

An den Grossen Gemeinderat

W i n t e r t h u r

Antrag und Bericht zur Motion betreffend mehr freie Fahrt für den Bus in Winterthur, eingereicht von Gemeinderat R. Diener (Grüne/AL), Gemeinderat Ch. Baumann (SP), Gemeinderätin A. Steiner (GLP) und Gemeinderätin B. Günthard Fitze (EVP)

Antrag:

1. Vom Bericht des Stadtrates zur Motion betreffend mehr freie Fahrt für den Bus in Winterthur wird im zustimmenden Sinn Kenntnis genommen
2. Es wird zur Kenntnis genommen, dass aus rechtlichen, finanziellen und zeitlichen Gründen die Motion im engen Wortsinn («Null-Wartezeiten» bis 2018 und eine Kredit- und Umsetzungsvorlage) nicht erfüllt werden kann. Doch das primäre Ziel der Motion, die ÖV-Priorisierung konsequenter anzugehen und umzusetzen, wird mit dem in Kapitel 7 ausgeführten Vorgehen erfüllt.
3. Die Motion wird nicht erheblich erklärt und damit als erledigt abgeschrieben.

Bericht:

Am 25. Juni 2012 reichten Gemeinderat Reto Diener namens der Grüne/AL-Fraktion, Gemeinderat Christoph Baumann namens der SP-Fraktion, Gemeinderätin Annetta Steiner namens der GLP und Gemeinderätin Barbara Günthard Fitze namens der EVP mit 28 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgende Motion ein, welche vom Grossen Gemeinderat am 21. Januar 2013 überwiesen wurde:

„Der Stadtrat wird eingeladen, zu Handen des Parlamentes eine Kredit- und Umsetzungsvorlage auszuarbeiten, welche bis spätestens 2018 folgendes Ziel anstrebt: Null-Wartezeiten für Stadt- und Regionalbusse an den Lichtsignalanlagen (LSA) auf Stadtgebiet.“

Massnahmen dazu könnten sein (Zieljahre für die Umsetzung in Klammern):

- *Physische Anpassung der Steuerung bestehender und neuer LSA auf Stadtgebiet für eine konsequente Busbevorzugung an den Kreuzungen (ab 2013).*
- *Schaffen eines verbesserten informationstechnischen Regelnetzwerkes für die städtischen LSA-Steuerungen. Entweder über eine Priorisierung des öV im gegenwärtigen Netz oder über die Bildung eines zweiten separaten öV-Netzes wie z.B. in Zürich (bis 2016).*
- *Vermindern der Verkehrsbeziehungen an Kreuzungen um Konflikte zu minimieren (ab 2016).*
- *Verlegung von Bushaltestellen vor die Kreuzungen damit weniger nutzlose Wartezeiten entstehen (ab 2016).*
- *Erstellen zusätzlicher LSA am Stadtrand um MIV-Zuflüsse in die Stadt zu dosieren (bis 2018).*
- *Anlegen zusätzlicher Busspuren, insbesondere auch gemeinsam mit Dosierungsstellen am Stadtrand (bis 2018).*

Begründung:

Das städtische Gesamtverkehrskonzept (sGVK) formuliert als Vision für den öV das Ziel von Nullwartezeiten (S. 89). Die richtplanerische Festlegung aus dem Gegenvorschlag zur Städte-Initiative verlangt bis 2025 eine Modalsplit-Verschiebung zugunsten von öV/LV von 8 Prozentpunkten.

Diese Ziele bezwecken unmissverständlich eine umweltverträgliche und effiziente Mobilität auf Stadtgebiet zu fördern. Dazu gehört ein attraktiver und leistungsfähiger öffentlicher Verkehr. In Winterthur besteht diesbezüglich erheblicher Nachholbedarf. Die Busse bleiben zu oft im Stau stecken und weisen in ihren Umläufen zu hohe Verlustzeiten auf. Die zuletzt erhaltenen Antworten auf eine entsprechende Interpellation (11/109, „Buspriorisierung“) lassen viele Fragen offen und es wird nicht erkennbar, wie der Stadtrat die Situation nachhaltig zu verbessern gedenkt.

Die Stadt Zürich z.B. hat Nullwartezeiten schon weitestgehend umgesetzt. In der Stadt Winterthur fehlt die Bereitschaft - wie in der Interpellationsantwort deutlich wird - notwendige Schritte konsequent und umgehend anzugehen. Dies widerspricht klar den oben genannten Festlegungen.

Kurzfristig könnte bereits über eine angepasste Steuerung von bestehenden (oder geplanten) LSA einiges erreicht werden. Die geeigneten regelungstechnischen Voraussetzungen und Modellierungsmöglichkeiten dazu sollten raschestmöglich geschaffen werden. Aufgrund der engen Strassenverhältnisse in Winterthur bietet sich als mittelfristige Massnahme eine MIV-Dosierung am Stadtrand an. Davon würde der gesamte Verkehr auf Stadtgebiet profitieren: Nicht nur die Busse kämen besser voran, auch für Gewerbe und Private wäre mehr Raum vorhanden.“

Der Stadtrat äussert sich dazu wie folgt:

1. Zusammenfassung

Die Zielsetzung der Motion, eine konsequente ÖV-Priorisierung umzusetzen, deckt sich mit den Zielen des städtischen Gesamtverkehrskonzepts (sGVK) und wird vom Stadtrat unterstützt. Gemäss sGVK soll die Priorisierung des ÖV mittels ÖV-Hochleistungskorridoren und Urban Boulevards umgesetzt werden. Die planerischen Arbeiten dazu sind auf fachlicher Ebene im Gang. Die Forderungen der Motion sind aber absoluter formuliert [«Null-Wartezeiten» an allen Lichtsignalanlagen (LSA) bis 2018 und eine Kredit- und Umsetzungsvorlage] und beschränken sich nicht auf ausgewählte Achsen.

Das Verkehrsnetz ist ein korrespondierendes System: Eingriffe wirken sich oft auf ein grösseres Umfeld aus. So besteht zum Beispiel bei Dosierungsanlagen oder bei der Unterbindung von Abbiegebeziehungen die Gefahr von Ausweichverkehr in die Wohnquartiere. Um solch unerwünschte Nebenwirkungen zu minimieren, müssen die jeweils möglichen Auswirkungen der geplanten Massnahmen in Planungsstudien geprüft und konkrete Lösungsansätze transparent und fachlich fundiert aufgezeigt werden. Die Planungs- und Projektierungsphase ist aus diesem Grund zwar zeit- und ressourcenaufwändig, doch die Akzeptanz der vorgeschlagenen Massnahmen soll dadurch wesentlich erhöht werden.

Im aktuellen Planungsstand werden die Kosten der notwendigen Einzelprojekte zur Umsetzung der ÖV-Hochleistungskorridore gesamthaft auf einen hohen zweistelligen Millionenbetrag geschätzt. Eine Umsetzung all dieser Projekte würde die finanziellen Möglichkeiten der Stadt übersteigen. Denn selbst wenn voraussichtlich ein Grossteil der Kosten über den kantonalen Strassenfonds finanziert wird, muss immer auch ein gewisser Anteil von der Stadt übernommen werden. Es gilt also, den ohnehin anstehenden Sanierungsbedarf zur Umsetzung der ÖV-Hochleistungskorridore und damit Kostensynergien zu nutzen.

Der Stadtrat unterstützt die grundsätzliche Zielesetzung der Motion sehr und ist bereit, die geforderte ÖV-Priorisierung konsequenter als bis anhin anzugehen und umzusetzen. Wie nachstehend dargelegt, braucht es aber umfangreiche bauliche und verkehrsorganisatori-

sche Eingriffe, um bei der ÖV-Priorisierung einen „Quantensprung“ zu erreichen. Wegen der begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen und angesichts der notwendigen Verfahrensschritte (Ablauf gemäss Strassengesetz) sieht sich der Stadtrat nicht in der Lage, die Motion im engen Wortlaut («Null-Wartezeiten» bis 2018 und eine Kredit- und Umsetzungsvorlage) zu erfüllen. Der Stadtrat schlägt daher in Kapitel 7 ein konkretes Vorgehen vor, welches dem primären Ziel der Motion Rechnung trägt und in der Praxis unter den gegebenen Umständen umsetzbar ist. Gemäss diesem Vorgehen werden zuerst vertiefte planerische Abklärungen vorgenommen. Erste Schritte dazu wurden seit der Verabschiedung des sGVKS bereits gemacht. Diese sollen weitergeführt und mit den in Kapitel 6.2 aufgeführten Massnahmen bzw. Massnahmenpaketen noch konsequenter angegangen werden. Aufgrund der Motion wird der Stadtrat zudem ein Dosierungs- und Steuerungskonzept erarbeiten. Denn erfahrungsgemäss bewirkt nur schon eine um 10 bis 20 Prozent reduzierte Verkehrsmenge (was dem Zustand in den Sommerferien entspricht) bedeutend weniger Verlustzeiten für den öffentlichen Verkehr. Das Dosierungs- und Steuerungskonzept hat zum Ziel, die Verkehrsmenge auf gewissen Strassenabschnitten auf ein ÖV-verträgliches Mass zu begrenzen.

Der Stadtrat schlägt ein Vorgehen «Korridor für Korridor» (step by step) vor. Es wird pro ÖV-Hochleistungskorridor eine Planungsstudie erarbeitet, die konkrete Massnahmen enthält und Auswirkungen, Abhängigkeiten, Grobkosten und ein mögliches Umsetzungsprogramm aufzeigt. Diese Planungsstudien bilden die Grundlage, um dann insbesondere jene Projekte auszulösen, die in erster Linie mit einem anstehenden Sanierungsbedarf (Kostensynergien) umgesetzt werden. Sehr wirkungsvolle Massnahmen können eventuell, basierend auf diesen Planungsstudien, auch ohne Sanierungsbedarf ausgelöst werden. Alle Projekte müssen selbstverständlich nach den im Strassengesetz vorgeschriebenen Verfahren behandelt werden und verlangen einen Ausführungskredit des Grossen Gemeinderates.

Folgende planerische Schritte sind vorgesehen:

- Dosierungs- und Steuerungskonzept (Neukonzeption der Steuerungsphilosophie)
- Planungsstudie Zürcherstrasse – Hauptbahnhof – Neuhegi (in Planung)
- Planungsstudie Wülflingen – Hauptbahnhof – Seen (in Planung)
- Planungsstudie Rosenberg – Hauptbahnhof – Oberwinterthur (noch nicht in Planung)

Nebst den oben erwähnten Planungsstudien werden auch weitere Planungen bearbeitet (z.B. Breitestrasse), da ansonsten Sanierungsnachholbedarf und ein Planungs-, Projektierungs- und Umsetzungsstau entstehen würden. Es wird bei allen Projekten, die vor dem Vorliegen der definitiven Planungsstudie einen Kredit benötigen, die Vereinbarkeit mit der ÖV-Priorisierung aufgezeigt.

Am wirkungsvollsten erreicht man geringe Verlustzeiten für den ÖV mit einer geschickten Raumplanung, welche Siedlung und Verkehr gut auf einander abstimmt, wie dies bei dichten, nutzungsdurchmischten Gebieten und insbesondere bei Entwicklungen um ÖV-Knoten der Fall ist („Stadt der kurzen Wege“). Ebenfalls wirkungsvoll ist die Beeinflussung des Modalsplits z.B. durch Förderung des Langsamverkehrs, Parkraumplanung und –bewirtschaftung oder Mobilitätsmanagement. Solche Massnahmen bewirken ein verändertes Verkehrsverhalten, tragen zur nachhaltigen Entlastung des Strassennetzes bei und sind im Gegensatz zu baulichen Massnahmen verhältnismässig kostengünstig. Deshalb werden auch diese Massnahmenfelder, welche sich indirekt auf den ÖV auswirken, weiterverfolgt und umgesetzt. Sie sind aber nicht Bestandteil dieser Motion.

2. Verkehrsplanerische und verkehrspolitische Vorgaben

2.1. Städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK)

Am 3. Oktober 2011 hat der Grosse Gemeinderat mit 56:0 das städtische Gesamtverkehrskonzept (sGVK) zustimmend zur Kenntnis genommen. Das Ziel des Konzeptes ist es, langfristig ein funktionsfähiges Verkehrsnetz sicherzustellen und eine hohe Aufenthaltsqualität der stark belasteten Strassenräume zu gewährleisten. Diese Zielsetzung führte zu einer der Schlüsselmassnahmen des sGVK, nämlich zu den ÖV-Hochleistungskorridoren (inkl. ÖV-Querung beim Bahnhof Grüze) und den Urban Boulevards. Sie bilden ein wichtiges Rückgrat für eine prosperierende Stadt, indem sie den Verkehrsfluss sicherstellen (ÖV-Hochleistungskorridor) und die Lebensqualität (Urban Boulevards) aufrecht erhalten.

Grundlage für das sGVK bildet das Zukunftsbild unserer Stadt. Es zeigt, wie und wo sich Winterthur schwerpunktmässig bis 2030 entwickeln soll. Abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung wurden im sGVK Verkehrsmassnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Verkehrs- und Mobilitätsmanagement abgeleitet. Ein zentraler verkehrlicher Grundsatz des sGVK ist, dass die Transportkapazität der Strassen auf Personen- statt Fahrzeugbewegungen basiert. Abgeleitet von diesem Grundsatz, kommt der Förderung des öffentlichen Verkehrs als leistungsfähigem Verkehrsmittel im sGVK ein sehr hoher Stellenwert zu.

Die Lebensqualität ist neben einem funktionsfähigen Verkehrsnetz eine wichtige Voraussetzung für eine prosperierende Stadt. Daher ist die Aufenthaltsqualität entlang der Verkehrsräume wichtig. Aktuelle Planungen in Wülflingen und Töss zeigen, dass nicht nur Quartierstrassen, sondern auch Hauptverkehrsstrassen (z.B. Zentrum Töss bei der Zürcherstrasse und Lindenplatz bei der Wülflingerstrasse) für die Quartierbevölkerung wichtige Lebensräume sind. Daher wird auch die punktuelle, gezielte Aufwertung der Strassen als wichtiges Anliegen der Bevölkerung weiterverfolgt.

Die beiden Zielsetzungen ÖV-Priorisierung und Aufwertung der Strassen sind integrale Bestandteile des Agglomerationsprogramms Winterthur und Umgebung.

2.2. Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung

Das sGVK bildete die Grundlage für das Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung. Dieses Programm wurde zusammen mit dem Kanton Zürich erarbeitet. Im Juni 2012 hat der Regierungsrat des Kantons Zürich das Programm beim Bund zur Prüfung eingereicht. Es werden in der Höhe von 40 Prozent finanzielle Beiträge an die eingegebenen Infrastrukturmassnahmen erwartet. Für die Umsetzung der ÖV-Hochleistungskorridore und Urban Boulevards wurden 45 Mio. Franken eingegeben. Ein ähnlich grosser Betrag wurde für die ÖV-Querung Grüze und die Aufwertung des Umsteigepunktes Bahnhof Grüze eingestellt. Diese beiden Massnahmen gehören zu den Schlüsselprojekten des Agglomerationsprogramms Winterthur und Umgebung und sind mit Priorität A versehen. Die Finanzierung wird voraussichtlich weitgehend über den Bund (Agglomerationsfonds) und den Kanton Zürich (Strassenfonds) erfolgen. Diese laufenden Planungen entsprechen der eingereichten Motion.

2.3. Gegenvorschlag zur Initiative «zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Winterthur» (Städte-Initiative)

Am 18. April 2011 hat der Grosse Gemeinderat mit 32:19 dem Gegenvorschlag zur kommunalen Volksinitiative «zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Winterthur» zugestimmt. Der Inhalt des Gegenvorschlages wurde in den kommunalen Richtplan aufgenommen. Dieser ist zwischenzeitlich rechtskräftig und für die Behörde verbindlich.

Kerninhalt des Gegenvorschlags ist die Forderung nach einer Verlagerung des Modalsplits um 8 %-Punkte zugunsten des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs bis 2025. Der Fokus der Verkehrspolitik muss also bei den Personen- statt Fahrzeugbewegungen liegen, denn dadurch wird das Strassennetz entlastet und es entstehen mehr Möglichkeiten für die ÖV-Priorisierung. (1 Motorfahrzeug ist in der Hauptverkehrszeit durchschnittlich mit 1.2 Personen besetzt, während ein Gelenkbus ein Fassungsvermögen von ca. 100 Personen hat.)

Diese Modalsplit-Zielsetzung ist äusserst ambitiös und kann erfahrungsgemäss nur mit so genannten Pull- (= Anreiz) und Push- (= Druck) Massnahmen erreicht werden. Fördermassnahmen im Bereich ÖV und Langsamverkehr (Pull-Massnahmen) sind wichtig und unabdingbar, müssen aber auch mit einschränkenden Massnahmen (Push-Massnahmen) ergänzt werden.

Der Gegenvorschlag setzt aus Gründen der Transporteffizienz explizit auf die konsequente Priorisierung des ÖV. Nur mit der Steigerung des ÖV-Anteils kann in unserem begrenzten Strassenraum mehr Transportkapazität angeboten werden. Dies kann bis zu einem gewissen Teil mit Taktverdichtungen und grösseren Fahrzeugen sichergestellt werden.

Nebst der Förderung des strassenseitigen öffentlichen Verkehrs wird unter Federführung der Stadt Winterthur auch geprüft, ob und wie das Schienennetz der SBB intensiver für den innerstädtischen Verkehr genutzt werden könnte, schliesslich gibt es auf Stadtgebiet zehn Bahnhöfe. Ziel ist eine Entlastung des Strassennetzes.

2.4. Fazit aus den verkehrsplanerischen und verkehrspolitischen Vorgaben

Somit wird klar, dass sowohl verkehrsplanerische Rahmenbedingungen als auch verkehrspolitische Vorgaben eine konsequente Priorisierung des öffentlichen Verkehrs erfordern.

Des Weiteren zeigt auch der «Städtevergleich Mobilität» (Dez. 2012), dass die Stadt Winterthur im Vergleich zu den anderen grossen Deutschschweizer Städten noch ein Steigerungspotenzial beim ÖV hat.

Vorgaben zur planerischen Umsetzung wurden im sGVK und Agglomerationsprogramm festgelegt (u.a. ÖV-Hochleistungskorridore und Urban Boulevards und Querung Grüze). Es gilt nun, diese Vorgaben in konkrete Projekte umzusetzen. Der Stadtrat unterstützt daher die Forderung der Motion und ist gewillt, der ÖV-Priorisierung eine höhere Priorität als bisher beizumessen.

3. Umgang mit Nutzungskonflikten

Im Massnahmenblatt «ÖV-Hochleistungskorridore und Urban Boulevards 1. Priorität» aus dem Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung (Beilage) sind die Anforderungen an diese ÖV-Hochleistungskorridore und Urban Boulevards aufgeführt.

In dichtem städtischen Raum treffen viel verschiedene Bedürfnisse aufeinander. Bei Nutzungskonflikten müssen situativ Güterabwägungen vorgenommen werden, um die lokalen Bedürfnisse gebührend zu berücksichtigen. Dabei dürfen die übergeordneten Zielsetzungen nicht aus den Augen verloren werden.

Die Erfahrung in anderen Städten zeigt, dass sich durchaus gute Lösungen finden lassen, die den Anforderungen nach ÖV-Bevorzugung, hoher Aufenthaltsqualität und der Gewährleistung des Verkehrsflusses Rechnung tragen. Diese guten Lösungen gelingen aber nur mit einer vertieften, situationsbezogenen Analyse und mit einem iterativen Planungsprozess. Es

braucht meistens auch beim Gewichten der Anforderungen und Bedürfnisse eine Güterabwägung. Zu absolut formulierte Vorgaben werden den oft komplexen Verhältnissen vor Ort nicht gerecht. Aktuelles Beispiel einer sehr anspruchsvollen Planung ist die Zürcherstrasse. Der Stadtrat hat 2011 das «Leitbild Stadtraum Zürcherstrasse» verabschiedet. Das Projekt sieht zusätzliche Busspuren, eine Aufwertung mittels Bäumen, zusätzliche Querungsmöglichkeiten für Fussgängerinnen und Fussgänger und eine Aufwertung des öffentlichen Raums im Bereich Zentrum Töss vor. Dazu braucht es beidseits der Strassen Landerwerb und die Parkierungssituation privater Vorbereiche muss angepasst werden. Dies erfordert sehr viel Kommunikations-, Koordinations- und Planungsaufwand und den verlässlichen politischen Rückhalt der zuständigen Instanzen.

4. Stellungnahme zu den Forderungen der Motion

Die Motion «Mehr freie Fahrt für den Bus in Winterthur» fordert «Null-Wartezeiten» bis 2018 an allen Lichtsignalanlagen auf Stadtgebiet. Basierend auf der Antwort zur Interpellation betreffend «Verkehrslenkung bzw. Lichtsignalsteuerung an Knoten unter dem Gesichtspunkt der Buspriorisierung» (GGR-Nr. 2011/109) zählt die Motion auch konkrete Massnahmen auf, um die Zielsetzung «Null-Wartezeiten» zu erreichen. Das Massnahmenpaket nimmt das Prinzip der Stadt Zürich in der ÖV-Priorisierung auf (Zürcher Modell). Die oben erwähnte Interpellationsantwort führt detailliert die Unterschiede zwischen der Stadt Winterthur und der Stadt Zürich auf.

Die Stadt Zürich hat während Jahrzehnten konsequent geeignete Massnahmen umgesetzt: bauliche (u.a. Eigentrassierung, Spurausbauten, Knotenumbauten) und verkehrsorganisatorische Massnahmen (u.a. Unterbindung Abbiegebeziehungen, Einbahnstrassen). So verfügt die Stadt Zürich heute über ein kohärentes Verkehrsnetz. Zudem werden für alle Verkehrsmittel (MIV und Velo) Einschränkungen in den Verkehrsbeziehungen zugunsten des ÖV in Kauf genommen. Der ÖV kann dadurch optimal priorisiert werden. Unterstützend wird im Bereich des motorisierten Individualverkehrs eine konsequente, angebotsorientierte Parkraumplanung und -bewirtschaftung betrieben und stadteinwärts eine Verkehrsmengenbeschränkung (=Dosierung) praktiziert. Dies hat aber nebst den eindeutigen Vorteilen für den ÖV auch Nachteile wie Umwegfahrten und schwierige Orientierung (unterbundene Abbiegebeziehungen und Einbahnstrassen) zur Folge. Ebenso sind aufgrund der prioritären ÖV-Bevorzugung die Verkehrsverhältnisse für den Veloverkehr in der Stadt Zürich - im Gegensatz zur Stadt Winterthur - nur bedingt zufriedenstellend.

In Winterthur ist das Verkehrsnetz über die Jahre hinweg einfach gewachsen. So besteht heute in der Verkehrssteuerung ein wenig flexibles System für die ÖV-Priorisierung. Dies ist eine Folge der sehr stark belasteten Strassen, der komplizierten Verkehrsknoten (in der Regel sind alle Abbiegebeziehungen zugelassen) sowie der nur partiellen Eigentrassierung für den ÖV.

Die ÖV-Priorisierung wurde auch im sGVK als Schlüsselmassnahme erkannt. Hier besteht zwischen der Forderung der Motion und dem sGVK grundsätzlich Übereinstimmung. Die Motion fordert aber noch eine konsequentere Busbevorzugung und stellt mit dem Ziel «Null-Wartezeiten» bis 2018 eine für den Stadtrat, aus finanziellen und personellen Gründen sowie auf Grund der notwendigen Verfahrensschritte, unerfüllbare Forderung auf. Die Forderung bedingt, wie im Vergleich mit der Stadt Zürich aufgezeigt, grosse bauliche und verkehrsorganisatorische Eingriffe ins Verkehrsnetz. Denn bloss mit einer Änderung der Verkehrssteuerung lässt sich kein «Quantensprung» in der ÖV-Priorisierung erzielen, da der Bus häufig schon in der Zufahrt zur Lichtsignalanlage grosse Verlustzeiten einfährt (z.B. auf der Wülflingerstrasse, Tössstalstrasse, Zürcherstrasse). Das heisst, es braucht umfassende Lösungsan-

sätze. Erfahrungsgemäss braucht es ein Bündel von Massnahmen, und dieses erzielt erst im Verbund seine Wirkungskraft.

Das Ziel «Null-Wartezeit» ist also nur mit sehr weitgehenden Massnahmen zulasten der übrigen Verkehrsteilnehmenden und einer überwiegenden Eigentrassierung erreichbar. Zudem wären flankierende Massnahmen in den Bereichen Raumplanung («Stadt der kurzen Wege», Förderung von nutzungsdurchmischten Gebieten, Entwicklung um ÖV-Knoten) und Veränderungen zugunsten des festgelegten Modalsplits (u.a. Mobilitätsmanagement, Parkraumplanung und –bewirtschaftung, attraktive Fuss- und Velowege) erforderlich. Die Eingriffe ins Verkehrsnetz wären mit sehr hohen Kosten verbunden (grössere zweistellige Millionenbeträge) und die Umsetzung würde sicher länger als bis 2018 dauern. Denn die Projekte erfordern wegen ihrer Eingriffstiefe einen grossen Abstimmungsbedarf mit der Bevölkerung und dem Kanton. Zudem braucht es jeweils Projekt- und Kreditgenehmigungen durch den Grossen Gemeinderat und in der Regel eine öffentliche Auflage nach Strassengesetz. Auch die Phase von der Planung bis zur Realisierung ist zeit- und kostenintensiv. Zudem müssten auf allen Ebenen die erforderlichen personellen Ressourcen zur Verfügung stehen.

Eine Erfüllung der Motion im engen Sinne («Null-Wartezeiten» bis 2018 mit einer Kredit- und Umsetzungsvorlage) ist daher aus Sicht des Stadtrates aus rechtlichen Gründen (Verfahrensabläufe), finanziellen und personellen Gründen nicht möglich. Der Stadtrat ist aber gewillt und bereit, die Priorisierung des ÖV konsequenter als bis anhin anzugehen und umzusetzen. In Kapitel 7 «Konkretes Vorgehen für die Umsetzung der ÖV-Priorisierung» schlägt der Stadtrat vor, wie die Forderungen der Motion bearbeitet werden sollen. Damit wird aus Sicht des Stadtrats der «Sinn und Geist» der Motion, die ÖV-Priorisierung konsequenter anzugehen und umzusetzen, Rechnung getragen.

5. Bisherige Planungen betreffend ÖV-Hochleistungskorridore

5.1. Erkenntnisse aus den bisherigen Planungen

2011 wurde mit einem Verkehrsplanungsbüro und städtischen Fachleuten die Planungsstudie «ÖV-Hochleistungskorridor / Achse Töss – Hauptbahnhof – Neuhegi» erarbeitet. Die Studie ist auf der Internet-Seite des Amts für Städtebau zu finden (unter Planung und Projekte). Sie zeigt auf konzeptioneller Ebene auf, welche Massnahmen ergriffen werden müssen, um den öffentlichen Verkehr zu beschleunigen bzw. stabilere Fahrplanverhältnisse zu erreichen. Die detaillierte technische Machbarkeit der einzelnen Massnahmen muss in einer nächsten Planungsstufe erbracht werden. Das Projekt Zürcherstrasse aus dem «Leitbild Stadtraum Zürcherstrasse» (2011) war integraler Bestandteil dieser Studie. Zurzeit wird für die Aufwertung Zürcherstrasse die verkehrliche und stadträumliche Machbarkeit abgeklärt.

Die Planungsstudie «ÖV-Hochleistungskorridor / Achse Töss – Hauptbahnhof – Neuhegi» zeigt, dass eine spürbare Wirkung nur bei konsequenter Umsetzung verschiedener kleinerer und grösserer Massnahmen erreicht werden kann (= Massnahmenpaket). Zurzeit ist das gleiche Planungsbüro daran, die ÖV-Priorisierung auf der Achse Wülflingen – Hauptbahnhof – Seen zu planen. Aufgrund der politischen Vorstösse im Bereich der ÖV-Priorisierung wurde das Planungsteam noch mit einem auf Verkehrssteuerung spezialisierten Büro ergänzt. Dieses Büro soll ein Dosierungs- und Steuerungskonzept erarbeiten und so strategische und konkrete Vorgaben zur Verkehrssteuerung machen.

Beim Dosierungskonzept geht es darum, die zu- und abfliessende Verkehrsmenge in einem vorgängig definierten Bereich zu begrenzen respektive den MIV-Rückstau so zu platzieren, dass er den ÖV nicht behindert. Es sollen nur so viele Fahrzeuge ins Zentrum hineingelassen werden, dass der Verkehr für die Knotensteuerung verarbeitbar bleibt. Es geht also da-

rum, nur so viele Fahrzeuge zirkulieren lassen, wie das Strassennetz zulässt. Dies wird im Prinzip heute schon praktiziert, doch muss dieses Konzept noch erweitert und optimiert werden. Stadtauswärts ist die Dosierung nicht im gleichen Mass möglich wie stadteinwärts, da in dieser Richtung der Stauraum grösstenteils fehlt. Das bedeutet, dass in der verkehrlichen Abendspitze – mit der Hauptlastrichtung stadtauswärts - die Dosierung weiterhin nur bedingt wirken wird.

Die bisherigen Untersuchungen zum ÖV-Hochleistungskorridor haben zusammengefasst folgende Erkenntnisse gebracht:

- Die wirkungsvollsten Massnahmen sind im Bereich Raumplanung (Vorgaben in der Richt- und Nutzungsplanung zu Nutzungsdurchmischten Gebieten und zur Entwicklung um ÖV-Knoten) und Beeinflussung des Modalsplits (z.B. durch Parkraumplanung und –bewirtschaftung, Mobilitätsmanagement sowie Förderung Langsamverkehr) umzusetzen. Sie bewirken ein verändertes Verkehrsverhalten und tragen zur nachhaltigen Entlastung des Strassennetzes bei.
- Das Verkehrsnetz ist ein korrespondierendes System. Daher sind Eingriffe ins Verkehrssystem meistens mit Auswirkungen im grösseren Umkreis zu beurteilen. Dies erfordert genaue Abklärungen und verursacht einen grossen Planungsaufwand.
- Markante Verbesserungen in Bezug auf die ÖV-Priorisierung sind nur mit grösseren Eingriffen ins Verkehrsnetz erreichbar (z.B. Änderungen im Verkehrsregime, Knotenumbauten, zusätzliche Spuren, Verkehrsmengenbeschränkung etc.). Isolierte Änderungen an der Verkehrssteuerung zeigen in den Hauptverkehrszeiten nur begrenzte Wirkung, denn der Bus erfährt wegen Staubildung meist schon in der Zufahrt zur Lichtsignalanlage grössere Verlustzeiten
- Die Kapazität des heutigen Verkehrsnetzes ist in den Hauptverkehrszeiten weitgehend ausgeschöpft. Wichtige Hauptverkehrsstrassen der Stadt weisen sehr grosse Verkehrsbelastungen auf. Zürcherstrasse 25'000 Fahrzeuge/Tag, Technikumstrasse 21'000, Wülflingerstrasse 22'000. Dies sind auch im Vergleich mit anderen Städten sehr hohe Werte für 2-spurige Strassen. Ohne weitgehende Eigentrassierung sind «Null-Wartezeiten» unter solchen verkehrlichen Voraussetzungen kaum realisierbar.
- Während den Sommerferien ist das Verkehrsaufkommen ca. 10 – 20 % tiefer als an durchschnittlichen Werktagen. Mit dieser reduzierten Verkehrsmenge sind die Verlustzeiten und Fahrplaninstabilitäten für den ÖV sehr gering. Daraus kann die Zielvorgabe für ein Dosierungssystem abgeleitet werden. Vom Dosierungssystem wird auch der MIV profitieren, denn im dosierten Bereich, kann der Verkehrsfluss für alle gewährleistet werden. Erfahrungsgemäss liegt das Potenzial bei der Dosierung im einstelligen Prozentbereich.
- Es braucht zusätzliche Busspuren, um den Bus unabhängig vom MIV bevorzugen zu können. Mit einer blossen Änderung der Lichtsignalsteuerung lässt sich der ÖV nicht merklich beschleunigen. An neuralgischen Orten (z.B. Wülflingerstrasse, Lindstrasse, St. Gallerstrasse) steht der Bus heute zusammen mit dem MIV im Stau und gelangt erst mit grossen Verlustzeiten zu den Lichtsignalanlagen.
- Verkehrsknoten müssen vereinfacht bzw. umgebaut werden (z.B. Unterbinden von einzelnen Verkehrsbeziehungen wie Linksabbiegen, Verdoppelung der Fahrspuren). Dadurch wird die Lichtsignalsteuerung einfacher und es werden zusätzliche Kapazitäten geschaffen. Dies ermöglicht eine flexiblere Priorisierung des ÖV.
- Grössere koordinierte Abschnitte («Grüne Wellen») müssen aufgebrochen und verkleinert oder ganz aufgehoben werden. Die Umlaufzeiten der Lichtsignalanlagen sollen ge-

nerell verkürzt werden, wovon auch der Fussverkehr (kürzere Wartezeiten) profitieren wird.

5.2 Exemplarische Massnahmen zur ÖV-Priorisierung

Nachfolgend sind exemplarisch einige mögliche Massnahmen aus den Bereichen «Verkehrsmanagement» und «Bauliche Massnahmen» aufgeführt, welche der ÖV-Priorisierung dienen. Die Massnahmen sind erst auf planerischer Ebene aufgearbeitet. Für eine Umsetzung sind ordentliche Kredit- und Projektgenehmigungen einzuholen. Es ist sozusagen ein «Blick in die Werkstatt» (Beilage: Präsentation).

- **Mittige Busspur in der St. Gallerstrasse**
Im Abschnitt Pflanzschulstrasse bis Knoten Talegg soll eine Busspur in Mittellage geprüft werden. Vorteil: Flexible Nutzung der Busspur je nach Hauptlastrichtung (beispielsweise am Morgen stadteinwärts und abends stadtauswärts). Dadurch kann der Bus am Stau vorbeifahren.
- **Dosierung am Knoten Stadthaus-/General-Guisan-Strasse**
Der Verkehr wird mittels Lichtsignalanlage beim Knoten Stadthaus-/General-Guisan-Strasse dosiert. Bei einer Busanmeldung wird der Verkehr in der Museumstrasse zurückgehalten, so dass der Bus ungehindert aus der Stadthausstrasse ausfahren und ohne Behinderung bis zum Knoten Talegg fahren kann. In einer Verkehrssimulation hat sich aber gezeigt, dass der Verkehr in der Museumstrasse bis in die Wülflingerstrasse zurückstaut, was nicht toleriert werden kann. Diese Massnahme bedingt also flankierende Unterstützung, um die negativen Folgen zu eliminieren.
- **Aufbrechen von langen Grünen Wellen im Bereich der Technikum-/Zürcherstrasse**
Bedingt durch eine neue Verkehrssituation (Aufhebung der Zu- und Wegfahrt in die Rudolfstrasse, neue Lichtsignalanlage beim Knoten Turmhalden-/Technikumstrasse, neue Führung der Linie 4 am Bahnhof, Umgestaltung Zufahrt Bahnhofplatz) soll die Grüne Welle mit koordinierten Lichtsignalanlagen vom Brühleck bis Talegg in kleinere Abschnitte mit Wellenbrüchen aufgeteilt werden. Dies ermöglicht kürzere Umlaufzeiten bei den Lichtsignalanlagen (= Zeitdifferenz zwischen dem Beginn einer Grünphase bis zum nächsten Beginn der gleichen Grünphase) und eine grössere Flexibilität für die ÖV-Priorisierung. Kurze Umlaufzeiten sind vor allem auch für zu Fuss Gehende attraktiv. Zurzeit wird mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Technikumstrasse die Konzeptidee der ÖV-Priorisierung, die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Quermöglichkeiten und insbesondere die Gewährleistung des Verkehrsflusses vertieft.
- **Vereinfachung von Verkehrsknoten durch Neuregelung von Abbiegebeziehungen**
Der Zwingliplatz ist ein fünfarmiger Knoten. Die Verkehrssteuerung ist daher sehr kompliziert und die Umlaufzeit ausserordentlich lang (bis 140 Sekunden). Die ÖV-Priorisierung ist sehr unflexibel, weil viel Verkehr aus zu vielen Zufahrten abgewickelt werden muss. Die Umlaufzeiten müssen zwingend verringert werden, was realistischerweise nur durch eine Vereinfachung des Knotens zu erreichen ist. Mit der Unterbindung von drei Linksabbiegebeziehungen kann gemäss Verkehrssimulation ein Zeitgewinn von 15 – 20 % für den ÖV erreicht werden. Die Unterbindung der Abbiegebeziehungen verursacht aber Umwegfahrten. Dieser Nachteil muss gegenüber den Vorteilen abgewogen werden. Zudem sind unter Umständen flankierende Massnahmen zu ergreifen, damit nicht verkehrsberuhigte Quartierstrassen mit unzumutbarem Mehrverkehr belastet wer-

den. Von einer Vereinfachung des Knotens profitiert auch der Fussverkehr, da die Wartezeiten verkürzt werden können.

- Neue Lichtsignalanlage beim Knoten Technikum-/Turmhaldenstrasse

Heute queren sehr viele zu Fuss Gehende die Technikumstrasse bei diesem Knoten. Da der Knoten ungeregelt ist, haben die Fussgängerinnen und Fussgänger Vortritt. Die Autos wie auch die Busse müssen anhalten. Dadurch erfährt der Bus Verlustzeiten und verpasst in Fahrtrichtung Bahnhof unter Umständen beim nächsten Knoten die Grünphase, was zu weiteren Verlustzeiten führt. Aus diesem Grund ist eine neue Lichtsignalanlage bei diesem Knoten eine zwingende Voraussetzung für eine wirkungsvolle Buspriorisierung.

- Fahrbahnhaltestellen am Beispiel Haltestelle «Fotozentrum»

Beim Knoten Zwingliplatz hat der Bus in der Tösstalstrasse vom Stadtzentrum her kommend eine Busspur. Infolge des grossen Rückstaus in den Hauptverkehrszeiten erreicht der Bus diese Spur aber oft nicht. Eine Verlängerung der Busspur ist aus Platzgründen nicht realisierbar. Würde die Haltestelle «Fotozentrum» Richtung stadtauswärts als Fahrbahnhaltestelle erstellt, könnte der Bus nicht überholt werden. Der Bus wäre in der Weiterfahrt der so genannte Pulkführer (d.h. er würde vor etwa sieben Fahrzeugen fahren) und könnte sehr wahrscheinlich die Busspur problemlos erreichen. Für den MIV würden mit einer Fahrbahnhaltestelle Wartezeiten von durchschnittlich 15 Sekunden entstehen.

- Dosierung am Stadtrand am Beispiel Knoten Schloss Wülflingen

Die Verkehrsmenge ist auf den Winterthurer Hauptverkehrsstrassen im Vergleich mit anderen Städten für 2-spurige Strassen hoch. Die Dosierung hat zum Ziel, die Verkehrsmenge in gewissen Abschnitten auf ein ÖV-verträgliches Mass zu begrenzen. Voraussetzung für ein Dosierungskonzept sind Lichtsignalanlagen an Orten, wo Stauräume vorhanden sind. Der Knoten beim Schloss Wülflingen (Wülflinger-/Salomon-Hirzel-Strasse) ist eine Möglichkeit, um den stadteinwärts fahrenden Verkehr zu dosieren. Vereinfacht gesagt wird mittels Dosierung der Stau, der so oder so entsteht, an Orte verlagert, wo er den ÖV weniger stört. Ausweichverkehr durch die Quartiere ist mittels flankierender Massnahmen zu vermeiden.

5.3 Fazit aus den bisherigen Planungen

Die oben aufgeführten möglichen Massnahmen zur ÖV-Priorisierung sind anspruchsvolle planerische Aufgaben, welche entsprechend Zeit und Ressourcen erfordern. Ziel ist es, mehrheitsfähige Lösungen zu entwickeln, denn fast alle Massnahmen erfordern eine Kreditgenehmigung des Grossen Gemeinderats und die Projekte müssen in der Regel zuvor gemäss Strassengesetz öffentlich aufgelegt werden (Rechtsmittelverfahren). Der partizipative Miteinbezug der Bevölkerung ist deshalb wichtig, weil die Eingriffe ins Verkehrsnetz nebst Vorteilen meistens auch Nachteile mit sich bringen. Die Güterabwägung wird je nach Standpunkt der Beobachterin resp. des Beobachters anders ausfallen. Daher braucht es eine fachlich fundierte Auslegeordnung als Entscheidungsgrundlage und die Unterstützung auf politischer Ebene.

6. ÖV-Priorisierung und der entsprechende Massnahmenkoffer

6.1 ÖV-Priorisierung als Teil des Ganzen

Grundsätzlich ist ein störungsfreier Busbetrieb in einem grösseren Zusammenhang zu betrachten und darf sich nicht nur auf bauliche Massnahmen und das Verkehrsmanagement beschränken. Die Erfahrung und die Fachliteratur zeigen, dass Massnahmen im Bereich der Raumplanung mit Abstand am wirkungsvollsten sind. Sie wirken sich auf das Verkehrsverhalten noch stärker aus als die Massnahmen für eine Modalsplitveränderung. Beide Massnahmenfelder nehmen jedoch lediglich indirekt Einfluss auf die ÖV-Förderung. Sie setzen bei der Ursache und nicht bei der Wirkung an. Wegen ihres Wirkungsgrades sind sie aber sehr wichtige ÖV-Fördermassnahmen, insbesondere in Bezug auf die Betriebsstabilität des Busnetzes und müssen daher konsequent weiterverfolgt werden. Ohne diese Massnahmen ist letztlich die langfristige Sicherstellung der ÖV-Priorisierung nicht realistisch.

Die vier Massnahmenfelder :

Massnahmenfeld	Mögliche Massnahmen (nicht abschliessende Aufzählung)	Wirkung	Zeitpunkt der Wirkung	Laufende Aktivitäten
Raumplanung / Siedlungsentwicklung	nutzungsdurchmischte und dichte Quartiere (= kurze Wege), Stadtentwicklung um ÖV-Knoten	sehr gross	langfristig	Planungszone Neuhegi-Grüze, Gestaltungspläne Werk 1 und Lagerplatz-Areal, Busdepot Deutweg
Beeinflussung Modalsplit	Förderung Langsamverkehr, Parkraumplanung und -bewirtschaftung, Mobilitätsmanagement → Pull- und Push-Massnahmen	gross	mittel- bis langfristig	Masterplan Stadtraum Bahnhof, Veloschnellrouten, Veloparkierung, Revision Parkplatzverordnung, Erhöhung Parkgebühren, Mobilitätsmanagement (MIU)
Bauliche Massnahmen / Aufteilung Strassenraum	Bus- und Fahrspuren, Fahrbahnhaltstellen, Umgestaltung Knoten	mittel bis gross	kurz- bis mittelfristig	Umsetzung Massnahmen sGVK (z.B. ÖV-Hochleistungskorridore, Querung Grüze)
Verkehrsmanagement	Dosierung, Lichtsignalanlagen zur gezielten Buspriorisierung	mittel	kurz- bis mittelfristig	RVS-Massnahmen (regionale Verkehrssteuerung), zusätzliche Lichtsignalanlagen

Die Motionsantwort beschränkt sich auf mögliche Massnahmen in den Bereichen «Bauliche Massnahmen / Aufteilung Strassenraum» und «Verkehrsmanagement», da «Raumplanung» und «Beeinflussung Modalsplit» nur indirekte ÖV-Massnahmen sind, die in anderem Zusammenhang umgesetzt werden müssen. Sie liegen grösstenteils aber auch in der Entscheidungskompetenz des Grossen Gemeinderats.

6.2 Massnahmenkoffer

Die nachfolgende Tabelle zeigt den Massnahmenkoffer, der für die ÖV-Priorisierung in den Bereichen «Bauliche Massnahmen / Aufteilung Strassenraum» und «Verkehrsmanagement» angewendet werden soll. Die Massnahmen bzw. Kombinationen von ihnen sind situativ ein-

zusetzten, denn deren Wirkung ist vielfach nicht nur orts-, sondern auch Tageszeit abhängig. Es gilt also, die Auswirkungen darzulegen und zudem allfällig erforderliche flankierende Massnahmen aufzuzeigen. Jede Massnahme hat Vor- und Nachteile, weshalb in der Regel eine Güterabwägung betreffend Auswirkungen erforderlich ist.

Massnahme	Bemerkung
Busspuren	Bus kann ungehindert vorfahren, häufig Landerwerb nötig (Rechtsmittelverfahren), Kosten in der Regel hoch, Wirkung dauerhaft
Umlaufzeiten an Knoten verkürzen (mehr Flexibilität zur ÖV-Priorisierung)	Anzahl Phasen muss reduziert, d.h. Abbiegebeziehungen müssen unterbunden werden. Dies führt zu Umwegfahrten, z.T. sind Knotenumbauten und flankierende Massnahmen nötig.
Begrenzung der Verkehrsmenge durch Dosierung	Die Dosierung hat vor allem stadteinwärts eine Wirkung. Theoretisch ist das Potenzial gross, doch in der Praxis ist z.T. zu wenig Stauraum vorhanden. Das Schaffen von neuem Stauraum ist mit hohen Kosten verbunden (zusätzliche Spuren).
Zusätzliche Lichtsignalanlagen (lokale ÖV-Priorisierung, z.B. als Busschleuse)	lokal gewisses Potenzial vorhanden
Aufbrechen der langen Grünen Wellen	In Hauptverkehrszeiten bedingt diese Massnahme z.T. eine Anpassung von Knoten, in den Nebenverkehrszeiten ist das Potenzial mittel bis gross, doch dann sind auch die Verlustzeiten des ÖV gering.
Fahrbahnhaltestellen, Zeitinseln mittels LSA, Lage der Haltestelle	lokal unter Umständen mittel bis grosses Potenzial
Spurverdoppelung stadtauswärts	verbesserter Abfluss (= Stadtentleerung), lokal gewisses Potenzial vorhanden
Virtuelle Busspuren	z.B. Vorfahrt auf Rechtsabbiegespur (Grüzefeldstrasse beim Knoten St. Gallerstrasse)
Angebotsplanung ÖV	durch angepasste Linienführung Vermeiden von verkehrlichen Konflikten
Veränderung der Phasenabläufe an den LSA zugunsten des ÖV	Ohne Veränderungen an den Knoten und mit den heutigem MIV-Mengen in den Hauptverkehrszeiten eher geringes Potenzial.

7. Weiteres Vorgehen bei der Umsetzung der ÖV-Priorisierung

7.1 Bereich Planung

Wie in den vorhergehenden Kapiteln ausgeführt, kann die Forderung nach «Null-Wartezeiten» bis 2018 aus Ressourcen- und Verfahrensgründen nicht erreicht werden. Mit dem nachfolgenden Vorgehensvorschlag kann das Anliegen einer konsequenteren ÖV-Priorisierung, wie auch im sGVK gefordert, aber weitgehend erfüllt werden. Als Entscheidungsgrundlage sind solide und umfassende planerische Grundlagen unabdingbar. Die Planungsphase kann daher nicht verkürzt werden.

- Die Hauptachsen werden korridorweise, das heisst «Schritt für Schritt» auf Beschleunigungsmassnahmen und Möglichkeiten zur Erhöhung der Fahrplanstabilität für den ÖV untersucht. Es werden Massnahmen bzw. Massnahmenkombinationen gemäss Kapitel 6.2 «Massnahmenkoffer» geprüft, ihre finanziellen und verkehrlichen Auswirkungen auf

Quartier, alle Verkehrsmittel und die Abhängigkeiten untereinander aufgezeigt. Die zu untersuchenden Korridore sind:

- Töss – Hauptbahnhof – Neuhegi / Oberwinterthur (bereits in Planung, muss mit dem vorgeschlagenen Massnahmenkoffer nochmals überprüft werden)
- Wülflingen – Hauptbahnhof – Seen (in Planung)
- Rosenberg – Hauptbahnhof – Oberwinterthur (noch nicht in Planung)

Die Grösse des Planungssperimeters ist abhängig von den untersuchten Massnahmen und ihren Auswirkungen. Der Planungssperimeter muss also situativ angepasst werden.

Die Planungsstudien decken nur die Hauptachsen des ÖVs ab. Auf den anderen Achsen (z.B. Linie 5, Linie 7, Linie 14) werden nur Massnahmen ergriffen, wenn im Fall einer anstehenden Sanierung die Möglichkeit dazu besteht (aktuelles Beispiel Knoten Schlosstal-/Wieshofstrasse).

- Parallel zur Planung dieser Korridore wird ein Dosierungs- und Steuerungskonzept erarbeitet. Beim Dosierungskonzept wird von Innen (Zentrum) nach Aussen (Stadttrand) gearbeitet. Es sind mehrere Dosier-Ringe vorgesehen (Innenstadt, Tangente und Stadttrand). Die grössten Verlustzeiten erleidet der ÖV im Innenstadtbereich. Daher muss von dort aus versucht werden, die Stauräume an verkehrlich und städtebaulich weniger sensible Orte zu verlagern. Einige Dosierungsanlagen sind bereits in Planung (z.B. Knoten Schloss Wülflingen, Knoten Tösstal-/Eidbergstrasse, Knoten Stadler-/Reutlingerstrasse, Knoten Auwiesenstrasse/In der Au, Knoten Stadler-/Reutlingerstrasse).

7.2 Bereich Umsetzung

Die ÖV-Priorisierung wird mit einzelnen, nach Vorgaben der Planungsstudien ausgeführten Projekten umgesetzt. Aktuell sind folgende Planungen und Projekte in Bearbeitung:

Projekt	Inhalt	Stand der Dinge
Breitestrasse	u.a. neue Fahrbahnhaltestelle zur Buspriorisierung	GGR-Weisung versandt
Schlosstal-/Wieshofstrasse, Knotenumgestaltung	kompakterer Knoten, mehr Sicherheit	GGR-Kredit gesprochen, Bau 2013/2014
Zürcher-/Schlosstalstrasse, Knotenumgestaltung	Verlängerung Abbiegespur	Projektierung, danach SR-Beschluss, dann Weisung an GGR
Zürcherstrasse (Abschnitt Untere Briggerstrasse bis Zentrum Töss)	Umsetzung Leitbild Stadtraum Zürcherstrasse	Planungsphase, danach SR-Beschluss, dann Weisung an GGR, Bau >2016
Technikumstrasse	Betriebs- und Gestaltungskonzept im Zusammenhang mit Sanierungsmassnahmen	Planungsphase, danach SR-Beschluss, dann Weisung an GGR, Bau >2016
Umsetzung RVS-Massnahmen (Dosierungsstellen am Stadttrand)	LSA: Schloss Wülflingen, Tösstal-/Eidbergstrasse, Stadler-/Reutlingerstrasse, Steig-/Dättbauerstrasse, Auwiesenstrasse/In der Au	Planungsphase, danach SR-Beschluss, dann Weisung an GGR, Bau >2016

Projekt	Inhalt	Stand der Dinge
Knoten Härti bis Wülflinger- / Neftenbacherstrasse	u.a. neue LSA beim Knoten Wülflinger-/Neftenbacherstrasse, Anpassung Knoten Härti für Lastwagen	Planungsphase, danach SR-Beschluss, dann Weisung an GGR, Bau >2016
ÖV-Massnahmen im Gebiet Neuhegi-Grüze	Verkehrskonzept Neuhegi/Grüze mit Einzelmassnahmen zur ÖV-Priorisierung (z.B. LSA Seener-/Hegifeldstrasse, Busspur Seenerstrasse)	Planungsphase, danach SR-Beschluss, dann Weisung an GGR
ÖV-Querung Grüze	Querung für den ÖV als Direktverbindung nach Neuhegi	Vorbereitung Weisung an GGR betr. Projektierung

7.3 Kosten- / Nutzenverhältnis berücksichtigen

Ob die Massnahmen bzw. Massnahmenpakete umgesetzt werden können, hängt von verschiedenen Faktoren ab (Kosten, Rechtsmittelverfahren, politische Einflüsse, bau- und verkehrstechnische Aspekte). Kostengünstige und wirkungsvolle Massnahmen müssen kurzfristig umgesetzt werden. Dies wird aber der Ausnahmefall sein. Grössere Eingriffe werden möglichst im Zusammenhang mit anstehenden Sanierungsarbeiten durchgeführt (aktuelle Beispiele sind die Breitestrasse, der Knoten Wieshof-/Schlosstalstrasse, die Technikumstrasse und ein Abschnitt der Zürcherstrasse). Diese Strassen müssen in den nächsten Jahren ohnehin saniert werden. Dadurch können Synergien genutzt und Kosten gespart werden. Um eine wirkungsvolle ÖV-Priorisierung zu erreichen, müssen mit grosser Wahrscheinlichkeit auch Massnahmen auf Strassen ohne Sanierungsbedarf realisiert werden, sofern sie einen mittleren bis grossen Nutzen für die ÖV-Priorisierung haben. Die in Kapitel 7.1 erwähnten Planungsstudien liefern konzeptionelle und ganzheitliche Vorgaben, um bei anstehenden Strassensanierungen die übergeordnet richtigen Massnahmen zu ergreifen. In der Projektierungsphase müssen dann die einzelnen Massnahmen nochmals überprüft und verfeinert werden.

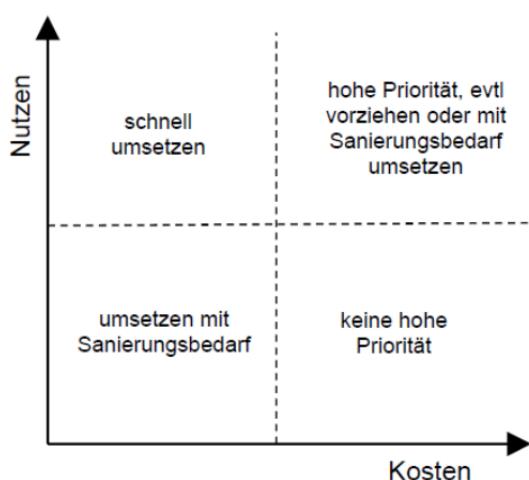


Tabelle: Kosten- / Nutzenverhältnis

8. Kosten

Die Baukosten können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht genau beziffert werden. Dazu braucht es die Planungsstudien mit den konkreten Massnahmen. In jedem Fall kann aber mit Bestimmtheit gesagt werden, dass die Gesamtkosten einen hohen zweistelligen Millionenbetrag ausmachen werden. So wird allein die ÖV-Querung Grüze auf 30 - 50 Mio. Franken geschätzt. Die Massnahmen werden grösstenteils mit den Mitteln des kantonalen Strassenfonds finanziert, da die meisten Hauptstrassen überkommunal klassifiziert sind. Zudem werden Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm erwartet. Dennoch wird sich erfahrungsgemäss auch die Stadt Winterthur mit einem Kostenbeitrag beteiligen müssen. Wenn beispielsweise in Knoten überkommunale und kommunale Strassen aufeinandertreffen, wird mit dem Kanton ein Kostenteiler ausgehandelt.

Als Anhaltspunkt für die Grössenordnung der Kosten nachfolgend ein paar Erfahrungswerte (es muss aber ausdrücklich darauf hingewiesen werden, dass dies sehr grobe Schätzungen sind, die situativ grosse Abweichungen erfahren können):

- Neue LSA (ohne grosse bauliche Anpassungen) 0.3 – 0.5 Mio. Fr.
- Baulicher Umbau eines Knotens 1 - 3 Mio. Fr.
- Neubau einer Busspur (B = 4.5 m) (ohne Landerwerb, ohne Fahrleitung) 2'250 Fr./m
- Neubau einer Busspur (B = 4.5 m) (mit Landerwerb, ohne Fahrleitung) 4'500 Fr./m
- Mittige Busspur St. Gallerstrasse 3 Mio. Fr.

Auch die Planungskosten sind nicht zu unterschätzen. Allein das Dosierungs- und Steuerungskonzept wird mehr als 150'000 Franken kosten, ebenso die Planungsstudien. Mit dem Kanton wurde vereinbart, dass er bereits in der Planungsphase die Hälfte der Kosten trägt, obwohl dies gemäss Strassengesetz in dieser frühen Planungsphase noch nicht vorgesehen wäre. Die Kosten sind in der Investitionsplanung eingestellt.

9. Miteinbezug Grosser Gemeinderat

Der Stadtrat wird folgende Planungen dem Grossen Gemeinderat zur Kenntnis bringen:

- Dosierungs- und Steuerungskonzept
- Planungsstudie Zürcherstrasse – Hauptbahnhof – Neuhegi
- Planungsstudie Wülflingen – Hauptbahnhof – Seen
- Planungsstudie Seen – Rosenberg – Oberwinterthur

Die aktuelle Terminplanung:

Planungsstudie	Jahr
Dosierungs- und Steuerungskonzept	2014
Planungsstudie Zürcherstrasse – Hauptbahnhof – Neuhegi	2014
Planungsstudie Wülflingen – Hauptbahnhof – Seen	2014

Planungsstudie	Jahr
Planungsstudie Rosenberg – Hauptbahnhof – Oberwinterthur	2015

Die Planungsstudien sollen als behördenverbindliche Instrumente den Fachleuten eine Planungssicherheit geben. Sie bilden die Grundlagen, um konkrete Projekte auszuarbeiten und diese dann im ordentlichen Ablauf (Kredit- und Projektgenehmigung) umzusetzen.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

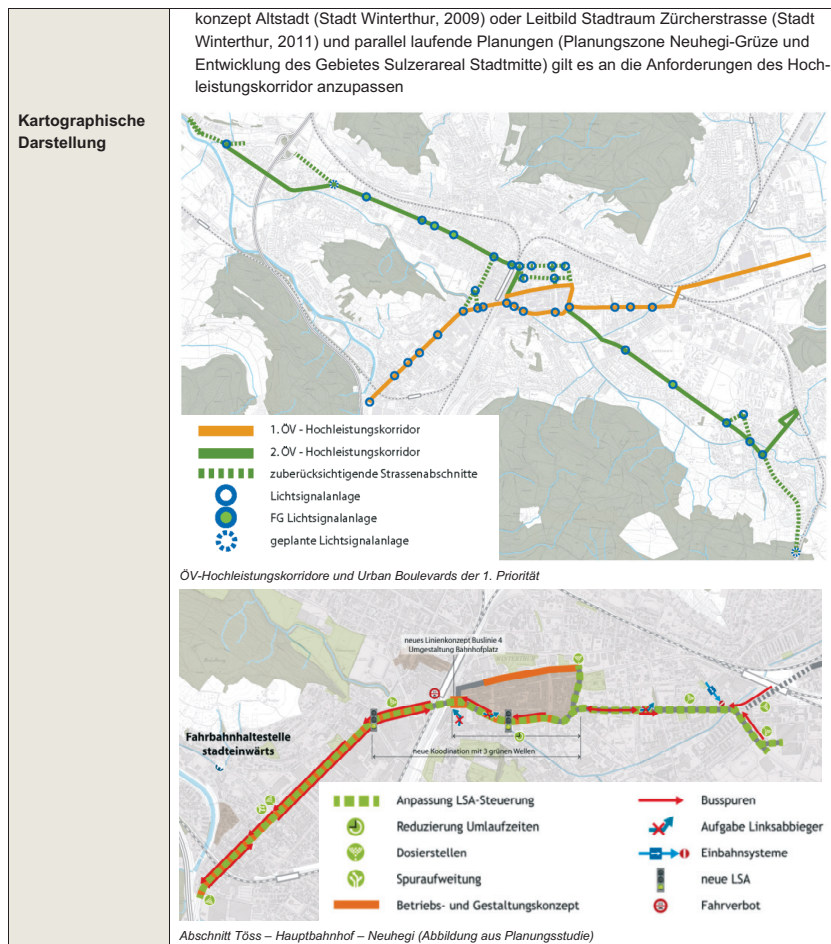
A. Frauenfelder

Beilagen:

- Massnahmenblatt «ÖV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevards 1. Priorität» aus dem Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung (2. Generation)
- Exemplarisch einige Massnahmen zur ÖV-Priorisierung (Illustration)

Massnahme	Winterthur - ÖV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevards 1. Priorität		Nr.	GV1
			Priorität	A
Teilstrategien	TS2: Sicherstellung der Siedlungsqualität TS5: Aktive und vorausschauende Planung Nutzungsschwerpunkte- und -konzentrationen TS8: Einrichtung von Hochleistungskorridoren für den öffentlichen Verkehr und Gestaltung als Urban Boulevards TS11: Beeinflussung des motorisierten Verkehrs TS12: Siedlungsorientierte Umgestaltung des Strassennetzes TS15: Verbesserung Qualität öffentlicher Raum und Sicherheit Fussverkehr TS16: Zugang zum öffentlichen Verkehr verbessern			
Handlungsfeld	x Verkehr x ÖV x MIV x LV x GV x Infrastruktur ☐ keine Infrastruktur		x Siedlung	☐ Landschaft/ Natur
Relevanz	x agglomerationsrelevant ☐ teilweise relevant		<u>Begründung:</u> Die radialen Haupteinfallssachsen in die Stadt Winterthur erschliessen als Rückgrat des strassengebundenen ÖV die urbanen Zentren Winterthur Mitte und Neuhegi-Grüze sowie die Quartierzentren mit der Agglomeration. Mittel-/langfristig sind sie nur dann siedlungsverträglich und ausreichend leistungsfähig, wenn sie als ÖV-Hochleistungskorridore und Urban Boulevards ausgestaltet und betrieben werden. Zur Attraktivitätssteigerung des ÖV und des öffentlichen Raums sollen u.a. die Beförderungsgeschwindigkeit und die Betriebsstabilität gefördert sowie die Transportkapazität erhöht und die Trennwirkung minimiert werden.	
Mitfinanzierbarkeit aus IF	x ja ☐ nein, Eigenleistung Agglomeration ☐ nein, Finanzierung Dritte		<u>Begründung:</u> Der ÖV-Hochleistungskorridor und die Urban Boulevards beinhalten umfangreiche Infrastrukturmassnahmen zu Gunsten des öffentlichen Strassenverkehrs und des öffentlichen Raums, die den strassengebundenen ÖV der Agglomeration wirkungsvoll verbessern, die Erschliessung des zukünftig urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze mit dem öffentlichen Verkehr sicherstellt, die Strassenquartierverträglich machen und damit die Gesamtleistungsfähigkeit erhöhen (Prinzip: Personen- statt Fahrzeugkapazität).	
Reifegrad	☐ Reifegrad 1 x Reifegrad 2		<u>Begründung:</u> Reifegrad 1 wurde mit dem städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK 2010) (Stadt Winterthur, 2011)) erreicht. Bis Mitte 2012 wird mit der laufenden Konzeptvertiefung Reifegrad 2 erreicht.	
Realisierungshorizont	☐ laufend x 2015 – 2018 (kurzfristig) ☐ 2019 – 2022 (mittelfristig) ☐ nach 2022 (langfristig)		Verantwortung	<u>Massnahmenträger:</u> Stadt Winterthur <u>Kostenträger:</u> Stadt Winterthur und Kanton Zürich

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem	Die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems stösst in der Stadt Winterthur an seine Grenze. Aufgrund der in Spitzenzeiten hohen Belastungen der Hauptachsen mit Fahrzeugen des privaten und öffentlichen Verkehrs resultieren für die Busse auf verschiedenen Achsen lange Reisezeiten sowie zum Teil grosse Verlustzeiten an Knoten und auf offener Strecke. Im Weiteren resultieren grosse Instabilitäten im Fahrplan, was in der Summe die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs stark einschränkt. Erste bereits umgesetzte und im AP der 1. Generation vorgesehene Massnahmen zur Busbevorzugung reichen mittelfristig nicht aus, eine hohe Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sicherzustellen. Die Busse sind zudem teilweise auch sehr gut ausgelastet, insbesondere die Trolleybuslinien 1 und 2 sowie zeitweise die Linie 10 weisen im Bereich des Stadtzentrums in den Hauptverkehrszeiten eine Auslastung von über 80% auf. Zudem sind die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sowie die Attraktivität von Querungen für Fussgänger und Velofahrende entlang den Hauptverkehrsstrassen aufgrund der hohen Verkehrsmengen über weite Abschnitte mangelhaft. Mit der absehbaren Zunahme der Bevölkerung und der Arbeitsplätze sowie der Mobilitätsbedürfnisse wird das Verkehrsaufkommen weiter zunehmen, was zu einer Verschärfung der bereits heute problematischen Situation für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr führt.
Beschreibung	Zur Sicherstellung einer hohen Gesamtverkehrskapazität, welche auf dem Prinzip Personen- statt Fahrzeugkapazität beruht, und einer guten Aufenthaltsqualität sind die betroffenen Achsen als ÖV-Hochleistungskorridore und Urban Boulevards auszugestalten. Sie zeichnen sich in erster Linie durch eine hohe Betriebsstabilität und eine grosse Leistungsfähigkeit der darauf verkehrenden Busse und einer hochwertigen Gestaltung aus. Geplant ist der Umbau folgender Hauptverkehrsachsen basierend auf Betriebs- und Gestaltungskonzepten: • Zürcherstrasse (ab Einmündung Klosterstrasse bis Hauptbahnhof) • Technikumstrasse (ab Hauptbahnhof bis St. Gallerstrasse) • Stadthausstrasse (ab Hauptbahnhof bis General Guisan-Strasse) • General Guisan-Strasse (Verbindung Technikum-/Stadthausstrasse) • St. Gallerstrasse (ab Technikumstrasse bis Bahnhof Grüze) • Querung Bahnhof Grüze (separate Massnahme 10) • Sulzerallee (ab Bahnhof Grüze bis Seenerstrasse) • Wülflingerstrasse (ab Hauptbahnhof bis Härli) • Tösstalstrasse (ab Technikumstrasse bis Seenerstrasse) Für die Umsetzung sind folgende Massnahmen vorzusehen (nicht abschliessend): • Eigentrasseierung resp. Busspuren (bzw. minimal notwendige Querschnittbreiten im Mischverkehr) • Fahrbahnhaltestellen • Busbevorzugung mittels neuen Lichtsignalanlagen • Dosierung der Verkehrsmenge • Steuerungskonzept anpassen • Änderung der Verkehrsführung (z.B. Einführung Einbahnregime) • Vereinfachung von Knoten (z.B. Unterbindung von Abbiegebeziehungen)
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	• AP-Massnahmen GV3, GV5, ÖV3, ÖV4, ÖV5, LV3 • AP-Massnahmen der 1. Generation: 230.003, 230.004, 230.004 • Bereits vorliegende Planungen (z.B. Alleenkonzept (Stadt Winterthur, 2006), Verkehrs-



Visualisierung eines möglichen Urban Boulevards aus Leitbild Stadtraum Zürcherstrasse (Stadt Winterthur, 2011)

Zweckmässigkeit	Die ÖV-Hochleistungskorridore und Urban Boulevards dienen der Umsetzung der einleitend aufgeführten Teilstrategien. Insbesondere tragen sie dazu bei, die folgenden Elemente des Zukunftsbildes zu erreichen: • Förderung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln • Verbindung der urbanen Zentren Winterthur Mitte und Neuhegi-Grüze • Anbindung der städtischen Quartierzentren • Erschliessung der stadtverträglichen Entwicklungsschwerpunkte und potenziellen Verdichtungsräume • Umsetzung der Urban Boulevards • Beitrag zur Erreichung des Modalsplit-Ziels Beitrag zur Erfüllung des Zukunftsbildes: ☐ vernachlässigbar ☐ gering ☐ mittel ☒ hoch
Machbarkeit	Mit der Planungsstudie ÖV-Hochleistungskorridor (Winterthur, Dezember 2011) wird aufgezeigt, welche Massnahmen zu umgesetzt werden müssen, damit die Zielsetzung des ÖV-Hochleistungskorridors erfüllt werden können.

Zeitplan / Meilensteine	<u>Bisher:</u> • Projektidee aus sGVK 2010 • Projektskizze zur Konzeptvertiefung für Achse Zürcherstrasse – HB – Grüze – Sulzerallee vom Stadtrat Winterthur im Oktober 2010 verabschiedet • Testplanung Zürcherstrasse (Betriebs- und Gestaltungskonzept für den Abschnitt Zürcherstrasse) im Rahmen der Erarbeitung Leitbild Stadtraum Zürcherstrasse (2007-2011). • Planung Angebotsentwicklung Stadtbus Winterthur (u.a. im Rahmen der üblichen Fahrplanverfahren) • Planungsstudie ÖV-Hochleistungskorridor, Achse Töss – Hauptbahnhof - Neuhegi (Winterthur, Dezember 2011) • Vorabklärung für Massnahmenplanung ÖV-Hochleistungskorridor, Achse Wülflingen – Hauptbahnhof – Seen (Winterthur, Februar 2012) <u>Laufend:</u> • Planungsstudie für Achse Wülflingen – Hauptbahnhof – Seen <u>Vorgesehen:</u> • Konzipierung von flankierenden Massnahmen zur Verhinderung von Ausweichverkehr durch die Quartiere bei Einschränkungen der Leistungsfähigkeit für den MIV • Raumsicherung für die eruierten Achsen (wo nötig ab 2012) • Ausarbeitung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten für die einzelnen Abschnitte bei der Priorität (ab 2012)
Umsetzbarkeit	Die Stadt Winterthur treibt das Projekt in Abstimmung mit dem Kanton Zürich und mit höchster Priorität bis zur Bau- und Finanzreife voran. Für allfällige nicht machbare Abschnitte oder Elemente werden rasch zweckmässige Alternativen gesucht. Notwendige Anpassungen am Strassenraum werden vom Strasseneigentümer finanziert. Die abschliessende Genehmigung für Massnahmen aus dem Verkehrsfonds liegt bei grösseren Beträgen beim Kantonsrat. Die Antragsstellung erfolgt für den ÖV durch die Volkswirtschaftsdirektion / den ZVV. Mit dem Exekutivbeschluss vom März 2012 bestätigt die Stadt Winterthur, dass die Folgekosten für Betrieb und Unterhalt finanziell tragbar sind und sie die Planungen und Projekte bis zur Bau- und Finanzreife vorantreiben wird.
Konformität mit Richtplanung	Allfällige Anpassungen im Richtplan stehen noch aus. Insbesondere beim Bahnhof Grüze braucht es eine neue Querung (siehe Massnahme ÖV3), damit der ÖV-Hochleistungskorridor das zukünftige urbane Zentrum Neuhegi-Grüze direkt erschliessen kann. Dieser Richtplaneintrag existiert schon.
Weitere Bemerkungen, Hinweise	Der ÖV-Hochleistungskorridor mit den "Urban Boulevards" ist eine Kernmassnahme in der Stadt Winterthur, um die Gesamtverkehrskapazität und zugleich eine hochwertiger städtebauliche Gestaltung sicherzustellen. Die ÖV-Hochleistungskorridore und Urban Boulevards müssen den folgenden Anforderungen genügen: • hohe Attraktivität durch grosse Beförderungsgeschwindigkeiten und Fahrplanstabilität sowie eine optimale Zugänglichkeit der Haltestellen • hohe Leistungsfähigkeit der betroffenen Buslinien, Ausgestaltung für den Einsatz von Trolley-Doppelgelenkbussen • Sicherstellung der Zuverlässigkeit von Zufahrtsachsen zu den Abschnitten des ÖV-Hochleistungskorridors für sämtliche Buslinien

	• direkte Zugangswege und attraktive Umsteigezeiten zu den S-Bahnstationen und frequenzstarken Bushaltestellen entlang dem ÖV-Hochleistungskorridor für Zufussgehende • auf Abschnitten oder bei Querungen mit einem hohen Aufkommen von Fussgängern und Velofahrenden sind die Lichtsignalanlagen in zweiter Priorität auf den Langsamverkehr auszurichten • die heutigen MIV-Kapazitäten sind, soweit wie möglich, beizubehalten. Falls aus Gründen der Gesamtkapazität erforderlich, können zu Spitzenzeiten die MIV-Kapazitäten reduziert werden. In diesem Fall sind flankierende Massnahmen vorzusehen, damit der motorisierte Individualverkehr nicht in die Quartiere und auf Schleichwege durch Nachbargemeinden ausweicht • minimale Trennwirkung durch entsprechende Strassenraumgestaltung, Verbesserung der Qualität und Sicherheit von Fuss- und Radwegen (allenfalls Alternativrouten planen) • Gewährleistung der Erschliessung aller über die entsprechenden Strassen angebotenen Nutzungen und Grundstücke, Aufzeigen von alternativen Erschliessungsmöglichkeiten für Anwohner, Kunden, Besucher, Pendler und Anlieferungsverkehr. • Unterbrechungsfreie Gewährleistung der Durchlässigkeit des Hauptverkehrsstrassennetzes in der Stadt Winterthur gemäss Durchgangsstrassenverordnung. • Gleichberechtigte Nutzung der Korridore für Regionalbusse (siehe auch Massnahme 13) Eine hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum durch städtebauliche Integration und Grünraumkonzept ist ebenfalls eine zentrale Anforderung – entsprechende Einzelmassnahmen sind jedoch nicht über den IFG finanzierbar. Das Massnahmenpaket umfasst auch die benötigten Investitionen zur Anpassung der Elektrifizierung der bestehenden Trolleybuslinien, welche durch die Massnahmen des ÖV-Hochleistungskorridors notwendig werden.
--	--

Beschreibung der Massnahmen/Teilmassnahmen			
Titel und Beschreibung	Massnahmen-träger	Meilensteine	Kosten (Mio. CHF)
1 ÖV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevard 1. Priorität (Achse Töss – HB – Neuhegi und Achse Wülflingen – HB – Seen)	Stadt Winterthur	• Konzeptvertiefungen 2010 – 2012 • Raumsicherung ab 2012 • Betriebs- und Gestaltungskonzepte ab 2012 • Projektierung ab 2013 • Realisierung abschnittsweise ab 2015	45.0
Gesamtkosten (Genauigkeit ± 50%)			45.0

Bewertung des Nutzen gemäss Wirksamkeitskriterien (WK): total 32 Punkte						
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern						
1	Fuss- und Veloverkehr	+3	+2	+1	0	-1
2	öffentliches Verkehrssystem	+3	+2	+1	0	-1
3	Strassennetz	+3	+2	+1	0	-1

Unter den Zielen der Umgestaltung sind die Erhöhung der Verkehrssicherheit längs und quer zu den Hauptachsen sowie Erhöhung der Durchlässigkeit.

Zentrale Massnahme zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und der Pünktlichkeit des öffentlichen Busverkehrs für Stadt und Region.

Zu Spitzenzeiten ist eine konsequente Priorisierung

							des ÖV, notfalls zu Lasten des MIV geplant. Die vorliegende Planungsstudie zeigt aber auch auf, dass der MIV nicht wesentlich behindert wird.
4	Erreichbarkeit	+3	+2	+1	0	-1	starke Verbesserung der ÖV-Kapazität und –Qualität
5	Intermodalität	+3	+2	+1	0	-1	Verbesserung der Zugänglichkeit zu den Haltestellen im Bereich der HL-Korridore. Verbesserung der Anschlusssicherheit.
6	Beeinflussung Mobilitätsnachfrage	+3	+2	+1	0	-1	Starke Attraktivitätssteigerung des ÖV
7	Güterverkehr	+3	+2	+1	0	-1	kein Einfluss
8	Freizeitverkehr	+3	+2	+1	0	-1	Wesentlich besseres ÖV-Angebot für den Freizeitverkehr, Verbesserung aller ÖV-basierenden Wegbeziehungen Stadt und Region, genereller Mobilitätsnutzen
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern							
1	Konzentration an geeigneten Standorten	+3	+2	+1	0	-1	Zentrale Massnahme für die Entwicklungsschwerpunkte Mitte und Neuhegi/Grüze und die Konzentration der Arbeitsplätze in diesen Gebieten
2	Verringerung Zersiedelung	+3	+2	+1	0	-1	Attraktivitätssteigerung von Wohngebieten im Bereich der Massnahme und somit der Verdichtung nach innen
3	Qualität öffentliche Räume	+3	+2	+1	0	-1	Starke Verbesserung der Aufenthalts- und Wohnqualität mittels Ausbildung als "Urban Boulevards"
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen							
1	Objektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	Verbesserung der Sicherheit zu Fuss zu den Haltestellen
2	Subjektive Sicherheit	+3	+2	+1	0	-1	Verbesserung durch Ausbildung als quartierverträglich gestaltete Achsen ("Urban Boulevards")
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern							
1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+3	+2	+1	0	-1	Wirkung durch Modal-Split-Verlagerung
2	Lärmimmissionen	+3	+2	+1	0	-1	Wirkung durch Einschränkung des MIV zu Spitzenzeiten zu Gunsten des ÖV
3a	Flächenbeanspruchung	+3	+2	+1	0	-1	vernachlässigbarer Einfluss
3b	Natur- und Landschaftsräume	+3	+2	+1	0	-1	kein Einfluss

Kosten-Nutzen-Verhältnis					
Total Nutzen	☒ gross ☐ mittel ☐ klein ☐ nicht agglomerationsrelevant	Kosten-kategorie	☐ Grossprojekt (> 300 Mio.) ☒ umfangreiches Projekt (< 300 Mio.) ☐ mittleres Projekt (< 30 Mio.) ☐ kleines Projekt (< 3 Mio.)	Kosten-Nutzen-Verhältnis	☐ sehr gut ☒ gut ☐ genügend ☐ ungenügend

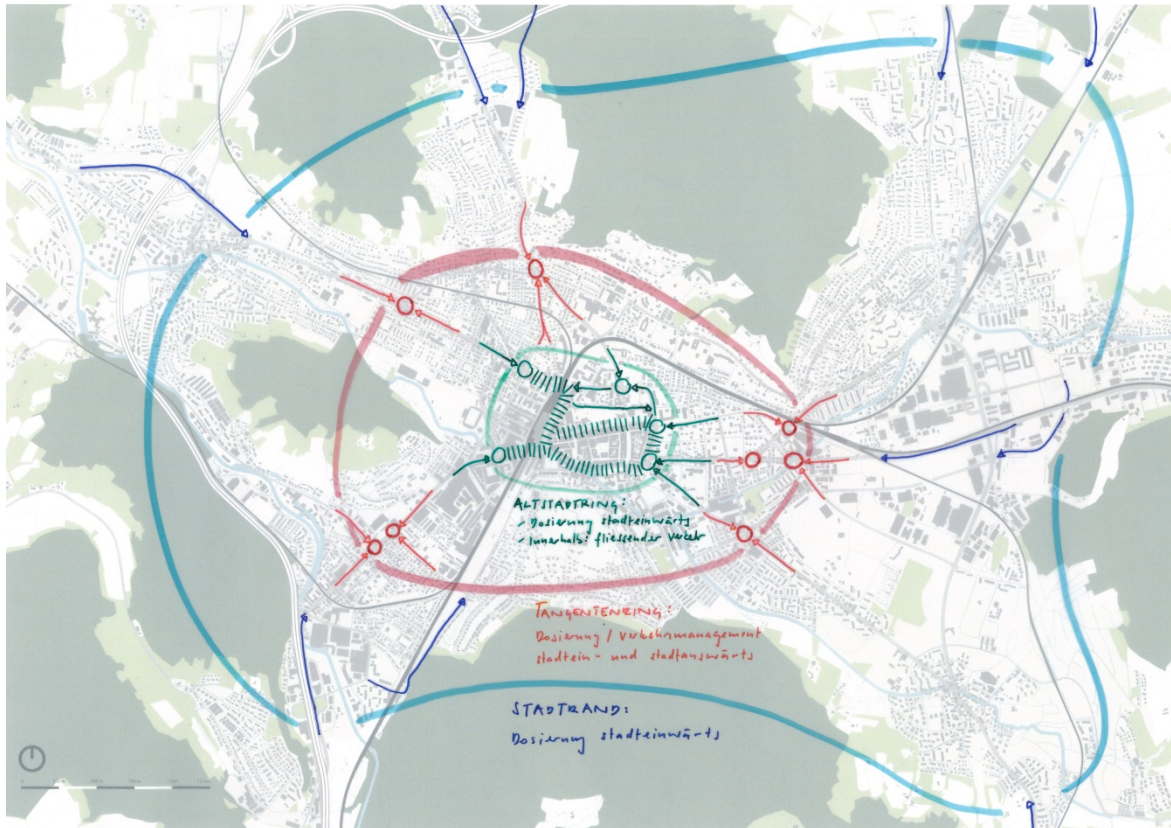
Priorität	
Priorität	A <u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; gutes KNV; Bau- und Finanzreife voraussichtlich innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft erreicht (Reifegrad 2 bereits erreicht und Machbarkeitsabklärungen durchgeführt). Die Massnahme bildet das Rückgrat um die beiden urbanen Zentren der Stadt Winterthur und die Quartierzentren nachhaltig leistungsfähig zu verbinden (ÖV-Hochleistungskorridor) und diese Strassenräume dennoch stadtverträglich zu gestalten (Urban Boulevards). Ebenfalls zentral ist die Massnahme zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs, zur Sicherstellung resp. Erhöhung der Gesamtverkehrskapazität sowie der Fahrplanstabilität und zur Behebung der Angebotsmängel mit Wirkung auf die Stadt Winterthur und Region. Die Massnahme ist möglichst auf die Inbetriebnahme der 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich (3. Etappe 2018) umzusetzen, um die dadurch induzierten Synergien unverzüglich zu nutzen. Zudem ist die Massnahme wichtig, um die angestrebte Verschiebung des Modalsplits zu erreichen.
Beschreibung /Bewertung von Zusatzkriterien	
DTV	Werte 2009 (Lage, Zählstellen-Nr in "Verkehr 2009, Statistische Werte", Stadt Winterthur) Zürcherstrasse (Wasserfurristr., 1.2): 27'700 Mfz/Tag (2007) Technikumstrasse (Technikum, 1.5): 21'600 Mfz/Tag Tösstalstrasse (Bollstr., 6.4): 19'400 Mfz/Tag St. Gallerstrasse (Hermannstr., 5.2): 23'500 Mfz/Tag Wülflingerstrasse (Schlossweg, 2.2): 19'200 Mfz/Tag
Anteil Schwerverkehr am DTV	Werte 2009 (Lage, Zählstellen-Nr in "Verkehr 2009, Statistische Werte", Stadt Winterthur) Zürcherstrasse (A1, 1): 5% Tösstalstrasse (Bühlhofweg, 6): 4% St. Gallerstrasse (Stegwiesenstr., 5.6): 5%

Motion «Mehr freie Fahrt für den Bus in Winterthur» (2012-071)

Exemplarisch einige Massnahmen zur ÖV- Priorisierung



Dosierungskonzept: Von Innen nach Aussen

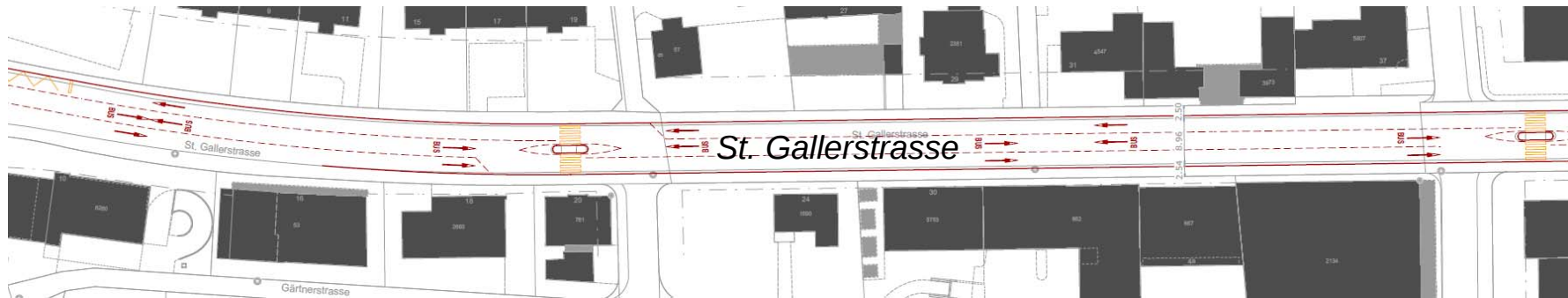


- Dosierung = Begrenzung der Verkehrsmenge in einem bestimmten Bereich
- Stau wird an verkehrlich und städtebaulich weniger sensiblen Orte verlagert
- Vorgehen: Dosierung von Innen nach Aussen
- Zirka 3 Dosier-Ringe (Innenstadt, Tangente, Stadtrand)

Fallbeispiele

(Es handelt sich nachfolgend noch nicht um Projekte, sondern erst um Ideen)

Mittige Busspur in der St. Gallerstrasse

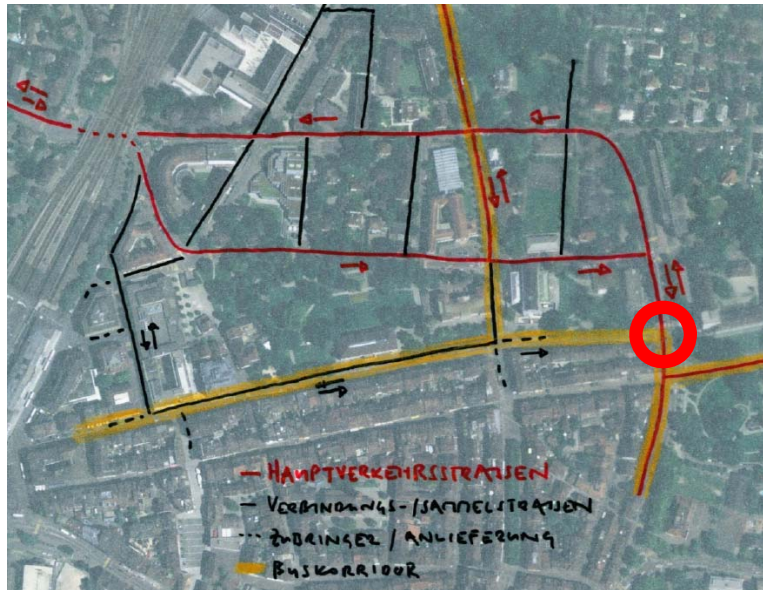
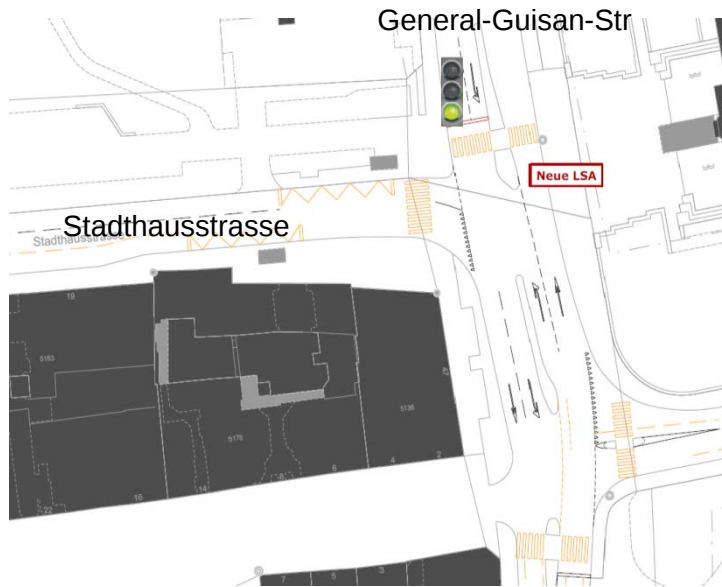


Beispiel Stadt Zug

Beschreibung:

- Mittige Busspur, im Abschnitt Knoten Talegg bis Pflanzschulstrasse
- Flexible Nutzung, je nach Hauptlast-richtung (morgens stadteinwärts, abends stadtauswärts)
- Ausgestaltung der Fussgänger-übergänge muss im Detail geklärt werden

Dosierung am Knoten Stadthaus- / General-Guisan-Strasse



Beschreibung:

- LSA (Lichtsignalanlage) am Knoten Stadthaus- / General-Guisan-Strasse
- Bus kann auf Anmeldung aus Stadthausstrasse ungehindert ausfahren (General-Guisan-Strasse bzw. Museumstrasse hat Rot)
- Stauraumlänge in Museumstrasse ist für die erforderliche Dosierung ungenügend
- Flankierende Massnahmen sind zu prüfen

Aufbrechen von langen Grünen Wellen im Bereich Technikum- / Zürcherstrasse



Massnahmen u.a.:

- Aufhebung LSA Zürcher- / Rudolfstrasse (im Zusammenhang mit Masterplan Stadtraum Bahnhof)
- Neue LSA Technikum- / Turmhaldenstrasse

Zwingliplatz - Vereinfachung Verkehrsknoten



Beschreibung:

- Linksabbiegebeziehungen unterbinden, dadurch weniger Phasen (= kürzere Umlaufzeiten)
- Grössere Flexibilität für ÖV-Priorisierung
- Auswirkungen der Umwegfahrten bzw. der Verkehrsverlagerung ist zu prüfen. Evtl. flankierende Massnahmen ergreifen.



Neue Lichtsignalanlage Knoten Technikum- / Turmhaldenstrasse



Beschreibung:

- Neue LSA beim Knoten Technikum- / Turmhaldenstrasse
- Bus hat mittlere bis grosse Verlustzeiten, da er am Knoten gegenüber den zu Fussgehenden nicht vortrittsberechtigt ist. Dadurch erreicht er am Knoten Neumarkt z.T. sein «Grünfenster» nicht.

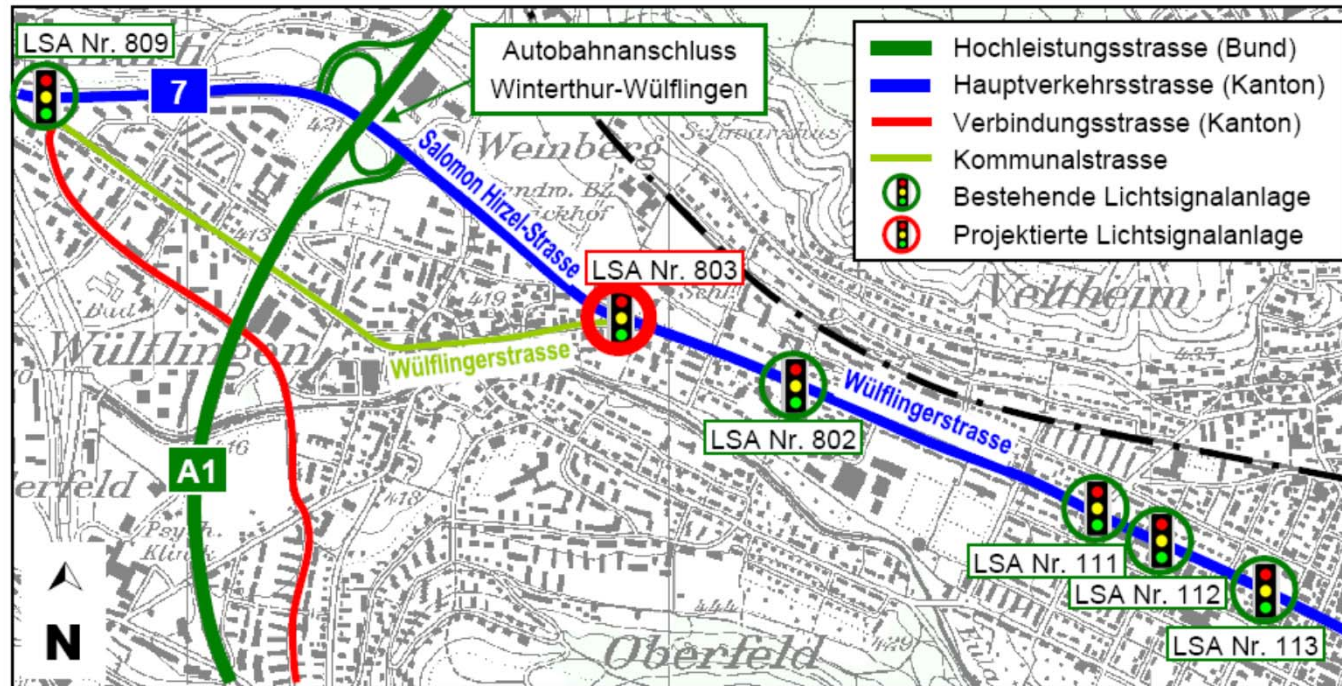
Fahrbahnhaltestelle «Fotozentrum»



Beschreibung:

- Problem: Bus erreicht Richtung «Zwingliplatz» wegen Stausituationen die Busspur oft nicht
- Ausbildung Haltestelle «Fotozentrum» stadtauswärts als Fahrbahnhaltestelle
- Haltender Bus kann nicht überholt werden. Bus erreicht so die Busspur Richtung «Zwingliplatz».

Dosierung am Stadtrand – LSA Knoten Schloss Wülflingen



Beschreibung:

- Neue Lichtsignalanlage beim Schloss Wülflingen
- Stadteinwärts fahrender Verkehr kann dosiert werden, so dass Bus beim Knoten Wülflinger- / Blumenaustrasse nicht im Stau steht
- Ausweichverkehr durchs Quartier muss mit flankierenden Massnahmen verhindert werden