

An den Grossen Gemeinderat

W i n t e r t h u r

Beantwortung der Interpellation betreffend Mobilität im hochverdichteten Raum: Think Tank und Versuchszonen, eingereicht von Gemeinderat Ch. Magnusson (FDP)

Am 3. Juli 2017 reichte Gemeinderat Christoph Magnusson (FDP) mit 14 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgende Interpellation ein:

«Die Verkehrsprobleme in hochverdichteten Räumen nehmen generell immer mehr zu. Ganz besonders davon betroffen ist die Schweiz. Winterthur und der Grossraum Zürich bilden beim Thema „Verkehrsprobleme in hochverdichteten Räumen“ für die Schweiz eine Fokusregion. Winterthurs Hauptverkehrsachsen sind an ihrer Kapazitätsgrenze, der ÖV ist zu einseitig auf den Bus ausgerichtet und damit ebenfalls an seiner Kapazitätsgrenze.

Neue Mobilitätslösungen wie alternative Verkehrswege, Verkehrssysteme und Verkehrsmittel werden für die Problemlösung unabdingbar. Wir brauchen also Pionierlösungen. Winterthur ist ein Standort von Startups, Technologieentwicklern und verfügt mit der ZHAW über optimale Voraussetzungen zur Lösungsfindung. Die ZHAW hat aber keinen direkten Auftrag, Lösungen für Winterthur zu entwickeln und die organisatorischen und gesetzlichen Rahmenbedingungen machen es Unternehmen schwer, eigene Technologien zur Marktreife zu entwickeln.

Deshalb stellen sich uns die folgenden Fragen:

- 1. Wie beurteilt der Stadtrat den Willen und das Potential der Stadt Winterthur, neue und pionierhafte Verkehrslösungen anzugehen? Wo und mit welchen Massnahmen, könnten «Versuchszonen», also Gebiete mit Liegenschaften, Strassen und Plätzen, geschaffen werden, wo Technologieentwickler neue Verkehrsmittel testen und weiterentwickeln können?*
- 2. Könnten entsprechende Eintragungen im Richtplan den Innovationsstandort Winterthur unterstützen und anziehend auf neue Firmen wirken? Wenn eine Firma weiss, dass sie vor ihrer Haustüre jede Art von neuem Verkehrsmittel testen und weiterentwickeln darf, könnte das doch zu einem «Innovations-Cluster» führen?*
- 3. Gibt es bezüglich Verkehrs-Pionierlösungen bereits eine Zusammenarbeit mit der ZHAW? Wenn ja, was sind die Zielsetzungen und Ergebnisse?*
- 4. Wenn es bis heute noch nicht zu einer solchen Zusammenarbeit gekommen ist, wie stellt sich der Stadtrat zu der Idee eines „Think Tanks“ aus Vertretern der Stadt und der ZHAW (Fachabteilung Verkehrssysteme), in dem gemeinsam nach neuen, alternativen Verkehrslösungen geforscht wird?*
- 5. Welche weiteren Massnahmen könnte die Stadt umsetzen, um die Position als Innovationsstandort für alternative Verkehrsmittel zu stärken?»*

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

Das Strassennetz in Winterthur ist stark ausgelastet und insbesondere in den Hauptverkehrszeiten zum Teil überlastet. Die Verkehrsmenge auf dem Strassennetz nimmt nicht mehr substanziell zu, was ein bestätigendes Indiz für die hohe Auslastung des Strassennetzes ist. Dies zeigt auch der kürzlich publizierte «Städtevergleich Mobilität» (Datenbasis 2015), der eine vergleichende Betrachtung der Städte Basel, Bern, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich bezüglich Siedlungs-, Mobilitäts- und Verkehrskennwerten macht.

In diesem Vergleich wurde die Verkehrsmenge an einem sogenannten Innen- und Aussenkordon gemessen. So konnten die Veränderung von 2010 gegenüber 2015 aufgezeigt werden. Der Innenkordon beinhaltet die Innenstadt und der Aussenkordon verläuft ungefähr an der Stadtgrenze. Dabei wurde die Verkehrsmenge an den wichtigsten Ein- und Ausfallsachsen erhoben und zwar stadtein- wie auch stadtauswärts. Auch für den öffentlichen Verkehr (ÖV) wurden diese Zahlen erhoben, wobei hier der Schienenverkehr auch einbezogen wurde. Es zeigt sich, die schon öfters kommunizierte Tatsache, dass die Verkehrsmenge auf der Strasse stagniert, währenddem der öffentliche Verkehr noch Kapazitäten hat und die Fahrgastzahlen von 2010 bis 2015 um bis zu 10 % gewachsen sind.

Der dem städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK) zu Grunde liegende Grundsatz, dass der öffentliche Verkehr wegen seiner grösseren Transporteffizienz besonders zu fördern ist, behält damit immer noch seine Gültigkeit. Im oben erwähnten «Städtevergleich Mobilität» wird zudem aufgezeigt, dass fast die Hälfte der Autofahrten kürzer als 5 km sind. Dies ist auch in anderen Städten ähnlich. Hier kann ein Potenzial für den Veloverkehr geortet werden. Die im sGVK angedachten Veloschnellrouten schaffen die Voraussetzungen, um dieses Potenzial auszuschöpfen. Die Veloschnellrouten sind ein innovativer Ansatz im sGVK. Kann das Potenzial des ÖV und Veloverkehrs auch effektiv ausgeschöpft werden, so können auf der Strasse wieder Kapazitäten, insbesondere für den Gewerbeverkehr, geschaffen werden.

Der Stadtrat hat sich in seiner 12-Jahres-Strategie in Bezug auf den Verkehr folgendes Ziel gesetzt: «Das Verkehrssystem funktioniert gemäss städtischem Gesamtverkehrskonzept. Das übergeordnete Strassennetz ist funktionsfähig für alle Verkehrsträger, und in den Quartieren sind weitere Massnahmen zum Wohnschutz getroffen.» Die Umsetzung des sGVK ist eine grosse Herausforderung. Daher gilt es die beschränkten Ressourcen schwergewichtig in die konsequente Umsetzung dieser Projekte zu setzen.

Als eine der grössten Zukunftsfragen im Verkehrswesen werden in der Fachwelt die Auswirkungen der automatisierten Fahrzeuge auf das Mobilitätsverhalten angesehen. Die städtische Verkehrsplanung hat zusammen mit diversen anderen Städten, verschiedenen Verkehrsbetrieben und dem Städteverband eine grössere Studie zum Thema «Einsatz von automatisierten Fahrzeugen im Alltag» unterstützt. Die Studie wurde von einem renommierten Planungsbüro erarbeitet. In den Medien wurde darüber berichtet.

Die autonomen Fahrzeuge werden mit Sicherheit einen sehr grossen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Zukunft haben. Eine abschliessende Einschätzung der Auswirkungen auf die Mobilität ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. Eine Kernaussage der Studie ist, dass es eine breite Diskussion braucht, wie die Automatisierung des Verkehrs gesteuert werden soll, damit die Vorteile (z. B. Sicherheit und Effizienz) zum Tragen kommen und sich mögliche Nachteile (z. B. massives Verkehrswachstum) vermeiden lassen. Die Studienleitenden kommen zum Schluss, dass es den Gestaltungswillen der Politik und der Gesellschaft brauche, um die Entwicklung in eine für Mensch, Umwelt und Wirtschaft verträgliche Richtung zu lenken.

Ein weiteres wichtiges Zukunftsthema ist «Smart City». Dank des technologischen Fortschritts und der Vernetzung von «Dingen» sind Verbesserungen hinsichtlich Lebensqualität und Umwelt auf einfache Art und Weise herbeizuführen. Die Digitalisierung, der effiziente Ressourceneinsatz sowie die Vernetzung unterschiedlicher Anspruchsgruppen sind dabei wichtige Bausteine. Die Stadt Winterthur hat dazu ein stadtinternes Innovationsteam gebildet, um sich diesem wichtigen Thema departementsübergreifend anzunehmen. Es ist auch vorgesehen, externe Anspruchsgruppen einzubeziehen.

Die Stadt Winterthur arbeitet bei Mobilitätsfragen zudem auf verschiedenen Ebenen mit Studiengängen der ZHAW zusammen (u. a. Studiengang Verkehrssysteme und Studiengang Bauingenieur). Einerseits werden in Studienarbeiten immer wieder konkrete Aufgabenstellungen aus Winterthur bearbeitet und von städtischen Fachleuten begleitet. Exemplarisch sei hier eine Studienarbeit aus dem Jahr 2017 erwähnt, die den Velo- und Fussverkehr im Sulzerareal analysierte und Verbesserungsvorschläge unterbreitete. Eine andere Zusammenarbeit ergab sich beim Projekt BICAR. Unter Federführung der ZHAW und zahlreichen Partnern sowie Mobilitätsexperten wird ein Fahrzeug entwickelt, das sich hinsichtlich Funktionsumfang, Komfort und Investitionskosten zwischen Velo (Bike) und einem Auto (Car) positioniert. Wettergeschützt und elektrisch angetrieben erfüllt es flächensparsam die Bedürfnisse des typischen innerstädtischen Verkehrs und wurde von Beginn an auf den Einsatz als Sharing-Fahrzeug ausgelegt. Die Stadt Winterthur unterstützt dieses Projekt zwar nicht finanziell, aber stellt Schnittstellen sicher, stellt Know-how zur Verfügung und hilft bei der Standortsuche für den Testbetrieb.

Abschliessend ist auch noch auf eine Veranstaltungsreihe «Mobilität in Zeiten der Dichte» der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (kurz SVI) hinzuweisen. Zugunsten eines haushälterischen Umgangs mit dem Boden und einer wirtschaftlich tragbaren Entwicklung sollen gemäss Zielsetzungen des Bundes die Siedlungen nach innen entwickelt werden. Dabei sind insbesondere Verkehr und Raumentwicklung besser aufeinander abzustimmen. In der Veranstaltungsreihe will die SVI die Herausforderungen sowie Lösungsstrategien für die Mobilität aufzeigen und diskutieren. Anhand von grundsätzlichen Überlegungen und insbesondere konkreten Beispielen sollen die Chancen und Risiken verschiedener Strategien, Konzepte und Massnahmen der Verkehrsplanung ausgeleuchtet und erörtert werden. Die Stadt Winterthur wird auch einen Fachinput zum Thema «Vorbahnhöfe als Entwicklungsschub? Überlegungen zu Winterthur Grüze» einbringen. Die Erkenntnisse aus der Veranstaltungsreihe werden von den städtischen Fachleuten genau verfolgt.

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

«Wie beurteilt der Stadtrat den Willen und das Potential der Stadt Winterthur, neue und pionierhafte Verkehrslösungen anzugehen? Wo und mit welchen Massnahmen, könnten «Versuchszonen», also Gebiete mit Liegenschaften, Strassen und Plätzen, geschaffen werden, wo Technologieentwickler neue Verkehrsmittel testen und weiterentwickeln können?»

Der Stadtrat ist sehr interessiert an neuen innovativen Lösungsansätzen in der Verkehrsplanung, die einen Beitrag an die Zielsetzungen der städtischen Verkehrspolitik leisten. Mit Institutionen wie der ZHAW und externen Planungsbüros sowie dem Projekt Smart City bestehen auch bereits projekt- und aufgabenbezogene Kontakte, um innovative Projekte / Fragestellungen voranzubringen (Bsp. BICAR oder Studie zur Auswirkung von automatisierten Fahrzeugen). Solche Zusammenarbeiten werden auch weiterhin gefördert. Die Kernaufgabe der

städtischen Fachstellen im Bereich der Verkehrsplanung muss aber das konsequente Vorantreiben der Projekte aus dem sGVK sein

Dem Stadtrat ist nicht bekannt, dass es heute an den Rahmenbedingungen fehlt, um neue und pionierhafte Verkehrslösungen zu testen. Falls diesbezüglich konkrete Begehren an den Stadtrat herangetragen werden und es sich um zukunftsgerichtete Lösungsansätze handelt, wäre der Stadtrat bereit mitzuhelfen, spezifische Lösungen zu finden.

Zur Frage 2:

«Könnten entsprechende Eintragungen im Richtplan den Innovationsstandort Winterthur unterstützen und anziehend auf neue Firmen wirken? Wenn eine Firma weiss, dass sie vor ihrer Haustüre jede Art von neuem Verkehrsmittel testen und weiterentwickeln darf, könnte das doch zu einem «Innovations-Cluster» führen?»

Im Richtplan ist es grundsätzlich möglich, Gebiete für eine «Cluster-Nutzung» vorzusehen. Im regionalen Richtplan gibt es beispielsweise Arbeitsplatzgebiete, Gebiete für stark verkehrserzeugende Nutzungen oder Gebiete für öffentliche Bauten. Sinngemäss könnte auch ein Gebiet für eine spezifische Nutzung vorgesehen werden. Ob dies im kantonalen oder regionalen Richtplan festgelegt werden müsste, ist von der Bedeutung abhängig. Ein Richtplaneintrag ist aber nur behördenverbindlich. Um eine solche Vorgabe verbindlich festzulegen, bräuchte es auch eine entsprechende Festlegung in der Nutzungsplanung (Zonenplan, Bau- und Zonenordnung). In Neuhegi-Grüze wurden ein Ergänzungsplan oder mehrere Gestaltungspläne erarbeitet, die zum Teil auch Vorgaben zur Nutzung machen. Dies ist aber ein grosser Eingriff ins private Eigentum. Der Stadtrat erachtet es daher nicht als zielführend, eine solche Vorgabe Top-down zu machen. Sinnvoller ist, Firmen oder Institutionen gezielt zu unterstützen, wenn sie innovative Ideen umsetzen wollen. Der Stadtrat ist sehr gewillt, diesbezüglich optimale Voraussetzungen zu schaffen.

Zur Frage 3:

«Gibt es bezüglich Verkehrs-Pionierlösungen bereits eine Zusammenarbeit mit der ZHAW? Wenn ja, was sind die Zielsetzungen und Ergebnisse?»

Die ZHAW entwickelt zurzeit ein neues Fahrzeug, welches die Vorteile eines Velos (Bike) und Autos (Car) vereinen soll. Das Fahrzeug wird sinnigerweise BICAR genannt. Ziel ist es, ein platzsparendes, wendiges und umweltfreundliches Fahrzeug zu entwickeln, welches gerade in städtischen Gebieten einen Beitrag an die nachhaltige Mobilität leistet. Die Stadt Winterthur hat sich an diesem Projekt beteiligt, indem sie beispielsweise der ZHAW in Aussicht gestellt hat, sich bei der Suche und Beschaffung von Park- und Ladeflächen an ausgewählten Standorten zu beteiligen, bei der Vernetzung mit regionalen Wirtschaftspartnern zu unterstützen oder bei der Kommunikation des Testflottenbetriebs in der Öffentlichkeit mit zu helfen.

Zur Frage 4:

«Wenn es bis heute noch nicht zu einer solchen Zusammenarbeit gekommen ist, wie stellt sich der Stadtrat zu der Idee eines „Think Tanks“ aus Vertretern der Stadt und der ZHAW (Fachabteilung Verkehrssysteme), in dem gemeinsam nach neuen, alternativen Verkehrslösungen geforscht wird?»

Wie in der Antwort zur Frage 3 dargelegt, gibt es projektbezogen bereits eine Zusammenarbeit mit der ZHAW für innovative Verkehrslösungen. Ein «Think Tank» mit Vertretern der Stadt und der ZHAW wäre sicher ein interessanter Ansatz. Um innovative Verkehrslösungen fundiert zu diskutieren und zu prüfen, müssten aber auch die nötigen Ressourcen investiert

werden können. Der Stadtrat sieht es nicht als realistisch an, dass die Stadt der Treiber ist für eine solche Zusammenarbeit. Forschungsarbeit ist zudem eine Kernaufgabe der ZHAW. Falls die Initiative von dieser Institution aus käme und die Stadt mit ihrem Mittun einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität leisten könnte, wäre eine Mitarbeit im Rahmen der Möglichkeiten anzustreben.

Zur Frage 5:

«Welche weiteren Massnahmen könnte die Stadt umsetzen, um die Position als Innovationsstandort für alternative Verkehrsmittel zu stärken?»

Die Frage ist sehr offen formuliert und kann daher auch nicht konkret beantwortet werden. Grundsätzlich ist der Stadtrat sehr offen und interessiert an einer Zusammenarbeit mit Institutionen, die nach neuen und innovativen Lösungsansätzen in der Verkehrsplanung suchen, welche einen Beitrag an die städtischen Verkehrsprobleme leisten können. Dem Stadtrat ist nicht bekannt, dass solche Bestrebungen jemals an städtischen Rahmenbedingungen gescheitert sind. Daher sind zurzeit auch keine zusätzlichen Aktivitäten geplant.

Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist dem Vorsteher des Departements Bau übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon