

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Beantwortung der Interpellation betreffend Wohnschutz und Massnahmen gegen den Durchgangsverkehr, eingereicht von den Gemeinderäten R. Diener (GP), O. Seitz (SP) und B. Meier (GLP)

Am 28. März 2011 reichten Gemeinderat Reto Diener namens der Grüne/AL-Fraktion, Oliver Seitz namens der SP-Fraktion und Beat Meier namens der GLP/PP-Fraktion mit 33 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgende Interpellation ein:

"Winterthur ist eine Stadt mit sehr hoher Wohn- und Lebensqualität, das wird in Umfragen immer wieder bestätigt. Dies spiegelt sich auch in den Legislatorschwerpunkten 2010-2014 des Stadtrates, kommt im Kapitel "Vorhaben von hoher Bedeutung" das Wohnen doch gleich an erster Stelle. Im Abschnitt "Nachhaltige Mobilität gewährleisten" steht weiterhin, dass die städtischen (Wohn-)Quartiere vom Durchgangsverkehr geschützt werden sollen.

Die Wohnqualität wird tatsächlich vielerorts durch hohes Verkehrsaufkommen stark beeinträchtigt, sowohl bei reinen Quartier- wie auch bei Sammelstrassen. Das zeigen auch die verschiedenen Aktivitäten von Quartiervereinen und Interessengemeinschaften, welche immer wieder mit entsprechenden Begehren an den Stadtrat und an die Öffentlichkeit gelangen. Erhebungen der Verkehrsanteile weisen teilweise Werte von bis zu 30 % oder gar mehr Durchgangsverkehr¹⁾ aus. In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Welche Massnahmen versteht der Stadtrat unter dem Stichwort "Schutz vor dem Durchgangsverkehr"?
2. Welche Massnahmen sind in welchen Quartieren bereits realisiert? Wie ist die Wirkung dieser Massnahmen, d.h. wie stark konnte der Durchgangsverkehr dadurch reduziert werden?
3. In welchen Quartieren, bzw. auf welchen Strassen besteht für den Stadtrat in erster Priorität bzw. bis 2014 Handlungsbedarf?
4. Besteht eine Massnahmenliste für die Quartiere/Strassen der ersten Priorität? Wie weit sind die entsprechenden Planungen gediehen? Bis wann kann mit der Umsetzung gerechnet werden?
5. Wie wird die Bevölkerung in die Massnahmenplanung einbezogen?

1) Unter Durchgangsverkehr wird jener Verkehrsanteil verstanden, der einen bestimmten Perimeter (Quartier- oder Sammelstrassenbereich) komplett durchquert, also von „ausser“ kommt und den Bereich wieder nach „ausser“ verlässt (ohne Aufenthalt)."

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

1. Verkehrsberuhigung in Winterthur

1.1 Unterbrechung Weber- und Talgutstrasse

1975 sind durch die Hauptabteilung Verkehrsplanung Überlegungen zur Problematik zwischen Mobilitäts- und Wohnschutzbedürfnissen angestellt worden. Erste konkrete Vorschläge zur Verbesserung der Wohnqualität durch die Beeinflussung des motorisierten Ver-

kehrs wurden vorgelegt. Mit dem Unterbruch der Weber- und Talgutstrasse wurde wirkungsvoll das Endlikerquartier vom Durchgangsverkehr befreit. Verkehrsberuhigende Themen stiessen jedoch noch auf wenig Resonanz.

1.2 Umfahrungsstrassen, Einbahnregimes, Wohnstrassen usw.

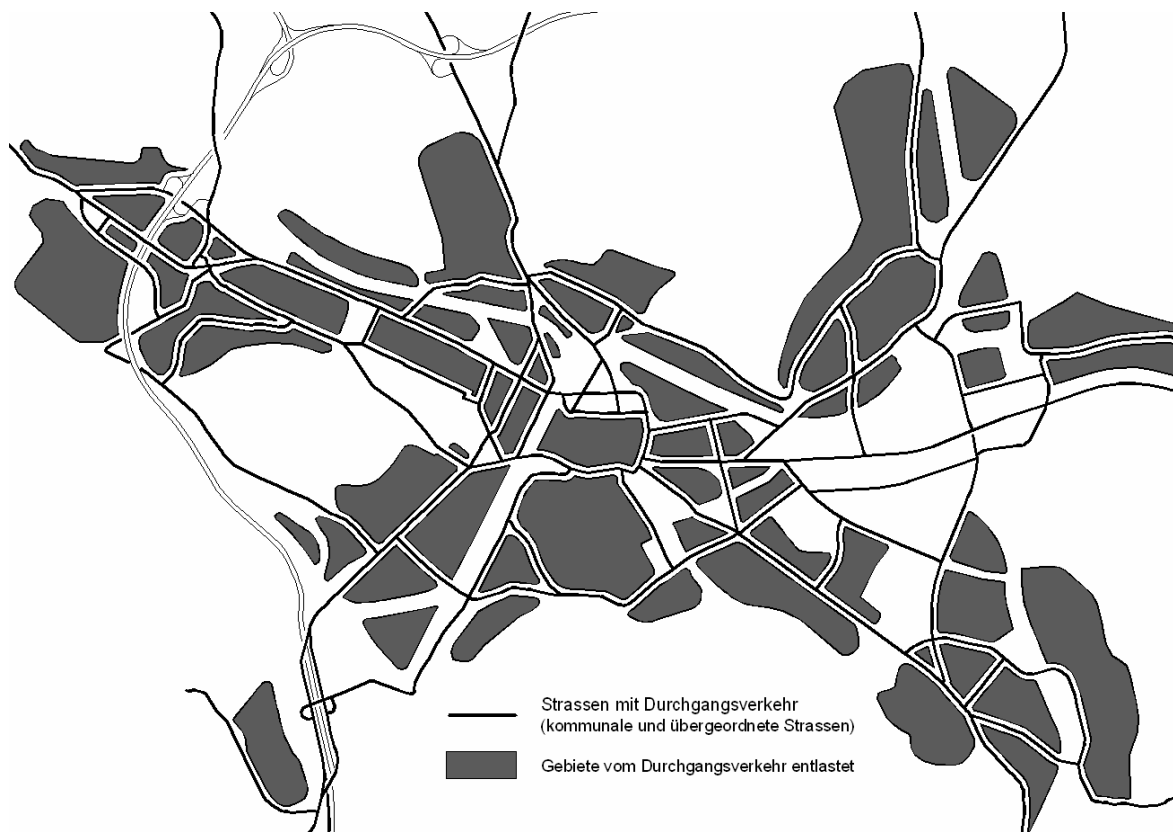
1985 hat die Verkehrsplanung eine erste Standortbestimmung über realisierte Beispiele und Vorschläge für die Zukunft vorgenommen. Dabei wurde das noch heute praktizierte Verkehrskonzept mit Konzentration des motorisierten Verkehrs auf das Hauptstrassennetz umgesetzt. So konnten grosse Teile der Wohngebiete verkehrsberuhigt werden (Verlangsamung und Beruhigung des Verkehrs sowie Erhöhung der Verkehrssicherheit). Als Massnahmen standen Geschwindigkeitsbeschränkungen, Fahrverbote, Einbahnstrassen, Abbiegebeschränkungen, Strassensperren, Einengungen und Wohnstrassen im Vordergrund. Einige der damals realisierten Massnahmen waren zum Beispiel die Entlastung Reutlingens durch den Bau einer Umfahrungsstrasse, die Beruhigung der J.-C.-Heer-Strasse und der Wurmühlstrasse durch Sperren, die Entlastung des Inneren Linds durch ein Einbahnregime, die Verkehrsberuhigung der Weber- und Grabenackerstrasse durch das Einführen von Wohnstrassen, die Beruhigung der Seiden-/Palmstrasse durch Abbiegeverbote und die Entlastung der Breitestrasse durch ein Lastwagenverbot.

1.3 Blaue Zonen, Tempo-30-Zonen

1996 wurde erneut eine Standortbestimmung durch die Verkehrsplanung über die in den letzten 10 Jahren realisierten Massnahmen und deren objektiv feststellbare Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten durchgeführt. Ab 1987 war die Anwohnerbevorzugung für ein zeitlich unbeschränktes Parkieren in Blauen Zonen erlaubt und ab 1989 wurde die Zonensignalisation (Tempo-30-Zonen) von Verkehrsanordnungen ermöglicht. Unter Verkehrsberuhigung verstand man das Anordnen von baulichen und betrieblichen Massnahmen, mit dem Ziel, den Verkehrsablauf auf die direkte Umgebung abzustimmen, um somit das Wohnumfeld zu verbessern. Anstelle von aufwendigen baulichen Massnahmen wurden zu diesem Zeitpunkt vermehrt kostengünstige, polizeiliche Anordnungen angewendet. Bauliche Einzelelemente dienten aber weiterhin als punktuelle Sanierungs- und Gestaltungsmaßnahmen.

1.4 Lebensraum Strasse

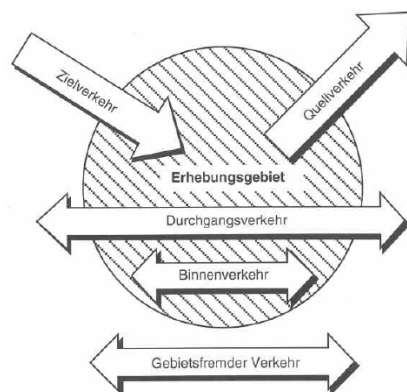
Heute werden die Veränderungen im Strassenbereich aus verschiedenen Blickwinkeln wahrgenommen, einerseits aus der Sicht der Fahrzeugführerinnen und -führer und Fussgängerinnen und Fussgänger, andererseits aus der Sicht der Anwohnenden. Zusammen mit den gestalterischen und politischen Vorstellungen führt dies zu unterschiedlichen Meinungen über den Sinn der getroffenen Massnahmen. Die Gefahr besteht, dass dabei die beabsichtigten Ziele verfehlt und die Auswirkungen nicht näher betrachtet werden. Bei der Realisierung von Wohnschutzmassnahmen - selbst bei geringen Änderungen - ist der Einfluss auf das übergeordnete Strassennetz oft vielfältig. Bisher hatten Verkehrsberuhigungsmassnahmen vor allem das Ziel, Verkehrsimmissionen zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Mit den Tempozonen und den tieferen Tempi wurde dagegen der "Strassenraum" für Anwohnende wieder attraktiver. Deshalb sind heute bei Verkehrsberuhigungen auch vermehrt gestalterische Ansprüche zu erfüllen. Der neue "Lebensraum Strasse" soll kommerzielle und gesellschaftliche Aktivitäten ermöglichen und eine bessere Wohnqualität vermitteln. Dabei darf die Funktion der Strasse in der bestehenden Verkehrsorganisation aber nicht vergessen werden.



Gebiete, welche vom Durchgangsverkehr entlastet sind

2. Durchgangsverkehr

Bei der Diskussion und Definition "Was ist Durchgangsverkehr?" wird vielfach von unterschiedlichen Vorstellungen und Ansätzen ausgegangen. Die Definition des Durchgangsverkehrs hängt einzig und allein vom gewählten Gebiet ab. Alle Fahrzeuge, die ohne Halt das Stadtgebiet von Winterthur durchfahren, werden als Durchgangsverkehr bezeichnet. Ebenso können alle Fahrzeuge auf der Rychenbergstrasse, die den Strassenabschnitt Halden- bis Brauerstrasse (= definiertes Gebiet) durchfahren, als Durchgangsverkehr bezeichnet werden. Entsprechend gilt für die Bezeichnung des Durchgangsverkehrs folgende Definition: "Verkehr, der in das gewählte Erhebungsgebiet einströmt und es ohne beabsichtigten Halt wieder verlässt".¹



Definition Verkehr in Bezug auf ein gewähltes Erhebungsgebiet

¹ ETHZ, Strassenprojektierung

3. Rechtsgrundlagen

3.1 Strassenverkehrsgesetz (SVG)

Gemäss Strassenverkehrsgesetz (SVG) können Kantone und Gemeinden Beschränkungen oder Anordnungen erlassen, soweit der Schutz der Bewohnerinnen oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. Aus solchen Gründen können insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden (SR 741.01; Art. 3 Abs. 4).

Bauliche Veränderungen der Strasse zwecks Verkehrsberuhigung haben den Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (SN 640 210 ff) zu entsprechen.

Gemäss SVG dürfen Verkehrshindernisse aber nicht ohne zwingende Gründe geschaffen werden; sie sind ausreichend kenntlich zu machen (Art. 4 Abs. 1).

Zudem müssen die verkehrspolizeilichen Signalisierungen und Markierungen der Signalisationsverordnung (SSV) genügen und die Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind rekursfähig auszuschreiben. Reine Markierungsarbeiten und vorübergehende Anordnungen können vom Polizeikommandanten verfügt und beim Stadtrat angefochten werden. Alle anderen Verkehrsanordnungen sind vom Stadtrat zu beschliessen; erste Rekursinstanz ist das Statthalteramt.

3.2 Anforderungen an Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen

Als Grundlage dienen Art. 2a (Zonensignalisation), Art. 22a (Tempo-30-Zonen) und Art. 22b (Begegnungszonen) sowie speziell für Fussgängerzonen (Art. 22c) der SSV (SR 741.21).

Die Anordnung von Tempo-Zonen ist zudem speziell in der "Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen" geregelt (SR 741.213.3):

3.2.1 Gutachten (Art. 3)

Das Gutachten nach Artikel 32 Absatz 4 SVG, welches in Artikel 108 Absatz 4 SSV näher umschrieben wird, ist ein Kurzbericht und umfasst namentlich:

- a. die Umschreibung der Ziele, die mit der Anordnung der Zone erreicht werden sollen;
- b. einen Übersichtsplan mit der auf Grund des Raumplanungsrechts festgelegten Hierarchie der Strassen einer Ortschaft oder von Teilen einer Ortschaft;
- c. eine Beurteilung bestehender und absehbarer Sicherheitsdefizite sowie Vorschläge für Massnahmen zu deren Behebung;
- d. Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau (50-Prozent-Geschwindigkeit V_{50} und 85-Prozent-Geschwindigkeit V_{85});
- e. Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum, einschliesslich der Nutzungsansprüche;
- f. Überlegungen zu möglichen Auswirkungen der geplanten Massnahme auf die ganze Ortschaft oder auf Teile der Ortschaft sowie Vorschläge zur Vermeidung allfälliger negativer Folgen;
- g. eine Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen.

3.2.2 Verkehrsrechtliche Massnahmen (Art. 4)

¹ Eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung durch Signale ist nur zulässig, wenn die Verkehrssicherheit es erfordert.

² Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig. In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger/-innen dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.

3.2.3 Gestaltung des Strassenraums (Art. 5)

¹ Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Zone müssen deutlich erkennbar sein. Die Ein- und Ausfahrten der Zone sind durch eine kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht.

² Der Zonencharakter kann mit besonderen Markierungen gemäss den einschlägigen technischen Normen verdeutlicht werden.

³ Zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit sind nötigenfalls weitere Massnahmen zu ergreifen, wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen.

3.2.4 Kontrolle der realisierten Massnahmen (Art. 6)

Die realisierten Massnahmen sind spätestens nach einem Jahr auf ihre Wirkung zu überprüfen. Wurden die angestrebten Ziele nicht erreicht, so sind zusätzliche Massnahmen zu ergreifen.

4. Stand Verkehrsberuhigung / Wohnschutzmassnahmen

4.1 Stand heute

Verkehrsberuhigung / Wohnschutzmassnahmen	Stand 31.12.2010
Blaue Zonen	22
Tempo-30-Zonen	57
Begegnungszonen	2
Fussgängerzone	1

Auf Stadtgebiet wurden in den Quartieren schon zahlreiche Tempo-30-Zonen realisiert und andere verkehrsberuhigende Massnahmen umgesetzt. Gleichzeitig wurden in der Altstadt eine der grössten zusammenhängenden Fussgängerzone von Europa und auf Stadtgebiet einzelne Begegnungszonen eingerichtet. Die Erfahrungen sind gut und eine Ausdehnung der Beruhigung auf weitere Strassenzüge in den Quartieren wird vom Stadtrat angestrebt.

4.2 Legislatorschwerpunkte 2010 - 2014

Der Stadtrat möchte auf den Hauptverkehrsachsen die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrs sichern und die Wohnverträglichkeit erhöhen. Die Quartiere sollen zudem vom Durchgangsverkehr geschützt werden.

Grosse Teile des städtischen Wohngebietes sind bereits vom Durchgangsverkehr befreit. Verkehrsberuhigungsmassnahmen haben das Ziel, Verkehrsimmissionen zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Beide Grössen lassen sich weitgehend objektiv erfassen, was eine zuverlässige Beurteilung und Vergleiche zulässt. Der Schwerpunkt des zukünftigen

Handlungsbedarfs für Massnahmen gegen den Durchgangsverkehr liegt auf Stadtgebiet bei den durchgehenden Quartier- und Sammelstrassen.

Mit dem städtischen Gesamtverkehrskonzept wird ein Anstieg der Gesamtleistungsfähigkeit des Verkehrssystems bei gleichzeitiger Erhöhung der Transporteffizienz angestrebt (Personen- statt Fahrzeugkapazität). Mobilitätsmanagement, Parkraumbewirtschaftung und -planung sowie die Aktualisierung des regionalen Verkehrssteuerungskonzepts (RVS) sind Massnahmen, um die Leistungsfähigkeit des übergeordneten Verkehrsnetzes sicherzustellen. Diese Massnahmen verhindern unter anderem auch Ausweichverkehr in die Wohnquartiere.

Im städtischen Gesamtverkehrskonzept werden die Massnahmen zur Verkehrsberuhigung der Quartiertangenten² und zur Beruhigung der Quartierstrassen³ aufgeführt.

4.3 Städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK)

4.3.1 Beruhigung Quartiertangenten

Die Breitestrasse wird heute vom motorisierten Individualverkehr (MIV) häufig als direkte, überkommunale Verbindung zwischen den Quartieren Töss (inkl. Verkehr vom A1-Anschluss Töss) und Mattenbach, Seen resp. Oberwinterthur, teilweise auch weiterführend Richtung Tösstal benutzt. Dies insbesondere bei hoher Auslastung oder Überlastung der Zürcher- und Technikumstrasse, welche diese Quartierverbindung eigentlich gewährleisten sollten. Im Zusammenhang mit den anstehenden umfangreichen Werkleitungsarbeiten vom Breiteplatz bis zum Waldheim ist ein entsprechendes Strassenprojekt ausgearbeitet worden, welches auch eine zweckmässigere Aufteilung der Strasse auf alle Verkehrsteilnehmenden vorsieht. Das Strassenprojekt wurde Ende September 2011 öffentlich aufgelegt.

Auch die Rychenbergstrasse (kommunale Sammelstrasse) wird vor allem während den Hauptverkehrszeiten - wenn die Technikum- und die St. Gallerstrasse hoch ausgelastet sind - als Ausweichroute genutzt, um das hoch ausgelastete Stadtzentrum zu umfahren. Durch Dosierungsmassnahmen auf der Frauenfelderstrasse könnte zudem noch vermehrt Schleichverkehr auftreten. Auch im Abschnitt Talacker- bis Stadlerstrasse sind im Zusammenhang mit Sanierungsarbeiten Aufwertungsmassnahmen zugunsten der Wohn- und Lebensqualität geplant.

Bei der Schlosstalstrasse besteht insbesondere im Bereich der Kreuzung mit der Wieshofstrasse ein Sicherheitsdefizit. Dieses soll behoben und der Verkehrsfluss, insbesondere auch für den Busbetrieb verbessert werden.

4.3.2 Beruhigung Quartierstrassen

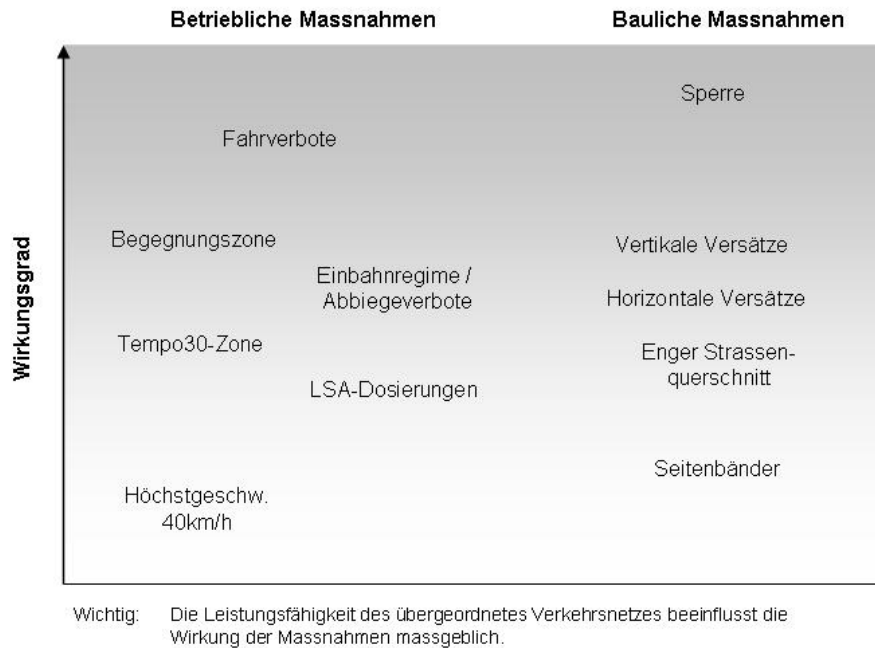
Verkehrsberuhigung von siedlungsorientierten Strassen ist ein entscheidendes Mittel, um zwei Ziele gleichzeitig erreichen zu können: höhere Sicherheit für die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sowie eine bessere Lebens- und Wohnqualität für die Anwohnenden. Mit baulichen Umgestaltungen und / oder einer Temposenkung auf 30 oder 20 km/h werden die Strassen insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr attraktiver und sicherer. Damit soll ein Beitrag an die Modalsplit-Verschiebung zugunsten des Langsamverkehrs geleistet werden. Mit geeigneten Massnahmen sind diese Strassen vor ortsfremden Durchgangsverkehr zu schützen.

² sGVK, Anhang zum Schlussbericht, Juli 2011, Seiten A7 – 31ff

³ sGVK, Anhang zum Schlussbericht, Juli 2011, Seite A7 – 65 ff

4.3.3 Wirkung von betrieblichen und baulichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen

In der folgenden Abbildung ist die Wirkung der unterschiedlichen Wohnschutz- und Verkehrsberuhigungsmassnahmen ablesbar. Daraus geht unter anderem hervor, dass eine Tempo-30-Zone unter Umständen mit baulichen Massnahmen ergänzt werden muss, damit ein möglichst hoher Durchfahrtswiderstand resp. Wirkungsgrad entsteht.



Wirkung von Wohnschutz- und Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf den Durchgangsverkehr (Einschätzung Raum- und Verkehrsplanung)

5. Finanzierung

Für Wohnschutz- und Verkehrsberuhigungsmassnahmen steht ein Sammelkredit für Markierungen, Signalisationen und einfache bauliche Massnahmen zur Verfügung (Voranschlag 2011: Fr. 150'000.--). Bei aufwändigeren baulichen Massnahmen werden diese wenn möglich mit anstehenden Werkleitungs- oder Strassensanierungsarbeiten koordiniert, ansonsten werden Einzelkredite beim Grossen Gemeinderat beantragt.

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

"Welche Massnahmen versteht der Stadtrat unter dem Stichwort "Schutz vor dem Durchgangsverkehr?"

Zum wirksamen Schutz der Wohngebiete vom Durchgangsverkehr eignen sich folgende planerischen, betrieblichen oder baulichen Massnahmen.

a) Planerische Massnahmen

Hauptursache für den Durchgangsverkehr in den Wohnquartieren ist die Überlastung des übergeordneten Strassennetzes in den Verkehrsspitzenzeiten. Durch die Steigerung der Leistungsfähigkeit des übergeordneten Strassennetzes bzw. von zentralen Knotenpunkten

kann der Druck auf die Wohnquartiere stark reduziert werden. Die politischen Zielsetzungen (z.B. Modalsplit-Vorgaben) und die örtlichen Gegebenheiten (Platz- und Eigentums-verhältnisse) müssen dabei berücksichtigt werden und schränken den Ausbau des übergeordneten Verkehrsnetzes ein. Da das übergeordnete Verkehrsnetz nicht unbegrenzt ausgebaut werden kann und die Kapazität somit begrenzt ist, soll in der Erschliessungsplanung die Groberschliessung neuer Quartiere so festgelegt werden, dass kein Durchgangsverkehr entstehen kann (z.B. "Bügel" oder Stichstrassen).

b) Betriebliche Massnahmen

Bei bestehenden Quartieren ist die nachträgliche Anpassung der Groberschliessung schwierig. Betriebliche Massnahmen eignen sich aber dazu, den Durchfahrtswiderstand soweit zu erhöhen, dass der Druck auf das Wohnquartier sinkt. Die stärkste Form sind Fahrverbote. Diese können den Durchgangsverkehr praktisch vollständig eliminieren, führen aber zu einer starken Einschränkung der Quartierserschliessung. Neben dem Durchgangsverkehr wird somit zusätzlich auch der Ziel- und Quellverkehr aus dem Quartier auf das übergeordnete Verkehrsnetz verlagert und verschärft somit dort die verkehrliche Situation. Mit Einbahnregimen und Abbiegeverboten können gezielt bestimmte Verkehrsbeziehungen unterbunden werden, ohne die Erschliessung des Quartiers massgebend einzuschränken. Durch die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit (40 km/h, Tempo-30-Zone oder Begegnungszone) kann der Durchfahrtswiderstand erhöht werden. In Kombination mit ergänzenden verkehrsberuhigenden Massnahmen (z.B. mit horizontalen Versätzen) können die Verkehrssicherheit weiter erhöht und die Wohnqualität gesteigert werden. Die Zu- und Wegfahrten bei Quartiereingängen können, sofern eine Lichtsignalanlage vorhanden ist, bis zu einem bestimmten Grad dosiert und so unattraktiv für den Durchgangsverkehr gemacht werden. Der Ziel- und Quellverkehr wird dabei aber ebenfalls dosiert.

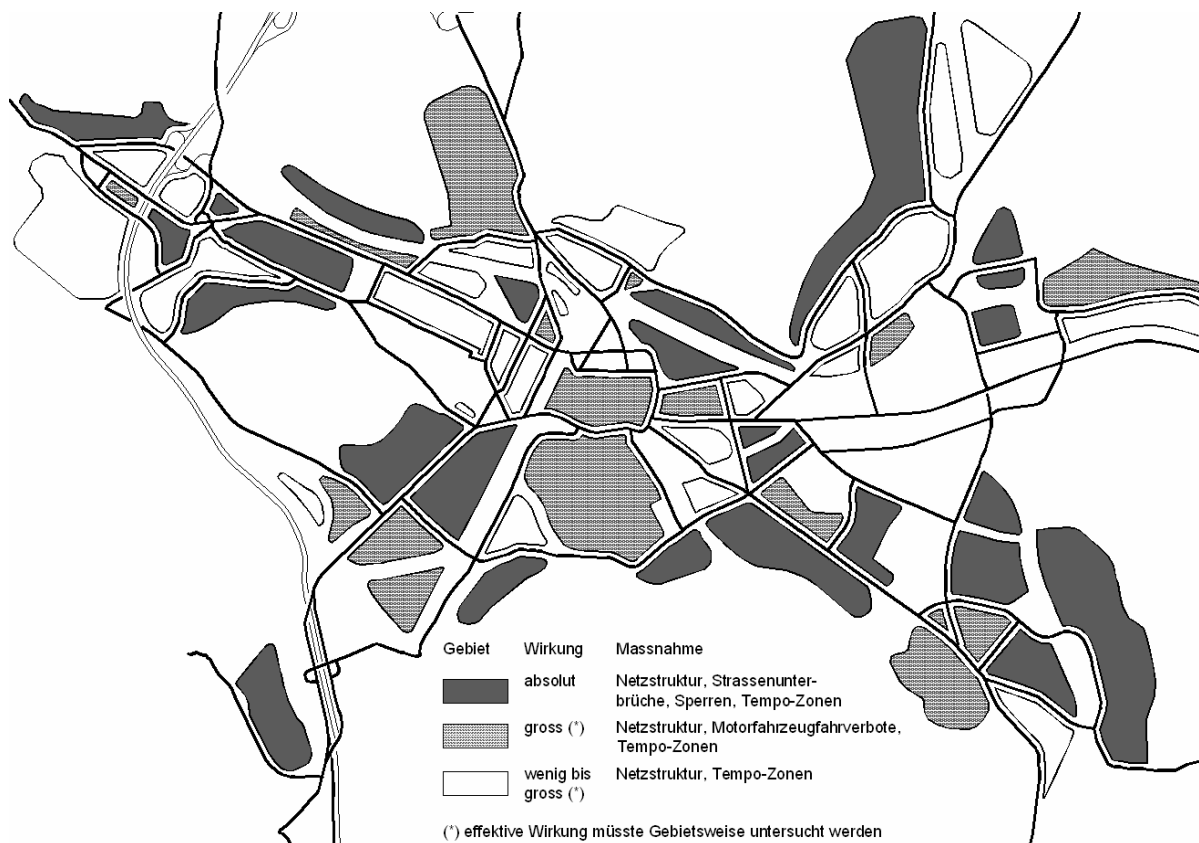
c) Bauliche Massnahmen

Bauliche Massnahmen (z.B. Versätze oder Einengungen) können den Durchfahrts-widerstand stark erhöhen und somit die Attraktivität für den Durchgangsverkehr reduzieren. Aufgrund der hohen anfallenden Kosten können diese meist nur punktuell oder im Rahmen von Strassen- und Werkleitungssanierungen realisiert werden. Vertikale Versätze ("Schwellen") sind aufgrund ihrer Lärmemissionen allerdings in Wohnquartieren nur begrenzt einsetzbar. Die Reduktion der Fahrbahnbreite durch eine generelle Anpassung der Strassenbreite oder durch das Anbringen von Seitenbändern erzielt nur eine spürbare Wirkung bei vorhandenem Gegenverkehr.

Zur Frage 2:

"Welche Massnahmen sind in welchen Quartieren bereits realisiert? Wie ist die Wirkung dieser Massnahmen, d.h. wie stark konnte der Durchgangsverkehr dadurch reduziert werden?"

Bis Ende 2010 wurden 22 Blaue Zonen, 57 Tempo-30-Zonen, 2 Begegnungszonen und eine Fussgängerzone realisiert. Da die Wohnschutz- und Verkehrsberuhigungsmassnahmen fast flächendeckend über Winterthur verteilt und in der Anzahl sehr hoch sind, verzichtet der Stadtrat auf die detaillierte Auflistung der Massnahmen nach Quartieren oder Strassenzügen. Die Wirkung der umgesetzten Massnahmen zur Reduzierung und Unterbindung des Durchgangsverkehrs kann der nachfolgenden Abbildung entnommen werden.



Beurteilung der Wirkung von Wohnschutz- und Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf den Durchgangsverkehr

Strassenunterbrüche (z.B. Sperren, "Bügel" und Stichstrassen) verhindern Durchfahrten weitgehend. Betriebliche Massnahmen (z.B. Fahrverbote) hingegen erweisen sich nur dann als wirksam, wenn sie kontrolliert und durchgesetzt werden. Ihre Wirkung erhöht sich in Verbindung mit baulichen Massnahmen merklich.

Zu den Fragen 3 und 4:

"In welchen Quartieren bzw. auf welchen Strassen besteht für den Stadtrat in erster Priorität bzw. bis 2014 Handlungsbedarf?"

"Besteht eine Massnahmenliste für die Quartiere/Strassen der ersten Priorität? Wie weit sind die entsprechenden Planungen gediehen? Bis wann kann mit der Umsetzung gerechnet werden?"

Neben der im sGVK aufgeführten Beruhigung von Quartiertangenten (Breitestrasse, Rychenbergstrasse und Schlosstalstrasse) ist im sGVK eine Massnahmenliste zur Beruhigung der Quartierstrassen enthalten. Es handelt sich dabei um eine rollende Planung, daher ist die Liste nicht abschliessend. Eine Umsetzung der Massnahmen wird bis 2014 angestrebt.

- Schützenstrasse: Einrichtung von Tempo-30-Zonen und Umsetzung von Teilmassnahmen Verkehrskonzept Neuwiesen
- Flüeli-/Wartstrasse: Einrichtung von Tempo-30-Zonen und Umsetzung von Teilmassnahmen Verkehrskonzept Neuwiesen
- Talackerstrasse – Hegistrasse: Verkehrsberuhigende Massnahmen
- Ausserdorfstrasse Veltheim: Einrichtung einer Begegnungszone
- Eisweiherstrasse: Einrichtung einer Begegnungszone

- Ortszentrum Oberwinterthur: Eventuell Einrichtung einer Begegnungszone (ist in der Bevölkerung umstritten)
- Umsetzung weiterer verkehrsberuhigender Massnahmen (z.B. T30- oder Begegnungszonen, u.a. im Grafenstein, Dättnauerstrasse, Else-Züblin-Strasse/Ida-Sträuli-Strasse und Binzhof/Ruchwiesenstrasse).

Die Erweiterung bzw. Vervollständigung der Tempozone in Wohnquartieren, weitergehender Massnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs und die Erhöhung der Wohnqualität erfolgen aufgrund verkehrssicherheitsbedingter Aspekte und in Absprache mit der Verkehrstechnischen Abteilung der Stadtpolizei. Folgende Massnahmen werden - ergänzend zum Massnahmenblatt sGVK - geprüft:

- Quartiere Birchermüesli und Talwiesen (Begegnungszonen)
- Wieshof- / Eulachstrasse (Tempo-30-Zone)
- Ruchwiesen / Zinzikon (Tempo-30-Zone)
- Im Grafenstein (Tempo-30-Zone)
- Dättnauerstrasse westlicher Abschnitt (Tempo-30-Zone)
- Floren (Tempo-30-Zone)
- Zypressen / Holzlegi / Langwiesen (Tempo-30-Zone)
- Feldtal / Weststrasse West (Tempo-30-Zone)
- Schlosshofstrasse (Einbahnregime)
- Hermannstrasse (Einbahnregime)
- Talackerstrasse (Lastwagenfahrverbot)
- Wieshofstrasse (Lastwagenfahrverbot)
- Sonnenbergstrasse (Linksabbiegeverbot / Einbahnregime)
- Wiesendangerstrasse (Fussgängerquerung Stadel)
- Tössfeldstrasse / Eichliackerquartier (Sperre / Fahrverbot)
- Wylandstrasse / Jonas-Furrer-Strasse (Verkehrsberuhigung / Geschwindigkeitsreduktion)
- In den Quartieren Neuwiesen, Blumenau, Brühlberg und Oberfeld werden zurzeit weiterführende Massnahmen zur Reduktion des Durchgangsverkehrs geprüft.

Die Umsetzung weiterer strategisch wichtiger verkehrsberuhigender Massnahmen aus dem sGVK, wie die Rudolfstrasse und das Zentrum Wülflingen, sind infolge ihres aufwändigen Planungsprozesses zwischen 2015 – 2018 geplant. Bei anstehenden Sanierungsarbeiten von Strassen und Werkleitung werden generell Massnahmen zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes geprüft.

Zur Frage 5:

"Wie wird die Bevölkerung in die Massnahmenplanung einbezogen?"

Die Verkehrssicherheit und Wohnqualität der Winterthurer Bevölkerung sind dem Stadtrat ein zentrales Anliegen. In diesem Zusammenhang verfolgt der Stadtrat seit über zwei Jahrzehnten konsequent die Strategie, in den dafür geeigneten Gebieten bei mehrheitlichem Wunsch der Anwohnenden (Unterschriftensammlung), verkehrsberuhigende Massnahmen zu realisieren. Dieses Vorgehen hat sich - vor allem auch in Rekursverfahren - bewährt und findet nach wie vor Anwendung.

Die Prüfung und Realisierung der Begehren erfolgt also vielfach auf Wunsch der Anwohnenden respektive der Quartiervereine. Planerischer Handlungsbedarf wird bei Veränderungen am Verkehrsnetz, bei Verkehrsumlagerungen oder bei Sicherheitsdefiziten ausgelöst. Der Entscheid über die Realisierung von Wohnschutzmassnahmen wird weiterhin Gegenstand von einzelnen Stadtratsbeschlüssen sein. Die Planung, Realisierung und Bewirtschaftung

erfolgt in enger Zusammenarbeit zwischen der Raum- und Verkehrsplanung des Amts für Städtebau (Departement Bau), der Verkehrstechnik der Stadtpolizei (Departement Sicherheit und Umwelt) und Stadtbuss (Departement Technische Betriebe) unter Einbezug der betroffenen Bevölkerung.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

E. Wohlwend

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder