

An den Grossen Gemeinderat

W i n t e r t h u r

Zustimmende Kenntnisnahme des städtischen Gesamtverkehrskonzepts (sGVK)

Antrag:

Das städtische Gesamtverkehrskonzept sGVK wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Weisung:

1. Zusammenfassung

Das städtische Gesamtverkehrskonzept (sGVK) wurde zusammen mit dem Kanton und einer breit abgestützten Projektorganisation erarbeitet und orientiert sich an den Vorgaben des Bundes. Vertretungen lokaler und regionaler Interessengruppen wirkten in einem Begleitemium mit. Städtische und kantonale Fachstellen sowie die Planungsorganisation Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU) haben im Januar 2011 Hinweise zur Überarbeitung des Entwurfs geliefert. Im April 2011 wurde die öffentliche Vernehmlassung des sGVK gestartet. Diese ergab, dass das sGVK grossmehrheitlich als guter Ansatz für die Entwicklung des Verkehrssystems der Stadt Winterthur bis 2030 angesehen wird. Schlüsselprojekte wie der ÖV-Hochleistungskorridor, die dazugehörige ÖV-Querung Grüze sowie die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze genossen grossen Rückhalt.

Der Stadtrat ist überzeugt, dass nun mit dem sGVK ein zukunftsweisendes, kohärentes Gesamtverkehrskonzept vorliegt, welches eine gute Grundlage für das Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung ist, das derzeit vom Kanton erarbeitet wird. Der Kanton Zürich wird vier Agglomerationsprogramme beim Bund einreichen, um von seiner Förderung für Infrastrukturvorhaben profitieren zu können. Nur ein von allen Seiten mitgetragenes, in sich stimmiges Agglomerationsprogramm wird im Wettbewerb der Agglomerationen bestehen und die entsprechenden Gelder beim Bund auslösen können. Der Stadtrat hofft, dass das sGVK von allen Seiten mitgetragen wird, denn eine breit abgestützte Akzeptanz ist in den weiteren politischen Prozessen von Vorteil. Deshalb hat sich der Stadtrat auch entschlossen, das sGVK freiwillig dem Grossen Gemeinderat zur zustimmenden Kenntnisnahme vorzulegen.

2. Ausgangslage

Das regionale Gesamtverkehrskonzept von Winterthur und Umgebung (rGVK2005) bildete die Basis für die Massnahmen der Region Winterthur im Agglomerationsprogramm des Kantons Zürich der 1. Generation. Der Bund sprach dem Kanton Zürich 2009 mit 35 Prozent einen vergleichsweise tiefen Beitragssatz zu. Der Prüfbericht des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) stellte unter anderem fest, dass es nicht gelungen war, eine systemati-

sche Herangehensweise darzulegen. Zudem wurde vom ARE bemängelt, dass insbesondere im Bereich der Strassennetzergänzungen lediglich Teillösungen präsentiert wurden, die nicht in ein Gesamtkonzept eingebettet waren und deren Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend schien. Zentrale Infrastrukturprojekte wurden aus den Teilkonzepten des rGVK 2005 und der übergeordneten Netzplanung für das Hochleistungsstrassennetz gestrichen oder langfristig zurückgestellt. Damit wurden Kerninhalte des rGVK 2005 für die Stadt Winterthur revisionsbedürftig.

Der Kanton Zürich und die Stadt Winterthur beschlossen deshalb im Hinblick auf das Agglomerationsprogramm der 2. Generation, gemeinsam eine neue Planung zuerst mit Fokus auf das städtische Gebiet vorzunehmen. Zu diesem Zweck unterzeichneten sie anfangs 2010 eine Zusammenarbeitsvereinbarung und schrieben das städtische Gesamtverkehrskonzept Winterthur (sGVK) aus, welches das rGVK2005 auf Stadtgebiet ersetzen soll. Die Kosten für die Erstellung des Konzeptes wurden hälftig geteilt und eine Co-Projektleitung mit einer Vertretung des Amtes für Verkehr Zürich und des Amtes für Städtebau Winterthur bestimmt.

3. Die Erarbeitung des städtischen Gesamtverkehrskonzepts

Die Erarbeitung des sGVK erfolgte weit gehend gemäss Vorgaben des Bundes (ARE Weisungen zum Agglomerationsprogramm der 2. Generation). Die Teilstrategien, Teilkonzepte und Massnahmen wurden in einer Testplanung entwickelt, an welcher drei interdisziplinäre Teams aus den Bereichen Verkehr und Städtebau beteiligt waren. Mit den vor- und nachgeschalteten Arbeiten (Stabsmandat) wurde im Herbst 2009 die Firma Ernst Basler + Partner AG beauftragt.

Die Ergebnisdiskussion zu den einzelnen Projektphasen und die massgebliche Weichenstellung für die Folgeschritte erfolgten im Rahmen einer breit abgestützten Projektorganisation, in welcher sowohl städtische als auch kantonale Fachämter, der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und Vertretungen des Bundes sowie der Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU) Einsitz hatten. Vertretungen lokaler und regionaler Interessengruppen bildeten ein Begleitgremium, das als Konsultativgruppe bzw. Echoraum diente. Die detaillierte Projektorganisation ist dem sGVK2010 (Kapitel 2) zu entnehmen.

Der Projektablauf erfolgte in vier Phasen: In einer ersten Phase wurden im Rahmen der Grundlagenaufarbeitung die planerischen Randbedingungen festgelegt und Zielvorgaben skizziert. In einem Testplanungsverfahren wurden unter Beteiligung der oben erwähnten interdisziplinären Teams die Inhalte entwickelt (Phase 2 und 3). In der letzten Phase wurden die massgeblichen Bearbeitungsschwerpunkte konkretisiert, die Massnahmenplanung vertieft und der vorliegende Schlussbericht (inkl. Anhang) verfasst (Phase 4). Während und zwischen den Projektphasen fanden laufend Workshops statt, um die Ergebnisse zu diskutieren und die Vorgaben für die nächsten Phasen zu formulieren. Die Konzepterarbeitung konnte Mitte Dezember 2010 abgeschlossen werden.

Bis Ende Januar 2011 konnten städtische und kantonale Stellen sowie die RWU vertieft zum Entwurf des sGVK Stellung nehmen. Dieser Entwurf wurde anschliessend verwaltungsintern überarbeitet; parallel dazu wurde auch das Zukunftsbild der angestrebten Siedlungsstruktur weiter geschärft. Das sGVK wurde alsdann den vorberatenden Sachkommissionen des Grossen Gemeinderates vorgestellt, Ende Januar der Bau- und Betriebskommission (BBK) und Mitte Februar der Aufsichtskommission (AK). Nach der zustimmenden Kenntnisnahme des Stadtrates und der Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich erfolgte die öffentliche Vernehmlassung.

4. Zentrale Aussagen des sGVK

In einer umfassenden Problemanalyse wurden die heutigen Defizite im Bereich Siedlung und Umwelt sowie für den öffentlichen Verkehr, den motorisierten Individualverkehr, den Fuss- und den Radverkehr identifiziert. Unter Annahme eines nicht mit Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen beeinflussten Trends wurden die Entwicklungspotenziale und der Handlungsbedarf für das Jahr 2030 für die verschiedenen Verkehrsträger abgeschätzt. Daraus ergaben sich die Stossrichtungen für die Teilstrategien Siedlung sowie Verkehr.

4.1 Teilstrategie Siedlung/„Zukunftsbild“

Das „Zukunftsbild“ ist als Teilstrategie Siedlung ein integraler Bestandteil des sGVK und macht Aussagen zur angestrebten Siedlungsstruktur Winterthurs im Jahr 2030. Dem Zukunftsbild kommt im Rahmen des sGVK eine zentrale Bedeutung zu, weil die Verkehrsentwicklung und das Verkehrskonzept in enger Abhängigkeit zur Siedlungsentwicklung stehen.

Das Zukunftsbild verbindet die heutige Ausgangslage, bestehende Planungen und langfristige visionäre Überlegungen und fokussiert auf Räume und Standorte von zentraler Bedeutung. Entsprechend besteht weder thematisch noch räumlich ein Anspruch auf Vollständigkeit und es entspricht keinem abschliessenden Konzept für die städtebauliche und freiräumliche Entwicklung in den einzelnen Stadtteilen.

Die angestrebte Siedlungsstruktur im Jahr 2030 basiert auf sieben Kernelementen:

- **Zwei urbane Zentren**

Winterthur verfügt über zwei sich ergänzende urbane Zentren mit je einer eigenen urbanen Identität: **Winterthur Mitte** mit der Altstadt und dem Gebiet Sulzer Stadtmitte im Kern, als über Jahrhunderte hinweg gewachsenes, sich laufend den Bedürfnissen anpassendes historisches Zentrum Winterthurs, und **Neuhegi-Grüze**, dem entstehenden zweiten Zentrum. Neuhegi-Grüze ist von grosser Bedeutung bei der Stärkung der Stadt Winterthur als Wirtschafts-Standort. Deshalb bleibt die Industriezone, soweit planerisch sinnvoll, erhalten und beansprucht auch zukünftig den grössten Teil des Gebietes. Die Urbanität wird durch eine dichte bauliche Struktur, grosszügige öffentliche Freiräume und Mischnutzungen im engeren Umfeld der Bahnstationen geschaffen.

- **Starke Quartierzentren**

Starke Quartierzentren ergänzen die beiden urbanen Zentren. Als Netz ehemaliger Dorfkerne bilden sie das Rückgrat der Stadt und prägen ihr Gesicht. Als lebendige Zentren bieten sie der Bevölkerung Platz, um zu arbeiten, zu leben, sich zu versorgen und zu begnügen.

- **Überregionale Entwicklungsachsen**

Winterthur ist das zweitwichtigste Zentrum des Metropolitanraums Zürich und Zentrum der Region. Die überregionalen Entwicklungsachsen zeigen die enge Verflechtung Winterthurs innerhalb des Metropolitanraums. Die Stadt wirkt mit ihren Funktionen über die engere Region hinaus, gleichzeitig profitiert sie von der dynamischen Entwicklung im gesamten Metropolitanraum.

- **Urban Boulevards**

Urban Boulevards sind stadtverträglich gestaltete Achsen, welche das verkehrliche und städtebauliche Grundgerüst der Stadt bilden. Sie verknüpfen die urbanen Zentren untereinander und diese mit den starken Quartierzentren.

- **Stadtverträgliche Entwicklungsschwerpunkte**

Die Entwicklungsdynamik wird stadtverträglich gestaltet und konzentriert sich auf geeignete Gebiete. Entwicklungsschwerpunkte auch ausserhalb der beiden urbanen Zentren machen deutlich, in welchen Räumen eine bedeutende quantitative Entwicklung stattfinden soll. Diese Gebiete müssen ausgezeichnet mit allen Verkehrsmitteln erschlossen sein, wobei der Schwerpunkt beim öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr liegt.

- **Potenzielle Verdichtungsräume**

In den beiden urbanen Zentren und den stadtverträglichen Entwicklungsschwerpunkten werden die Entwicklungen möglichst aktiv gesteuert. Darüber hinaus gibt es grossflächigere Gebiete, in denen - im Sinne der angestrebten Siedlungsentwicklung nach Innen - eine qualitativ hochwertige bauliche Verdichtung grundsätzlich wünschenswert und sinnvoll ist.

- **Grüner Ring**

Winterthur wird von einem grünen Ring umgeben, der sich aus attraktiven Landschaftsräumen und urbanen Grünräumen zusammensetzt. Im Stadtbild wird er insbesondere von den umgebenden Hügeln geprägt. Der Ring stellt ein vernetzendes Element dar, welches je nach Abschnitt den Menschen (Freizeit/Erholung) beziehungsweise die Natur in den Fokus stellt.

4.2 Teilstrategie Verkehr

Die Teilstrategie Verkehr besteht aus Grundsätzen, welche der Stadtrat bereits verabschiedet hat, und Zielvorgaben zum Modalsplit. Beide leiten sich aus dem Handlungsbedarf ab. Der Stadtrat strebt einen Anstieg der Gesamtleistungsfähigkeit des Verkehrssystems bei gleichzeitiger Erhöhung der Transporteffizienz an. Daraus folgt die Forderung nach einer konsequenten Priorisierung des öffentlichen Verkehrs auf den Hauptverkehrsachsen. Diese soll mittels baulichen, gestalterischen und betrieblichen Massnahmen auf sogenannten ÖV-Hochleistungskorridoren umgesetzt werden. Falls aus Gründen der Gesamtkapazität erforderlich, können zu Spitzenzeiten auf den ÖV-Hochleistungskorridoren die Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr reduziert werden. Weitere Grundsätze betreffen das künftige ÖV-System, die S-Bahn und den motorisierten Individualverkehr. Ziel ist es, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Verkehrsaufkommen von heute 40 Prozent auf 32 Prozent im Jahr 2025 zu senken, dies zugunsten des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Radverkehrs.

4.3 Teilkonzepte

Aus dem Zukunftsbild Siedlung und der Teilstrategie Verkehr wurden verkehrsträgerspezifische Massnahmen abgeleitet, welche sich zu Teilkonzepten für den öffentlichen Verkehr, den motorisierten Individualverkehr, den Veloverkehr sowie den Fussverkehr und den öffentlichen Raum zusammenfügen.

- **Massnahmen Gesamtverkehr**

Die Planung, Projektierung und etappenweise Realisierung verschiedener Abschnitte des ÖV-Hochleistungskorridors sind die wichtigsten Massnahmen für den Gesamtverkehr. Mobilitätsmanagementmassnahmen und die Aktualisierung des bestehenden regionalen Verkehrssteuerungskonzepts (RVS-Konzept) werden ebenfalls dem Gesamtverkehr zugeordnet.

- **Massnahmen öffentlicher Verkehr**

Das Teilkonzept für den öffentlichen Verkehr sieht die rasche Umsetzung der bereits bekannten RVS-Massnahmen zur Busbevorzugung, zur Sanierung der ÖV-Verlustpunkte

sowie zur verbesserten Zugänglichkeit von Haltestellen vor. Für die Gebietsentwicklung Neuhegi-Grüze ist auch eine kurzfristige Realisierung der Gleisquerung beim Bahnhof Grüze für den Bus sowie die Attraktivierung der Umsteigebeziehungen wichtig. Weiter wird das städtische Busnetz betrieblich optimiert und das Angebot kontinuierlich verdichtet. Mittelfristig, ab Dezember 2018, ergeben sich mit der Einführung der 4. Teilergänzung der S-Bahn deutliche Verbesserungen beim Taktangebot und bei wichtigen Umsteigepunkten.

– **Massnahmen motorisierter Individualverkehr**

Für den motorisierten Individualverkehr ist als Sofortmassnahme die Umsetzung der bereits geplanten Steuerungs- und Dosierungsmassnahmen gemäss RVS vorgesehen, damit der Verkehrsfluss verbessert werden kann. Ebenfalls rasch können die beiden Quartiertangenten Rychenberg- und Breitestrasse gestalterisch aufgewertet werden. Kurzfristig sind verschiedene Massnahmen im Bereich der Parkierung zu ergreifen, resp. die laufenden Anstrengungen (z.B. für eine neue städtische Abstellplatzverordnung) weiter zu führen. Anstelle des Baus der Entlastungsstrasse Wülflingen gemäss dem regionalen und kommunalen Richtplan ist im sGVK die Umgestaltung des Zentrums von Wülflingen vorgesehen. Damit kann ein Grossteil der mit der Entlastungsstrasse angestrebten Wirkung schneller und günstiger erzielt werden. Die Planung und Realisierung einer neuen Strasse zur Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze (bisher "Entlastungsstrasse Oberwinterthur") ist möglichst rasch voranzutreiben. Der bestehende Richtplaneintrag ist durch einen besser geeigneten Korridor zu ersetzen. Langfristig ist eine Umfahrung des Zentrums Winterthur Mitte in einem Tunnel zwischen der unteren Vogelsang- und der Grüzestrasse vorgesehen, welcher mit einer geeigneten Umgestaltung des A1-Anschlusses Töss ergänzt wird.

– **Massnahmen Veloverkehr**

Das Teilkonzept für den Veloverkehr besteht aus einer Reihe von Sofortmassnahmen, welche u.a. aus dem Masterplan Stadtraum Bahnhof stammen (z.B. Veloquerung Nord) oder von der Stadt in Eigenregie rasch umgesetzt werden können (Veloparkierung, Veloschnellrouten und Optimierung Velonetz). Kurzfristig sind auch die Prüfung und allenfalls Einführung eines Veloverleihsystems nach dem Vorbild anderer Städte vorgesehen.

– **Massnahmen Fussverkehr und öffentlicher Raum**

Auch ein Grossteil der Massnahmen für den Fussverkehr und den öffentlichen Raum leiten sich aus dem Masterplan Stadtraum Bahnhof ab: Bahnhofplatz Süd, 2. Etappe Gleisquerung und Personenunterführung Nord. Da diese bereits im Agglomerationsprogramm der 1. Generation eingegeben wurden, sollte der Spatenstich bis 2014 erfolgen. Die Beruhigung von Quartierstrassen mittels Begegnungs- oder Tempo 30-Zonen, die Optimierung des Fusswegnetzes z.B. durch Lückenschlüsse sowie die Verbesserung und Aufwertung des Zugangs zu den S-Bahnstationen sind ebenfalls kurzfristige Massnahmen.

Sämtliche Massnahmen sind im Anhang zum Schlussbericht in den jeweiligen Massnahmeblättern ausführlich beschrieben.

5. Wichtigste Ergebnisse der öffentlichen Vernehmlassung

Zur öffentlichen Vernehmlassung zum sGVK wurden unter anderem die politischen Parteien, alle Quartier- und Ortsvereine, mehrere Interessensverbände sowie die umliegenden Gemeinden eingeladen. Um die Vernehmlassung zu erleichtern, wurden eine Broschüre zum Verkehr in der Stadt Winterthur und zum sGVK sowie ein Online-Fragebogen zur Strukturierung der Vernehmlassung erstellt.

Insgesamt wurden 36 Fragebogen online ausgefüllt und 20 Stellungnahmen schriftlich eingereicht. Verständlicherweise haben sich viele Organisationen nur zu Teilaspekten (z.B. zum Verkehr im entsprechenden Quartier) geäußert. Die nicht entsprechend dem sGVK strukturierten, sondern frei formulierten Texte waren tendenziell weniger positiv gegenüber dem sGVK als die Stellungnahmen mittels Online-Fragebogen. Die Fragebogen liessen sich leichter auswerten und ergaben eine positive bis sehr positive Beurteilung des sGVK.

Das städtische Gesamtverkehrskonzept wird grossmehrheitlich als guter Ansatz für die Entwicklung des Verkehrssystems der Stadt Winterthur bis 2030 angesehen. Schlüsselprojekte wie der ÖV-Hochleistungskorridor, die dazugehörige ÖV-Querung Grüze sowie die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze geniessen grossen Rückhalt. Zum Teil wurden Zweifel geäußert bezüglich der Machbarkeit dieser Massnahmen. Es gab kritische Stimmen, welche das gesamte Konzept als zu wenig visionär bezeichneten. Beim Thema Parkraumplanung und -bewirtschaftung gab es erwartungsgemäss kontroverse Rückmeldungen, zum Teil in diametral entgegengesetzte Richtungen. Aufgrund dieser widersprüchlichen Stellungnahmen wurden in diesem Punkt keine inhaltlichen Änderungen vorgenommen. Auf detaillierte Anliegen bezüglich einzelner Knoten oder Strassen konnte infolge der fehlenden Stufengerechtigkeit nicht eingegangen werden.

Die aus der Vernehmlassung resultierenden inhaltlichen Änderungen und Ergänzungen sind im "Kurzbericht öffentliche Vernehmlassung" (Beilage) dokumentiert. Viele redaktionelle Punkte konnten bei der Überarbeitung berücksichtigt werden. Nachfolgend wird auf einzelne, wichtige Punkte kurz eingegangen:

- Es wurde präzisiert, dass der **prognostizierte Bevölkerungszuwachs** auf der heute gültigen Bau- und Zonenordnung basierend berechnet wurde. Für das Gebiet Gotzenwil wurde entsprechend davon ausgegangen, dass zumindest ein Teil davon längerfristig und landschaftsverträglich entwickelt werden kann.
- Die **Teilstrategie Siedlung** und insbesondere das Kapitel 7.2. "Das Zukunftsbild der angestrebten Siedlungsstruktur" wurden weiterbearbeitet und ergänzt (Winterthur im räumlichen Kontext sowie urbane und landschaftliche Grünräume). In den Kapiteln Entwicklungsräume von städtischer Bedeutung sowie Stadträumliche Entwicklungsdynamik wurde auf den Charakter der einzelnen Gebiete näher eingegangen und es wurden stadtverträgliche Entwicklungsmöglichkeiten aufgezeigt.
- Betreffend **Verhältnis Einwohnerinnen resp. Einwohner zu Arbeitsplätzen** wurde präzisiert, dass ein stärkeres Wachstum der Arbeitsplätze sehr erwünscht ist und von der Stadt auch gefördert wird (Erhalt von Industriezonen, Festlegung von maximalen Wohnanteilen etc.), das entsprechende Wachstum aber von weiteren Faktoren wie der Wirtschaftsentwicklung abhängt.
- Betreffend **Zielvorgaben Modalsplit** (Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs um acht Prozentpunkte gemäss Gegenvorschlag des Grossen Gemeinderats zur Volksinitiative "zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Winterthur") wurde festgehalten, dass diese Vorgabe sehr ambitiös ist und nur mit einem Umdenken und einem ausgewogenen Paket an anreizbasierten und einschränkenden Massnahmen erreicht werden kann. Das Modalsplit-Ziel für das urbane Zentrum Neuhegi-Grüze wurde für den motorisierten Individualverkehr (MIV) neu auf maximal 30 Prozent festgelegt. Die bisherige Vorgabe von 50 Prozent MIV widersprach indirekt der Vorgabe des Gesamtverkehrskonzeptes des Kantons Zürich, wonach mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses über den ÖV erfolgen soll. Dichte Agglomerationen wie das Gebiet Neuhegi-Grüze müssen dazu folglich einen deutlich überproportionalen Beitrag leisten.

- Da von verschiedener Seite vorgeschlagen wurde, die **Option Tram** weiter zu verfolgen, wurde näher begründet, weshalb das ÖV-System für den Planungshorizont 2030 weiterhin auf Busse ausgerichtet ist. Kapazitätssteigerungen sind bei Bedarf mit Taktverdichtungen und Doppelgelenkbussen möglich. Die Umstellung auf das Tram ist mit sehr hohen Sprungkosten verbunden. Im Vergleich zu anderen Städten sind die Platzverhältnisse in Winterthur enger. Für Trams sind die heutigen Unterführungen zu steil und müssten in städtebaulich sensiblen Bereichen deutlich verlängert werden. Zur Raumsicherung müssten schliesslich rasch neue Baulinien festgelegt werden. Dies würde zudem zu "Optionsschäden" führen, da die anstehenden Vorhaben des Masterplans Stadtraum Bahnhof blockiert wären.
- Betreffend die **Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze** wurde auf Begehren des Gemeinderats Wiesendangen der Planungssperimeter auf den Bereich zwischen Bahnlinie und Frauenfelderstrasse erweitert.
- Die Massnahmen **Veloparkierung und Veloschnellrouten** mussten auf Grund der inzwischen erfolgten ersten Ressourcenplanung in den Zeitraum des Agglomerationsprogramms der 2. Generation (2015 – 2018) verschoben werden. Dies ist immer noch ausreichend, um dafür Gelder vom Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation beantragen zu können.
- Die Priorität der **Veloquerung Nord** wurde nicht verändert (Priorität A, 2015 – 2018). Sie kann aus baubetrieblichen Gründen (Abhängigkeit zu anderen Projekten der SBB) nur in Koordination mit der SBB geplant werden.
- Für das Teilprojekt **Rudolfstrasse** des Masterplans Stadtraum Bahnhof wurde ein eigenes Massnahmenblatt (Bahnhofzugang West) erarbeitet. Dieses war im sGVK -Entwurf im Massnahmenblatt "Beruhigung Quartierstrasse" aufgeführt.
- Die Massnahme **Fusswegnetz** wird neu als Sofortmassnahme aufgeführt, da hier keine grösseren finanziellen Aufwendungen zu erwarten sind und sie daher als Eigenleistung der Stadt und zeitlich priorisiert umgesetzt werden kann.
- Neu wurde ein Kapitel "**Erschliessung Sulzer-Stadtmitte**" eingefügt (keine neuen Inhalte, sondern ein Zusammenzug von Aussagen und Massnahmen im sGVK mit Fokus auf das Gebiet Sulzer-Stadtmitte).
- Im Kapitel "**Berücksichtigung Quartieranliegen**" wurde auf den laufenden Prozess betreffend Unterbindung des Ausweichverkehrs in den Quartieren Neuwiesen, Brühlberg, Blumenau und Oberfeld hingewiesen, und andererseits ist die aus rechtlicher Sicht nach wie vor gültige Initiative zur verkehrsfreien Innenstadt aus dem Jahr 1973 erwähnt.
- Schliesslich wurden die **Anliegen der Regionalplanung Winterthur und Umgebung RWU** und von Nachbargemeinden in einem eigenen Kapitel aufgeführt.

Die Stossrichtung der Überarbeitung des sGVK aufgrund der öffentlichen Vernehmlassung wurde vom kantonalen Amt für Verkehr zustimmend zur Kenntnis genommen.

6. Zustimmende Kenntnisnahme durch den Stadtrat

Der Stadtrat hat das städtische Gesamtverkehrskonzept (Schlussbericht und Anhang) sowie den Bericht zur Vernehmlassung am 6. Juli 2011 zustimmend zur Kenntnis genommen und dem Kanton zugestellt.

7. Vom sGVK zum Agglomerationsprogramm

7.1 Weiteres Vorgehen

Das sGVK schliesst mit einem Kapitel zum weiteren Vorgehen. Darin ist festgehalten, welche Arbeiten in welchen Zeiträumen von der Stadt Winterthur angegangen werden müssen. Wo möglich werden die Zuständigkeiten für (Teil-)Massnahmen weiter präzisiert. Zudem wird ein Ausblick auf die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der 2. Generation sowie auf die Aufgaben im Bereich Monitoring und Controlling gegeben.

Das sGVK hat einen behördenverbindlichen Charakter und gibt damit der Stadt die Richtung für die Entwicklung des Verkehrssystems (abgeleitet vom Zukunftsbild 2030) vor.

In einem nächsten Schritt werden die Inhalte des sGVK in das Agglomerationsprogramm der 2. Generation "Winterthur und Umgebung" überführt. Hierbei hat das kantonale Amt für Verkehr die Federführung. Eine besondere Herausforderung ist die Abstimmung der zum Teil unterschiedlichen Interessen und Ansichten von Kanton, Stadt Winterthur und der umliegenden Gemeinden. Der Stadtrat nimmt diesbezüglich eine konstruktive und kooperative Haltung ein. Das Agglomerationsprogramm der 2. Generation wird voraussichtlich im Herbst 2011 in Vernehmlassung gegeben und Mitte 2012 vom Kanton dem Bund überwiesen.

Mit der Überführung der sGVK-Inhalte in das Agglomerationsprogramm der 2. Generation geht die Stadt sowohl gegenüber dem Kanton als auch gegenüber dem Bund die Verpflichtung ein, die Umsetzung der Massnahmen auf Stadtgebiet voranzutreiben.

7.2 Arbeitsintensive Planungen, Projektierungen und Realisierungen

Aus dem sGVK und dem künftigen Agglomerationsprogramm der 2. Generation ergeben sich zahlreiche neue Aufgaben für die Stadt Winterthur. Die kommenden Jahre werden aufgrund der anstehenden Planung und Projektierung der vorgeschlagenen Massnahmen äusserst arbeitsintensiv. Auch nach der ersten Umsetzungswelle der Sofortmassnahmen bis 2014 ist mit einer sehr hohen Auslastung im Bereich der Verkehrsplanung zu rechnen, da für viele Projekte der fristgerechte Baubeginn spätestens 2018 erfolgen sollte.

Bei einzelnen Vorhaben sind die Planungs- oder Projektierungsarbeiten bereits im Gang (z.B. bei Teilprojekten des Masterplans Stadtraum Bahnhof). Beim ÖV-Hochleistungs-korridor, den Planungen rund um den Bahnhof Grüze, bei der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze und dem Konzept Zürcherstrasse (ÖV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevard) laufen Planungsarbeiten, um sie rechtzeitig auf den Detaillierungsstand für die Eingabe im Agglomerationsprogramm der 2. Generation bringen zu können. Parallel dazu sind die Projektierungsarbeiten gestartet, um die Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 1. Generation (2011 -2014) fristgerecht umsetzen zu können.

7.3 Wirtschaftliche Bedeutung

Die Projekte aus dem sGVK erzielen eine grosse Hebelwirkung. So löst jeder von der Stadt Winterthur investierte Franken durchschnittlich vier weitere Franken bei Bund und Kanton aus. Die Finanzierung der meisten Massnahmen ist zum jetzigen Zeitpunkt aber noch nicht gesichert. Jedes Projekt wird einzeln auf planerische, rechtliche und weitere politische Aspekte geprüft und kann nur im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten ins Investitionsprogramm der Stadt Winterthur aufgenommen werden.

7.4 Stimmige Grundlage für die Verkehrsplanung

Das Agglomerationsprogramm der 2. Generation "Winterthur und Umgebung" wird vom Kanton Zürich zusammen mit drei weiteren Agglomerationsprogrammen im Sommer 2012 dem Bund überreicht. Es befindet sich in einem gewissen Wettbewerb mit den Planungen aller Schweizer Agglomerationen. Das vorliegende sGVK ist gemäss Kanton eine in sich stimmige Grundlage für die Verkehrsplanung in der Agglomeration Winterthur. Der Stadtrat hofft, dass das sGVK von allen Seiten mitgetragen wird, denn eine breit abgestützte Akzeptanz ist in den weiteren politischen Prozessen von Vorteil.

Für die Stadt und Region Winterthur ist es im Übrigen von grossem Vorteil, dass auch der Kanton ein vitales Interesse daran hat, dass das Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung beim Bund reüssiert. Gemäss letztem Stand der Verhandlungen betreffend Finanzierung der Massnahmen der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich (mit dem Viertelstundentakt auf fast allen S-Bahnlinien ab 2018) plant der Bund, seinen Beitragssatz entsprechend demjenigen Agglomerationsprogramm festzulegen, bei dem die Massnahmen hauptsächlich angesiedelt sind – und das ist die Region Winterthur.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

E. Wohlwend

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder

Beilagen* (nur an die Mitglieder des GGR):

- Städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK 2010), Schlussbericht, 6. Juli 2011
- Städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK 2010), Anhang zum Schlussbericht
- Kurzbericht über die öffentliche Vernehmlassung

* Die Unterlagen sind im Internet unter www.bau.winterthur.ch abrufbar.