An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Beantwortung der Interpellation betreffend Verkehrsberuhigung Stadthausstrasse, eingereicht von Gemeinderätin S. Gyax-Matter (GLP) und den Gemeinderäten Ch. Baumann (SP) und Ch. Griesser (AL)

Am 22. Mai 2017 reichte Gemeinderätin Silvia Gyax-Matter (GLP), Gemeinderat Christoph Baumann (SP) und Gemeinderat Christian Griesser (AL) mit 29 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgende Interpellation ein:

«Die Winterthurer Stimmbevölkerung hat sich bereits zweimal für die Verkehrsberuhigung der Stadthausstrasse ausgesprochen. Bis heute wurde aber nur der unterste Teil der Stadthausstrasse für den motorisierten Individualverkehr gesperrt. 2011 äusserte sich die damalige Stadträtin Pearl Pedergrana anlässlich der Fragestunde vom 19.09.2011, dass der Stadtrat die Verkehrsberuhigung des nächsten Abschnittes vertieft am prüfen sei. Dabei werde auch eine verbesserte Anbindung des Stadtparkes an die Altstadt in die Prüfung einbezogen. Wenn die Stadthausstrasse für den motorisierten Individualverkehr gesperrt würde, könnte die Altstadt ihre Attraktivität im nördlichen Teil stark steigern. Von einer verbesserten Anbindung des Stadtparkes an die Altstadt würden sowohl die umliegenden Museen, die angrenzende Gastronomie und die Geschäfte profitieren. Es könnte ein grosszügiger, attraktiver Raum für die Bevölkerung entstehen und der Stadtpark würde aufgewertet.

Wir bitten deshalb den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

- 1. Was ist der Planungsstand bezüglich Verkehrsberuhigung der Stadthausstrasse oberhalb der Bankstrasse?*
- 2. Welche Pläne bestehen zur Anbindung des Stadtparkes an die Altstadt?*
- 3. Verfolgt der Stadtrat das Projekt weiter? Was sind die nächsten Schritte? Der Verkehrsberuhigung der Stadthausstrasse wurde an der Volksabstimmung von 1973 zugestimmt. An der Volksabstimmung 1985 wurde der Entscheid bestätigt.*
- 4. Welche Pflichten leitet der Stadtrat aus diesen Abstimmungsergebnissen für die Umsetzung der Verkehrsberuhigung ab?»*

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

1. Vorgeschichte zur autofreien bzw. autoarmen Innenstadt

In der Antwort zum Postulat betreffend neues Verkehrsregime im Norden der Altstadt (GGR-Nr. 2010.41) wurde die Vorgeschichte zur Thematik autofreies Stadtzentrum detailliert ausgeführt. Daher wird die Vorgeschichte nachfolgend leicht gekürzt wiedergegeben.

1973 hat die Winterthurer Stimmbevölkerung der Volksinitiative für ein autofreies Stadtzentrum zugestimmt. Der Stadtrat wurde mit der Initiative beauftragt, Vorlagen zur Umsetzung eines motorfahrzeugfreien Stadtzentrums auszuarbeiten. Als Stadtzentrum in diesem Sinne war das Gebiet zwischen St.-Georgen-Strasse, Bahnhofplatz, Technikumstrasse und General-Guisan-Strasse gemeint. Die Durchsetzung des neuen Verkehrsregimes setzte gestalterische Massnahmen voraus. Dafür waren Projekte auszuarbeiten und Kredite zu sprechen.

Um die Museumstrasse vom Autoverkehr zu befreien muss die St.-Georgen-Strasse im Gegenverkehr geführt werden. Gegen einen vierspurigen Ausbau formierte sich starker Widerstand. Der Stadtrat hat daraufhin eine bescheidenere Lösung vorgeschlagen.

Mit der Zustimmung zum Kredit für die Verlängerung der General-Guisan-Strasse und dem zweispurigen Ausbau der St.-Georgen-Strasse hiess der Winterthurer Souverän 1976 ein abgeändertes Verkehrskonzept gut, wonach bis auf Weiteres je im Einbahnverkehr die St.-Georgen-Strasse und in der Gegenrichtung die Museumstrasse als Nordtangente des Stadtzentrums dienen sollten. Damit ist nach dem Grundsatz «jüngeres Recht vor älterem Recht» die 1973 mit der Volksinitiative geforderte verkehrsfreie Museumstrasse nicht mehr im Perimeter des verkehrsfreien Stadtzentrums.

In den nachfolgenden Jahrzehnten hat der Stadtrat Schritt für Schritt Strassen in der Innenstadt verkehrsberuhigt bzw. ganz für den Durchgangsverkehr unterbunden. Es gab dabei auch immer grossen Widerstand gegen die entsprechenden Verkehrsanordnungen. Umstritten waren vor allem die Aufhebung von Autoparkplätzen in der Altstadt. Der Grosse Gemeinderat bewilligte die nötigen Kredite für die baulichen Umgestaltungen der betreffenden Strassenzüge.

1985 unterbreitete der Stadtrat dem Stimmvolk einen Antrag zur «Neuumschreibung der verkehrsarmen Zone in der Altstadt». Damit sollte der Volksentscheid von 1973 für ein autofreies Stadtzentrum aufgehoben werden. Der stadträtliche Antrag hätte die verkehrsarme Zone auf das Gebiet der Altstadt beschränkt. Er wurde vom Stimmvolk aber knapp abgelehnt. Bereits 1980 und 1985 wurden zwei Initiativen abgelehnt bzw. zurückgezogen, die eine Neuumschreibung des autofreien Stadtzentrums anstrebten.

Nach intensiven Diskussionen gelang es 1986, im Rahmen der Arbeitsgruppe Altstadt, zwischen den einzelnen Gruppierungen eine Einigung über das Verkehrsregime zu finden. Die entsprechende Regelung trat zu Beginn des Jahres 1987 in Kraft (unter anderem autofreier Graben und autofreie Steinberggasse).

1996 wurden die Parkplätze auf dem Neumarkt aufgehoben, so dass 1999 die Altstadt zur heutigen Fussgängerzone wurde. 2003 wurde der neugestaltete Neumarkt zur Nutzung freigegeben.

2. Stadthausstrasse

2.1 (Zu) viele Bedürfnisse auf begrenztem Raum

In der Stadthausstrasse zeigt sich die Grundproblematik eines innerstädtischen Strassenraums exemplarisch. Den vielen Ansprüchen an den Strassenraum (zu Fussgehende, Velofahrende, öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr) steht der begrenzte Raum gegenüber. Der Strassenraum ist zum Teil übernutzt. Eine Verlagerung der Veloabstellplätze brächte beispielsweise eine Entlastung. Doch dazu fehlt ein adäquater Ersatz. Durch eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs würde zwar nicht zusätzliche Fläche freigespielt (der Platzbedarf für die Busse ist massgebend), die Strasse würde jedoch markant vom Verkehr entlastet. Zubringerdienst und Anlieferung müssten aber in jedem Fall gewährleistet sein.

2.2 Städtisches Gesamtverkehrskonzept und Agglomerationsprogramm

Im städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK) und dem Agglomerationsprogramm der 2. Generation (Agglo 2) ist die Stadthausstrasse Teil des ÖV-Hochleistungskorridors und Urban Boulevard. Mit den städtischen Sparbemühungen 2013 und 2014 mussten auch Ressourcen

in der Planung und Projektierung reduziert werden. Mit den beschränkten Ressourcen ist eine Umsetzung der Idee der Urban Boulevards (= gestalterische und funktionale Aufwertung der Strassenräume), wie im Agglo 2 geplant, unrealistisch. Es müssen Prioritäten gesetzt werden. Für den Stadtrat hat die Aufwertung der Technikum- und Zürcherstrasse (im Bereich Zentrum Töss) sowie andere Projekte wie die Busbeschleunigung höhere Priorität als die Aufwertung der Stadthausstrasse.

2.3 Testplanung und Entwicklungskonzept für den Stadtgarten

2009/2010 wurde unter der Federführung des Departements Bau die «Testplanung Musikpavillon und Stadtgarten» durchgeführt. Drei interdisziplinäre Teams haben sich mit diesem Raum beschäftigt und Vorschläge zur Aufwertung gemacht. In der Weiterentwicklung wurde das «Entwicklungskonzept für die Gestaltung des Stadtgartens» (August, 2011) erarbeitet. Basis des Konzepts war ein Vorschlag eines der Teams aus der Testplanung. In diesem Konzept wurden auch die Stadthausstrasse als «Scharnierfunktion» zwischen Stadtgarten und Altstadt in die Überlegungen einbezogen.

2.4 Verkehrszählung

Eine Verkehrszählung Anfang Juli 2017 ergab, dass in der Hauptverkehrszeit (17 – 18 Uhr) auf der Höhe des Museums Oskar Reinhart beinahe 600 Velofahrende, ca. 40 Motorräder und ca. 280 Motorfahrzeuge (inklusive Busse) verkehren. Bei einer Sperrung der Stadthausstrasse für den motorisierten Individualverkehr müsste untersucht werden, wie diese Verkehrsströme auf dem angrenzenden Strassennetz abgewickelt werden könnten. Die Verkehrsmengen sind nicht so gross, als dass dieser Lösungsansatz aus verkehrstechnischer Sicht von vornherein nicht realistisch wäre.

2.5 Aufwertungspotenzial

Die Stadthausstrasse ist ein sehr intensiv genutzter Strassenraum. In Teilabschnitten ist er auch klar übernutzt. Gewisse Nutzungen sind einfach gewachsen, was man der Gestaltung auch anmerkt. Ein einheitliches Konzept über den ganzen Strassenraum fehlt. Potenzial für eine Neuordnung ist vorhanden. Themen sind unter anderem: Veloabstellplätze, Anlieferungen, Autoparkierung, Fussgängerquerungen, Ausgestaltung der Bushaltestellen, Aufwertung des Strassenraumes ganz allgemein.

Der Kreis der Betroffenen und das Interesse an diesem Strassenraum sind sehr gross. Das bedeutet, dass eine mehrheitsfähige Lösung nur mit einem umfassenden Mitwirkungsprozess realistisch ist. Dies ist erfahrungsgemäss zeitlich und ressourcenmässig ein sehr grosser Aufwand. Das Projekt muss unter dem Gesichtspunkt der Priorisierung im Gesamtkontext der städtischen Strassenraum- und Verkehrsplanung beurteilt werden.

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

«Was ist der Planungsstand bezüglich Verkehrsberuhigung der Stadthausstrasse oberhalb der Bankstrasse?»

Der Stadtrat hat 2014 im Rahmen der Budgetkürzungen das Projekt Stadthausstrasse im Investitionsprogramm 2015 – 2026 gestrichen. Von Seiten Tiefbauamt besteht in den nächsten Jahren zudem kein wesentlicher Sanierungsbedarf der Strasse.

Der Stadtrat anerkennt zwar das Aufwertungspotenzial der Stadthausstrasse. Es gäbe sehr viele und komplexe Fragestellungen zu klären. Durch diese vielfältigen Fragestellungen sind auch viele Betroffene einzubeziehen. Der Aufwand für die Planung/Projektierung sowie den Mitwirkungsprozess wird daher sehr gross sein. Erfahrungsgemäss würde es 4 - 6 Jahre dauern, bis ein ausführungsfähiges Projekt vorliegt.

Da die Strasse, wie oben erwähnt, in den nächsten Jahren nicht saniert werden muss, besteht diesbezüglich kein Zeitdruck. Für den Stadtrat hat deshalb die Aufwertung der Technikum- und Zürcherstrasse (im Bereich Zentrum Töss) sowie die Teilprojekte der Umsetzungsvorlage der Motion betreffend mehr freie Fahrt für den Bus in Winterthur [«Kredit von Fr. 4,6 Millionen für die Planung und Umsetzung der Sicherstellung des Verkehrsflusses und der Priorisierung des Öffentlichen Verkehrs» (GGR-Nr. 2016.128)], höhere Priorität. Wenn nun auch noch der Planungsprozess für die Stadthausstrasse initiiert würde, bestünde die Gefahr der Verzettelung und der Vernachlässigung anderer wichtiger Projekte.

Zur Frage 2:

«Welche Pläne bestehen zur Anbindung des Stadtparkes an die Altstadt?»

Im Rahmen der «Testplanung Musikpavillon und Stadtgarten» wurde ein Entwicklungskonzept für die Gestaltung des Stadtgartens (August 2011) erarbeitet. Der Stadtrat hat das Konzept 2012 verabschiedet. Darin wurden auch Überlegungen zur verbesserten Anbindung des Stadtparkes an die Altstadt gemacht. Entlang der Baumpromenade auf der Seite des Museums Oskar Reinhart sieht das Konzept unter anderem eine räumliche und geometrische Stärkung des Baumkörpers vor (durch Neu- und Ergänzungspflanzungen). Für die Stadthausstrasse wurden folgende Vorgaben gemacht.

- Erarbeitung eines Gestaltungs- und Nutzungskonzepts mit Vereinheitlichung der Fahrbahnbreite im Zuge des Tiefbauprojekts
- Funktionsstreifen auf Stadthausstrasse für Velo-PP, Anlieferung, Bushaltestelle und Kurzzeit-PP im Bereich der Altstadt

Zu Beginn der Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts für die Stadthausstrasse würden neben den Hinweisen aus dem Entwicklungskonzept für die Gestaltung des Stadtgartens auch die Bedürfnisse der diversen Verkehrsträger abgeholt. Themen wie Temporeduktion und Verkehrsverlagerung würden ebenfalls untersucht.

Wie in der Antwort zur Frage 1 dargelegt, sieht der Stadtrat die Priorität der Strassenraum- und Verkehrsplanung bei anderen Projekten, als der Stadthausstrasse.

Zur Frage 3:

«Verfolgt der Stadtrat das Projekt weiter? Was sind die nächsten Schritte? Der Verkehrsberuhigung der Stadthausstrasse wurde an der Volksabstimmung von 1973 zugestimmt. An der Volksabstimmung 1985 wurde der Entscheidung bestätigt.»

Siehe Antwort zur Frage 1 und 2. Kurzum: Es sind in den nächsten Jahren keine planerischen Aktivitäten in der Stadthausstrasse geplant.

Zur Frage 4:

«Welche Pflichten leitet der Stadtrat aus diesen Abstimmungsergebnissen für die Umsetzung der Verkehrsberuhigung ab?»

Es ist effektiv so, dass sich das Stimmvolk 1973 für das autofreie Stadtzentrum ausgesprochen und 1985 eine Volksinitiative abgelehnt hat, die diesen Entscheid rückgängig machen wollte. Daher müsste bei der Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts für die Stadthausstrasse auch die Verkehrsverlagerung untersucht werden. Ob das machbar wäre, müsste die detaillierte Planung zeigen.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon