

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Beantwortung der Interpellation betreffend Planungszone Neuhegi / Querung Grüze / Kapazität St. Gallerstrasse, eingereicht von Gemeinderat F. Landolt (SP)

Am 15. April 2013 reichte Gemeinderat Felix Landolt (SP) mit 27 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgende Interpellation ein:

„Der Stadtrat eröffnet am 18.3.2013 zwei Einwendungsverfahren betreffend die Planungszone Neuhegi:

- Einwendungsverfahren Änderungen kommunale Richt- und Nutzungsplanung*
- Einwendungsverfahren Öffentlicher Rahmengestaltungsplan Umfeld Grüze und Umfeld Hegi*

Wie es aus den unterbreiteten Dokumenten hervorgeht und wie es aus der Anschauung verständlich ist, sind Verkehrsfragen und insbesondere die Routenführung der Verkehrsteilnehmer im Langsamverkehr, im öffentlichen Verkehr, im motorisierten Individualverkehr und im Verkehr für gewerbliche Nutzungen ein Brenn- und Angelpunkt der möglichen Nutzungen auf dem Areal Neuhegi. Mit der Querung Grüze wird eine neue Linie des öffentlichen Verkehrs vorgeschlagen, welche Neuhegi via St. Gallerstrasse und Technikumstrasse mit dem Hauptbahnhof verbindet. Gemäss Verkehrszählung 2011 sind sowohl der durchschnittliche Tagesverkehr (Messpunkte 5.1, 5.2 und 5.3 mit rund 19000, 22500 und 13800 Durchfahrten) als auch die die Tagesspitzen der Bewegungen zur Stadt hin hoch. Das Zahlenmaterial kann auch so interpretiert werden, dass die Kapazitätsgrenze der St. Gallerstrasse zwischen Grüze und der Pflanzschulstrasse erreicht ist. Es stellen sich in diesem Zusammenhang folgende Fragen:

- 1. Wie beurteilt der Stadtrat generell die Belastung der St. Gallerstrasse durch den MIV, Gewerbeverkehr, öV und Langsamverkehr?*
- 2. Ist es möglich über betriebliche Anpassungen die Strassenkapazität zu erhöhen? Sind bauliche Massnahmen vorgesehen?*
- 3. Wenn bauliche Massnahmen auf der St. Gallerstrasse vorgesehen werden: welche Strassenprofile werden angestrebt? Wie kann die Finanzierung sicher gestellt werden?*
- 4. Welches sind die wichtigsten Gründe, warum die Variante einer Querung Grüze, welche die Sulzerallee mit der Römerstrasse verbindet, nicht weiter verfolgt wurde?“*

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

1. Querung Grüze als optimale ÖV-Erschliessung

Der Stadtrat teilt die Einschätzung des Interpellanten, dass die Bewältigung des Verkehrsaufkommens die zentrale Herausforderung im Zusammenhang mit der Planungszone Neuhegi/Grüze darstellt. Dies ist insbesondere deshalb der Fall, weil das städtische Strassennetz während den Hauptverkehrszeiten bereits heute weitgehend ausgelastet, teilweise gar überlastet ist und in der Folge davon die negativen Auswirkungen der Staus auf die Volkswirtschaft und die Lebensqualität zunehmen und insbesondere die Fahrplanteue und – stabilität des ÖV stark leiden. Mit der Erarbeitung eines Steuerungs- und Dosierungskonzepts für die Stadt Winterthur (Dosierung = Beschränkung der Verkehrsmenge auf gewissen Strassenabschnitten auf ein ÖV-verträgliches Mass; Details Motion «Mehr freie Fahrt für den Bus in Winterthur», GGR-Nr. 2012-071) und mit Studien für die im städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK) vorgesehenen ÖV-Hochleistungskorridore werden zur Zeit die Grund-

lagen geschaffen, um den Verkehrsfluss innerhalb der Stadt, insbesondere zugunsten des ÖV, zu verbessern.

Für die Bewältigung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens durch das Entwicklungsgebiet Neuhegi / Grüze ist im sGVK ein ganzes Massnahmenpaket enthalten. Die Querung Grüze ist ein zentrales Element dieser Strategie, da sie eine optimale ÖV-Erschliessung von Neuhegi ermöglicht.

2. Attraktive ÖV-Linienführung auf der St. Gallerstrasse

Die ÖV-Verbindung zwischen der Innenstadt und der Querung Grüze ist über die St. Gallerstrasse vorgesehen. In einer umfassenden Analyse mit diversen Kriterien (u.a. Nachfrage heute, Einzugsbereich, Nutzen für Stadtbuslinien, Flexibilität Netzgestaltung, Machbarkeit Busbeschleunigung) wurden die Vor- und Nachteile der Linienführung über die St. Galler- und Römerstrasse abgeschätzt. Für die Festlegung der Achse war primär das Potenzial an Ein- und Aussteigenden massgebend. Bei einer Linienführung über die Römerstrasse anstelle der St. Gallerstrasse wären heute rund 1'800, gemäss Prognose gar 2'000 Wohn- und Arbeitsplätze weniger erschlossen. Ein weiterer gewichtiger Vorteil der Linienführung über die St. Gallerstrasse liegt in der flexibleren Netzgestaltung. Busse über die St. Gallerstrasse können beim Knoten Talegg Richtung Technikumstrasse oder Richtung Stadthausstrasse fahren. Dies ergibt längerfristig eine grössere Flexibilität bei der Wahl der Linienführung.

Da die St. Gallerstrasse in jedem Fall eine wichtige Busachse mit mehreren Linien bleiben wird (heutige Nutzungen, Erschliessung potenzieller Verdichtungsgebiete), ist im sGVK ihre Ausgestaltung als ÖV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevard vorgesehen. Die bisherige Planung zeigt, dass mit den entsprechenden Massnahmen (mittige Busspur, Neuorganisation der Abbiegebeziehungen, angepasste Steuerung, Dosierungen) der Busverkehr auf der St. Gallerstrasse besser als heute bevorzugt werden kann. Durch die so erreichten kürzeren Reisezeiten und eine erhöhte Zuverlässigkeit wird eine attraktivere Busverbindung auf der St. Gallerstrasse möglich.

Eine Kapazitätserhöhung für den MIV auf der St. Gallerstrasse ist ohne grosse Ausbauten nicht möglich und ist nicht vorgesehen. Verkehrsplanerisch macht dies auch keinen Sinn, da die Leistungsfähigkeit auf den vor- und nachgelagerten Strassenabschnitten ebenfalls beschränkt ist.

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

„Wie beurteilt der Stadtrat generell die Belastung der St. Gallerstrasse durch den MIV, Gewerbeverkehr, öV und Langsamverkehr?“

Die St. Gallerstrasse ist zwischen der Gewerbeschule und der Grüzefeldstrasse, wie der Interpellant zu Recht feststellt, heute während der Hauptverkehrszeiten stark belastet. In der Abendspitzenstunde sind dies je nach Abschnitt 1'100 bis 1'700 Fahrzeuge. Von der Grüzefeldstrasse stadtauswärts fällt die Verkehrsbelastung, vor allem wegen der Dosierungswirkung des Bahnübergangs, deutlich tiefer aus. Während der Hauptverkehrszeiten ist die Leistungsfähigkeit der Knoten ausgeschöpft. Der öffentliche Verkehr erleidet zwar im Mittel keine grossen Verlustzeiten zwischen der Technikumstrasse und der Grüzefeldstrasse; die Streuung der Verlustzeiten und die Fahrplanunzuverlässigkeit sind aber während der Hauptverkehrszeiten sehr gross. Stadtbus transportiert über 1'000 Personen in der Abend-

spitzenstunde. In dieser Zeitspanne wird die St. Gallerstrasse zwischen der General-Guisan-Strasse und der Grüzefeldstrasse von 60 bis 90 Velofahrenden (je nach Abschnitt) frequentiert. Dieser Strassenzug ist weder regional noch kommunal als Radroute klassiert; die regionale Veloroute liegt parallel dazu in der Seidenstrasse. Der Strassenzug wird überdies in der Abendspitze an zahlreichen Stellen von 50 bis 100 Fussgängerinnen und Fussgängern gequert.

Zur Frage 2:

„Ist es möglich über betriebliche Anpassungen die Strassenkapazität zu erhöhen? Sind bauliche Massnahmen vorgesehen?“

Die Leistungsfähigkeit der St. Gallerstrasse zwischen Grüze und der Innenstadt ist weitestgehend ausgeschöpft. Eine Erhöhung der MIV-Kapazität, ohne eine starke Verbreiterung des Strassenraums, ist nicht mehr möglich und macht wenig Sinn, da auch die Leistungsfähigkeit der vor- und nachgelagerten Strassenabschnitte begrenzt ist. Mit betrieblichen und baulichen Massnahmen (Dosierung, Anpassung Steuerung, mittige Busspur) soll die Busbevorzugung verbessert werden.

Zur Frage 3:

„Wenn bauliche Massnahmen auf der St. Gallerstrasse vorgesehen werden: welche Strassenprofile werden angestrebt? Wie kann die Finanzierung sicher gestellt werden?“

Die Planungen für den ÖV-Hochleistungskorridor in der St. Gallerstrasse gehen grundsätzlich vom bestehenden Verkehrsraum aus. Der aktuelle Planungsstand geht von einer in der Regel dreistreifigen Fahrbahn aus (je ein Fahrstreifen MIV pro Richtung, zusätzlich eine mittige Busspur). Die Machbarkeit dieser Lösung muss im Detail noch geprüft werden. Da die St. Gallerstrasse überkommunal klassiert ist, gehen Umbauten der Strasse zulasten des kantonalen Strassenfonds.

Zur Frage 4:

„Welches sind die wichtigsten Gründe, warum die Variante einer Querung Grüze, welche die Sulzerallee mit der Römerstrasse verbindet, nicht weiter verfolgt wurde?“

Eine Busführung via Römerstrasse nach Neuhegi wurde zugunsten der Linienführung über die St. Gallerstrasse insbesondere aus den folgenden Gründen verworfen:

- Das heutige und vermehrt noch das künftige Potenzial an ÖV-Benützenden (Flächen, Einwohnende und Arbeitsplätze) wird über die St. Gallerstrasse bedeutend besser erschlossen.
- Die Hebelwirkung von Busbeschleunigungsmassnahmen ist auf der St. Gallerstrasse grösser.
- Die Flexibilität in der Netzgestaltung ist bedeutend grösser, wenn die Zufahrt zur Altstadtumfahrung via St. Gallerstrasse erfolgt, da Busse über die St. Gallerstrasse beim Knoten Talegg Richtung Technikumstrasse oder Richtung Stadthausstrasse fahren können. Dies ergibt längerfristig eine grössere Flexibilität bei der Wahl der Linienführung.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder