstädtisches Verkehrsnetz

Der Stadtrat anerkennt die Wichtigkeit der Engpassbeseitigung. Insbesondere, da sie die Engpassbeseitigung und die Verbesserung der Verkehrssituation im Bereich der Anschlüsse auf dem kantonalen Strassennetz durch verkehrlich flankierende Massnahmen und somit zur Entlastung des untergeordneten Netzes im Bereich der A1 verfolgt. Der Stadtrat unterstützt die geplante verkehrliche Wirkung der Entlastung des Stadtzentrums vom Durchgangsverkehr sowie vom Ziel- und Quellverkehr des Stadtzentrums, der neu über die Autobahn via dem nächst gelegenen Autobahnanschluss fahren soll.

4.2 Ungenügende verkehrlich flankierende Massnahmen

Die Entlastung des untergeordneten Netzes mit den im Generellen Projekt enthaltenen verkehrlich flankierenden Massnahmen ist aus Sicht des Stadtrates aber noch nicht ausreichend erreicht. So zeigen die Verkehrsmodellauswertungen Entlastungen des untergeordneten Netzes, die im Allgemeinen im Bereich von wenigen Prozenten liegen. Basierend auf dem sGVK und der in Ausarbeitung befindlichen räumlichen Entwicklungsstrategie Winterthur 2040 erwartet der Stadtrat mit der Engpassbeseitigung eine deutlich stärkere Entlastung des untergeordneten Netzes.

Der Stadtrat verlangt in seiner Stellungnahme zuhanden des Kantons deshalb, dass das verkehrliche Angebot des städtischen Netzes in der Hoheit der Stadt Winterthur liegen muss und dass die angebotsorientierte Bewirtschaftung des untergeordneten Strassennetzes (Verkehrsmanagement) an den bestehenden und gemäss sGVK geplanten RVS-Anlagen an den Autobahnanschlüssen erfolgen soll. Zudem verlangt der Stadtrat, dass Lösungen (z.B. Pufferräume) zur Synchronisation der Autobahn und des untergeordneten Systems aufgezeigt werden sollen.

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

«Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit zwischen dem ASTRA und der Stadt Winterthur?»

Stadtrat und Verwaltung haben seit Jahren einen regelmässigen Austausch mit dem ASTRA, der im Hinblick auf das konkrete Projekt «Ausbau A1» verstärkt wurde. Die Stadt Winterthur war am Prozess zur Evaluation der Bestvariante für das Generelle Projekt der Engpassbeseitigung Winterthur–Töss bis Winterthur-Ost, 6-Spurausbau punktuell beteiligt. Im Rahmen der Vernehmlassung des Generellen Projekts wurde der Stadtrat vom Kanton Zürich gemäss Art. 11 Nationalstrassenverordnung zur Stellungnahme eingeladen.

Zur Frage 2 und 3:

«Der erste Knoten nach der Ausfahrt spielt für die Stadt städtebaulich, verkehrstechnisch und hinsichtlich der verkehrlichen Ziele eine wichtige Rolle. Beansprucht das ASTRA die Federführung dabei und kommt es zum einem Dialog zwischen ASTRA und der Stadt Winterthur?»

«Wo und wie sind die Zuständigkeiten für die Gestaltung des ersten Knotens ab Ausfahrt juristisch geregelt?»

Artikel 11 der Nationalstrassenverordnung besagt, dass Generelle Projekte auch Angaben zu verkehrlich flankierenden Massnahmen enthalten müssen. Dabei handelt es sich um Massnahmen auf dem untergeordneten Strassennetz ausserhalb des Unterhalts-Perimeters des ASTRA, welche aber im verkehrlichen Einflussbereich der Massnahmen des Generellen Projektes liegen.

Für die Planung, Realisierung und Betrieb dieser verkehrlich flankierenden Massnahmen sind die jeweiligen Strasseneigentümerinnen resp. der jeweilige Strasseneigentümer zuständig. Der Bund beteiligt sich mit einem gemeinsam zu bestimmenden Beitrag an den Massnahmen.

Der Stadtrat hat in seiner Stellungnahme verlangt, dass das verkehrliche Angebot des städtischen Netzes in der Hoheit der Stadt Winterthur liegen muss und dass die angebotsorientierte Bewirtschaftung des untergeordneten Strassennetzes (Verkehrsmanagement) an den bestehenden und gemäss sGVK geplanten RVS-Anlagen an den Autobahnanschlüssen erfolgen soll.

Zur Frage 4:

«Gibt es Erfahrungen zu dieser Schnittstelle zwischen Bund und Gemeinde in anderen Orten und Städten und wie sind diese zu beurteilen?»

Die Herausforderung der «Synchronisation der Autobahn und des untergeordneten Systems» stellt sich auch in anderen Schweizer Städten und Agglomeration. Mit einzelnen davon befindet sich das Tiefbauamt in stetem Austausch. Im Zusammenhang mit dem Vorhaben des ASTRA für die Engpassbeseitigung auf der Umfahrung Winterthur besteht eine enge Zusammenarbeit von städtischem Tiefbauamt und Amt für Städtebau mit dem Amt für Verkehr des Kantons.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon