

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Beantwortung der Interpellation betreffend Instrument "Prioritätenordnung Wohnschutzmassnahmen", eingereicht von Gemeinderätin B. Günthard Fitze (EVP/EDU)

Am 28. März 2011 reichte Gemeinderätin Barbara Günthard Fitze namens der EVP/EDU-Fraktion mit 44 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgende Interpellation ein:

"In Winterthur gibt es bei der Planung und Umsetzung von Wohnschutz- und Verkehrsberuhigungsmassnahmen seit Jahren erhebliche Probleme und grosse Verzögerungen. So sind etliche in der Studie "Verkehrsimmissionen und Wohnschutz" von 1975 und im Bericht "Verkehrsberuhigung und Wohnschutz in Winterthur" von 1985 dokumentierte Pendenzen noch immer unerledigt. Im Zusammenhang mit der Planung eines verbesserten Wohnschutzes in den Quartieren zwischen Neuwiesenstrasse und Lindenplatz und der Umsetzung des im Rahmen des Masterplan Bahnhof erarbeiteten Verkehrskonzepts Neuwiesen ist ein bisher unbekanntes Instrument des Stadtrates aufgetaucht. Nach Aussagen von SR Künzle während einer Sitzung vom 11.1.2011 mit Vertretern von betroffenen Quartiervereinen und Interessengruppen verfügt der Stadtrat über eine quartierübergreifende Prioritätenordnung, in welcher die Massnahmen nach ihrem Kosten-Nutzen-Verhältnis eingereiht sind. In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Frage:

- 1. Seit wann gibt es diese Prioritätenordnung, und von wem und in wessen Auftrag wurde sie erstellt?*
- 2. Wurde die Prioritätenordnung vom Gesamtstadtrat beschlossen? Falls ja, wann?*
- 3. Welche Entscheidungskriterien liegen der Prioritätenordnung zu Grunde, um das Kosten-Nutzen Verhältnis zu ermitteln und damit jedem der Wohnschutzbegehren einen Platz in der Prioritätenordnung zuzuweisen?*
- 4. Weshalb wurde die Prioritätenordnung den seit Jahren auf verbesserten Wohnschutz wartenden Bevölkerungskreisen und dem Gemeinderat noch nicht präsentiert?*
- 5. Wann und in welcher Form beabsichtigt der Stadtrat dem Gemeinderat und der Öffentlichkeit die Prioritätenordnung zur Kenntnis zu bringen und zu erläutern?*
- 6. Was kostete die Erstellung der Prioritätenordnung und was deren laufende Fortführung? Stehen diese Aufwendungen in einem guten Kosten-Nutzen-Verhältnis zur Hauptaufgabe – der Planung und Umsetzung von Wohnschutzaufgaben und der Entlastung der Quartiere vom Durchgangsverkehr?"*

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

Verkehrssicherheit und Anwohnerschutz sind dem Stadtrat zentrale verkehrspolitische Anliegen, welchen er mit entsprechenden Richtungsentscheiden auf verkehrsplanerischer Ebene sowie mit auf die jeweiligen örtlichen Verhältnisse zugeschnittenen verkehrstechnischen und baulichen Massnahmen bestmöglich Rechnung trägt. In diesem Rahmen verfolgt der Stadtrat schon seit Jahren die Strategie, in dafür geeigneten Quartieren und auf Wunsch der Anwohnerschaft flächendeckend Tempo-30-Zonen einzurichten, um die Sicherheit zu erhöhen und die betroffene Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs zu schützen. Dieses Ziel hat der Stadtrat in den Legislatorschwerpunkten 2002 – 2006 auf strategischer Ebene ausdrücklich verankert. Eine diesbezügliche Lagebeurteilung im Jahr 2005 ergab, dass neben den damals bereits bestehenden 42 Tempo-30-Zonen (die erste

Zone wurde bereits 1989 eingerichtet) nach Einschätzung der städtischen Fachabteilungen Verkehrsplanung und Verkehrstechnik noch weitere 18 Wohngebiete für die Einführung von Tempo-30 geeignet waren. Da diese Tempo-Zonen aus nahe liegenden Gründen nicht alle gleichzeitig realisierbar waren, sondern eine Ressourcenplanung erforderten, erstellten die genannten Verwaltungsabteilungen für die möglichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen eine Pendenzenliste samt dazugehörigen Kostenschätzungen. Es handelt sich bei dieser Liste jedoch keineswegs um ein Führungsinstrument von strategischer Bedeutung, sondern um ein operatives Arbeitshilfsmittel der Verwaltung, welchem keine Verbindlichkeit zukommt. Weil die Verkehrsplanung und -lenkung ein kontinuierlicher Prozess ist, wurde diese Liste in den vergangenen Jahren regelmässig nachgeführt und diente den städtischen Verkehrsfachleuten als Pendenzenkontrolle, wenn es um die Umsetzung verkehrsberuhigender Massnahmen ging. Nachdem bis heute insgesamt bereits 57 Tempo-30-Zonen umgesetzt sind, fokussiert sich die Planung derzeit vermehrt auf die Gestaltung von Begegnungszonen und die Schliessung von Lücken im Tempo-30 Netz.

Neben den besagten Tempo-Zonen hat der Stadtrat auch laufend eine Vielzahl weiterer Wohnschutz- und Verkehrsberuhigungsmassnahmen realisiert; das Spektrum reicht von blossen Markierungen oder Signaltafeln bis hin zur umfassenden Neugestaltung von Strassen und Verkehrsknoten. All diese Massnahmen haben gemeinsam, dass damit eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und Wohnqualität angestrebt wird, indem beispielsweise der Such- und Durchgangsverkehr in den Quartieren eingeschränkt wird, Parkplätze bewirtschaftet (z.B. Blaue Zonen mit Anwohnerbevorzugung) oder Massnahmen zur Schulwegsicherung realisiert werden.

Das Verkehrsgeschehen und die Verkehrsentwicklung auf den städtischen Strassen unterliegen zahlreichen Wechselwirkungen, die zur Gewährleistung einer hohen Verkehrssicherheit eine kontinuierliche Anpassung der Verkehrsmassnahmen an die jeweiligen Bedürfnisse erfordern. Wird festgestellt, dass an einem bestimmten Ort, beispielsweise auf Grund einer Baustelle, die Verkehrssicherheit unzureichend ist und durch technische Massnahmen erhöht werden kann, so werden entsprechende Vorkehrungen umgehend in die Wege geleitet. Für solche Massnahmen wird keine Pendenzenliste geführt, da sie in der Regel nicht aufgeschoben werden können, sondern sofort geplant und umgesetzt werden müssen. Dieser vordringliche Handlungsbedarf führt in den betroffenen Verwaltungsabteilungen zeitweise zu einer Verlagerung von personellen und finanziellen Ressourcen, was zwangsläufig zu einer Verzögerung bei der Umsetzung von – unter Sicherheitsaspekten weniger dringenden – Verkehrsberuhigungs- und Wohnschutzmassnahmen führen kann.

Gestützt auf die Erfahrung der vergangenen Jahre ist der Stadtrat davon überzeugt, dass sich dieses massnahmenorientierte Vorgehen bewährt hat. In einer stetig wachsenden und sich verändernden Grossstadt wie Winterthur stellt die Umsetzung von Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wie auch von Verkehrsberuhigungs- und Wohnschutzmassnahmen eine komplexe Daueraufgabe dar, die immer wieder neue Anforderungen stellt und – im Speziellen auch mit Blick auf die nur begrenzt vorhandenen personellen und finanziellen Mittel – eine rollende Planung mit entsprechenden Priorisierungen erfordert. Aus der vorliegend thematisierten Äusserung des Vorstehers des Departements Sicherheit und Umwelt, die sich auf diese Priorisierungen bezieht, wurde offensichtlich der unzutreffende Schluss gezogen, der Stadtrat verfüge über ein Führungsinstrument, in welchem die geplanten verkehrsberuhigenden Massnahmen und der Zeitplan ihrer Umsetzung auf längere Zeit verbindlich fixiert sei.

Zu den einzelnen Fragen:

Zu den Fragen 1 und 2:

*"Seit wann gibt es diese Prioritätenordnung, und von wem und in wessen Auftrag wurde sie erstellt?
Wurde die Prioritätenordnung vom Gesamstadtrat beschlossen? Falls ja, wann?"*

Wie einleitend dargelegt, existiert kein verkehrspolitisches Grundsatzpapier, das eine städtische Prioritätenordnung für Verkehrsberuhigungs- oder Wohnschutzmassnahmen enthält. Weil die Umsetzung von verkehrsplanerischen und -lenkenden Massnahmen aus den genannten Gründen in einem kontinuierlichen Entwicklungsprozess erfolgt, welcher laufend neuen Bedürfnissen und Anforderungen angepasst werden muss, wäre ein solches Führungsinstrument auch nicht sinnvoll. In Form einer Pendenzenliste wird indessen verwaltungsintern eine Aufstellung der in Arbeit befindlichen Tempo-30-Zonen geführt. Diese dient der städtischen Verkehrsplanung und der verkehrstechnischen Abteilung der Stadtpolizei als Arbeits- und Budgetierungshilfe.

Zur Frage 3:

"Welche Entscheidungskriterien liegen der Prioritätenordnung zu Grunde, um das Kosten-Nutzen Verhältnis zu ermitteln und damit jedem der Wohnschutzbegehren einen Platz in der Prioritätenordnung zuzuweisen?"

Die Frage nach den Kosten verkehrsberuhigender Massnahmen stellt sich vorab im Budgetierungsprozess. So gehört es zu den Aufgaben der Verwaltung, zur Erstellung des städtischen (Rahmen-)Budgets den für Verkehrsberuhigungs- und Wohnschutzmassnahmen notwendigen finanziellen Aufwand bestmöglich abzuschätzen; gerade bei baulichen Massnahmen besteht hier ein gewisser Spielraum, je nachdem ob Massnahmen mit minimalem Mitteleinsatz oder aber – bspw. in einem gestalterisch sensiblen Umfeld – mit grösserem Aufwand umgesetzt werden sollen. Besteht eine Buslinie, die eine Tempo 30-Zone durchquert, oder soll mittelfristig eine entsprechende Buslinie neu eingeführt werden, dann müssen auch die Mehrkosten als Folge von Fahrzeitverlängerungen im Linienverkehr Berücksichtigung finden.

Ungleich schwerer einzuschätzen und vielfach eine Frage der subjektiven Wahrnehmung ist der konkrete "Nutzen" derartiger Massnahmen. Darum sind Grundsatzentscheide, welche sich auf den Ort und die konkrete Ausgestaltung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen beziehen, auch regelmässig Gegenstand einer politischen Abwägung, die je nach Umfeld und Interessenlage differenziert ausfallen kann. Solche politischen Entscheidungen können kaum je allen Anliegen gleichermassen Rechnung tragen, weshalb sie in der Bevölkerung immer wieder zu kontroversen, teilweise emotional geführten Diskussionen Anlass geben. Dies vor allem auch, weil Verkehrsberuhigungsmassnahmen im einen Quartier je nach Verkehrsbelastung Verlagerungseffekte zulasten eines andern Quartiers zur Folge haben können. Dem Spannungsfeld unterschiedlicher Interessen innerhalb desselben Quartiers trägt der Stadtrat damit Rechnung, dass er die Einführung von Wohnschutzmassnahmen mitunter davon abhängig macht, dass die betroffene Bevölkerung solche auch ausdrücklich wünscht; dieses partizipative Vorgehen, das auch in andern Städten üblich ist, hat sich in Winterthur stets bewährt; dies widerspiegelt sich auch darin, dass in den vergangenen Jahren kaum mehr Rechtsmittel gegen entsprechende Verkehrsanordnungen ergriffen worden sind.

Zu den Fragen 4 bis 6:

"Weshalb wurde die Prioritätenordnung den seit Jahren auf verbesserten Wohnschutz wartenden Bevölkerungskreisen und dem Gemeinderat noch nicht präsentiert?"

Wann und in welcher Form beabsichtigt der Stadtrat dem Gemeinderat und der Öffentlichkeit die Prioritätenordnung zur Kenntnis zu bringen und zu erläutern?"

Was kostete die Erstellung der Prioritätenordnung und was deren laufende Fortführung? Stehen diese Aufwendungen in einem guten Kosten-Nutzen-Verhältnis zur Hauptaufgabe – der Planung und Umsetzung von Wohnschutzaufgaben und der Entlastung der Quartiere vom Durchgangsverkehr?"

Wie aus den vorstehenden Ausführungen erhellt, besteht keine – etwa von einem externen Planungsbüro ausgearbeitete – in Stein gemeisselte "Prioritätenordnung" des Stadtrates für Wohnschutz- und Verkehrsberuhigungsmassnahmen, die dem Grossen Gemeinderat oder der Öffentlichkeit zur Kenntnis zu bringen wäre. Die Planung und Umsetzung solcher Massnahmen ist wie vorstehend gesagt ein rollender Prozess, der immer wieder neuen Gegebenheiten angepasst werden muss. Umso mehr wird auf Verwaltungsebene Wert darauf gelegt, dass die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner beziehungsweise die örtlichen Quartiervereine regelmässig über den Umsetzungsstand von Wohnschutz- und Verkehrsberuhigungsmassnahmen in ihrem Quartier informiert werden. Abschliessend ist festzuhalten, dass die zur Planung, Budgetierung und Ausarbeitung von Verkehrsberuhigungs- und Wohnschutzmassnahmen auf Verwaltungsebene geführte interne Pendenzenliste keine ausserordentlichen finanziellen Aufwendungen verursacht.

Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist dem Vorsteher des Departements Sicherheit und Umwelt übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

E. Wohlwend

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder