

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Beantwortung der Interpellation betreffend A1-Umfahrung Winterthur, eingereicht von
Gemeinderat U. Böni (SP)

Am 15. Juni 2009 reichte Gemeinderat Urs Böni namens der SP-Fraktion mit 38 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgende Interpellation ein:

„Die A1-Umfahrung Winterthur weist die zweitstärkste Belastung auf dem Schweizer Nationalstrassennetz auf. Gemäss dem Programm Engpassbeseitigung ist für die Umfahrung Winterthur ein Ausbau auf sechs Spuren vorgesehen. Im Zusammenhang mit dem allfälligen Ausbau ist die Stadtverträglichkeit zu prüfen und notwendige Begleitmassnahmen wie Lärmschutz, Überdachung usw. zu fordern und zu planen. Im Zusammenhang mit dem zu erwartenden Mehrverkehr stellt sich auch bezüglich Schadstoffbelastungen der Wohnquartiere Dättlau, Töss und Wülflingen die Frage, mit welchen Massnahmen die Wohnbevölkerung vor Mehrbelastungen geschützt werden kann.

Es stellen sich folgende Fragen:

- 1. Bezüglich Feinstaub und weiteren Schadstoffen: Meines Wissens werden in Winterthur die Feinstaubbelastungen in der Messstation Obertor gemessen. Sind weitere Messstationen gerade im Bereich der A1 aktiv oder geplant? Sind die jetzigen Belastungen im Bereich der A1 bekannt und über einen längeren Zeitraum verfolgbar? Mit welchen Mehrbelastungen ist durch den Ausbau auf sechs Spuren zu rechnen?*
- 2. Schutz vor Schadstoffbelastungen und Lärmschutz: Welche Massnahmen erachtet der Stadtrat bei einem Ausbau der A1 Umfahrung Winterthur als geeignet? Wie sieht der Zeithorizont bezgl. Realisierung aus? Wo steht die Planung und Mitsprache der Stadt Winterthur? Auf welchem Weg und mit welchen Mitteln kann und will der Stadtrat das Optimum an Schutz für die betroffene Bevölkerung erreichen?*
- 3. Durch den zu erwartenden Mehrverkehr auf der A1, mit oder ohne Ausbau, nimmt auch die Verkehrsbelastung in der Stadt zu. Statt im Stau zu stehen weicht der Verkehr auf innerstädtische Routen aus. Welche Massnahmen erachtet der Stadtrat als sinnvoll und realisierbar, um mindestens diese Mehrbelastungen aktiv eindämmen zu können?“*

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

1. Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz¹

1.1 Problemstufen

Für die Festlegung des Programms Engpassbeseitigung wurden drei Problemstufen mit einer jeweils unterschiedlichen Überlastung des betroffenen Nationalstrassenabschnitts unterschieden (Planungshorizont 2020): Auf einem Abschnitt der Problemstufe I übersteigt die Verkehrsbelastung die verfügbare Kapazität um 0 bis 10 %. Bei Problemstufe II beträgt die Überlastung 10 bis 20 %. Strecken der Problemstufe III sind um mindestens 20 % überlastet. An den sehr stark überlasteten Streckenabschnitten der Problemstufe III wird es bis zum Planungshorizont 2020 täglich während zwei bis vier Stunden zu Staus und stockendem Verkehr kommen.

¹ Bundesbeschluss über das Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und über die Freigabe der Mittel (Bericht für die Vernehmlassung), Dezember 2008

1.2 Überlastung im Raum Winterthur

Gesamtschweizerisch werden die Überlastungen der Nationalstrassen im Raum Wettingen-Zürich-Brütisellen (120'000 bis 135'000 Fahrzeuge pro Tag) und im Raum Winterthur-Töss bis Winterthur-Nord (95'000 bis 100'000 Fahrzeuge pro Tag) am grössten sein. Beide Abschnitte werden 2020 Problemstufe III aufweisen. Trotz bereits sehr gutem Ausbau des öffentlichen Verkehrs und weiteren erheblichen Investitionen in den öffentlichen Verkehr im Rahmen der Durchmesserlinie und der vierten Teilergänzung der S-Bahn Zürich besteht auf den Nationalstrassen Handlungsbedarf.

Auswertungen der Verkehrszählstellen und der Leitstelle von Stadtbus zeigen ausserdem, wie fragil das innerstädtische Verkehrssystem auf Kapazitätsschwankungen der A1 reagiert. Bei Störungen auf der A1 weicht der Verkehr teilweise auf das städtische Netz aus und bewirkt einen kurzzeitigen Anstieg des Verkehrs in der Stadt um bis zu 25 Prozent.

1.3 Sicherheitsabstand und Geschwindigkeit

Sicherheitsabstand und Geschwindigkeit bestimmen die Kapazität einer Strasse. Die maximale Kapazität wird bei einer Geschwindigkeit von 85 km/h erreicht. Geringere Geschwindigkeiten führen grundsätzlich zu einer Reduktion der Abgasemissionen und des Staubs aus Abrieb und Aufwirbelung. Temporeduktionen haben einen besonders positiven Einfluss, wenn der Verkehr dadurch flüssiger verläuft. Durch weniger Beschleunigungs- und Bremsmanöver werden sowohl Verbrauch und Emissionen als auch Abrieb und Aufwirbelung vermindert. Tempolimits bzw. -erhöhungen wirken sich auch spürbar auf den Strassenverkehrslärm aus. Deshalb befürwortet der Stadtrat weiterhin, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der A1 im Bereich der Nordumfahrung der Stadt Winterthur auf 80 km/h reduziert wird. Ein vergleichbares Verkehrsregime gilt auf verschiedenen Autobahnteilstücken im Bereich der Stadt Bern.

1.4 6-Spur-Ausbau Umfahrung Winterthur

Im Rahmen des Programms Engpassbeseitigung soll mittelfristig der 6-Spurausbau auf der Umfahrung Winterthur realisiert werden. Sowohl der 6-Spurausbau der Umfahrung Winterthur als auch der 4-Spurausbau zwischen Andelfingen und Winterthur Nord dürften Abhängigkeiten zum Bau der Glattalautobahn aufweisen. Sollte die Glattalautobahn nicht realisiert werden, müssten beide Massnahmen nochmals vertieft auf ihre Auswirkungen hin überprüft werden. Die Kosten für den Ausbau auf 6 Spuren der Umfahrung Winterthur werden mit 560 Mio. Franken veranschlagt (Preisstand 2005 ohne Mehrwertsteuer).

2. Vernehmlassung zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz

Im Rahmen der Vernehmlassung zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz hat der Stadtrat im März und April 2009 darauf hingewiesen, dass der für den vorgeschlagenen Ausbau auf 6 Spuren verhältnismässig tiefe Kostenrahmen von 560 Mio. Franken vermuten lässt, dass wichtige Infrastrukturanpassungen (z.B. Brücke über Töss) nicht berücksichtigt wurden. Zudem bestehen aus Sicht des Stadtrates grosse Bedenken hinsichtlich der Stadtverträglichkeit bzw. Quartiertrennung (speziell in Wülflingen). Deshalb sind noch flankierende Massnahmen, wie Überdeckung im Bereich Wülflingen, Lärmschutz, Temporegime etc. zwingend erforderlich.² Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat

² Stellungnahme Stadtrat vom 4. März 2009 an Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich

sodann die Bundesbehörden ersucht, den Kanton, die betreffenden Planungsregionen sowie Städte und Gemeinden rechtzeitig in die Planungsarbeiten miteinzubeziehen.³

3. Zusammenarbeit mit Bund und Kanton

Der Stadtrat ist sich bewusst, dass die überregionalen und lokalen Infrastrukturplanungen nur durch ein koordiniertes und abgestimmtes Vorgehen auf den verschiedenen Planungsebenen gelöst werden können. Er setzt sich deshalb für eine enge Koordination und Zusammenarbeit zwischen den Fachstellen des Bundesamts für Strassen (ASTRA; im Zusammenhang mit den Sanierungen der A1/A7), des Kantons (Amt für Verkehr; Regionale Verkehrssteuerung RVS) und der Stadt ein.

Zu den einzelnen Fragen:

Zu den Fragen unter 1:

„Bezüglich Feinstaub und weiteren Schadstoffen: Meines Wissens werden in Winterthur die Feinstaubbelastungen in der Messstation Obertor gemessen. Sind weitere Messstationen gerade im Bereich A1 aktiv oder geplant? Sind die jetzigen Belastungen im Bereich der A1 bekannt und über einen längeren Zeitraum verfolgbar? Mit welchen Mehrbelastungen ist durch den Ausbau auf sechs Spuren zu rechnen?“

Für die Messung und Auswertung der Feinstaubbelastungen der Autobahnen im Kanton Zürich ist die Baudirektion Zürich zuständig. Entlang der A1 auf Winterthurer Gemeindegebiet befindet sich keine PM10 Messstation. Im Kanton Zürich wird der Feinstaub der Autobahnen in Opfikon und bei der Ausfahrt des Milchbucktunnels in Schwammendingen gemessen. Im Rahmen des interkantonalen Interventionskonzeptes PM10 der Schweizerischen Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) wird seit 2006 während den Wintermonaten der Feinstaub in Effretikon erfasst. Weitere Messstationen entlang der A1 sind nicht geplant. Mit Hilfe dieser Messstellen werden auch die PM10-Immissionen im Bereich anderer Autobahnabschnitte ermittelt.

Inwiefern durch den Attraktivitätsgewinn eines A1-Ausbaus (Fahrzeitstabilisierung) zusätzlicher Verkehr ausgelöst wird, ist zum heutigen Zeitpunkt nicht abschätzbar. Von der zukünftigen Verkehrsbelastung direkt abhängig ist die Mehrbelastung durch Luft- und Lärmimmissionen. Aufgrund verschiedener Faktoren (z.B. die Entwicklung der Fahrzeugtechnologie) kann diese Belastung zum heutigen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden. Der Stadtrat geht aber davon aus, dass es bei einem Ausbau der A1 auf sechs Spuren, kurzfristig zu einer Entschärfung der Stausituationen und somit zu einer Verringerung der Feinstaubbelastungen im Bereich der A1 kommen kann. Mittel- bis langfristig wird die Kapazitätssteigerung durch die fortschreitende Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung wahrscheinlich aber wieder ausgeschöpft werden.

Zu den Fragen unter 2:

„Schutz vor Schadstoffbelastungen und Lärmschutz: Welche Massnahmen erachtet der Stadtrat bei einem Ausbau der A1 Umfahrung Winterthur als geeignet? Wie sieht der Zeithorizont bezgl. Realisierung aus? Wo steht die Planung und Mitsprache der Stadt Winterthur? Auf welchem Weg und mit welchen Mitteln kann und will der Stadtrat das Optimum an Schutz für die betroffene Bevölkerung erreichen?“

³ Stellungnahme Regierungsrat vom 8. April 2009 an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Für Massnahmen zum Schutz vor Schadstoffen und Lärm der A1 ist der Kanton resp. das ASTRA zuständig. Am 21. September 2006 beschloss die BPUK temporäre Massnahmen bei ausserordentlich hoher Luftbelastung durch zuviel Feinstaub (Wintersmog-PM10). Diese wurden in einem interkantonalen Interventionskonzept festgehalten. Dabei sind zwei Interventionsstufen vorgesehen (www.feinstaub.ch/d_behoerden_bpuk.cfm). Zum Lärmschutz entlang der A1 in Winterthur verweist der Stadtrat auf die ausführliche Stellungnahme vom 27. Mai 2009 im Rahmen der Beantwortung der Interpellation (2009/009).

Die Stadt Winterthur hat kein Mitspracherecht bei Massnahmen zum Schutz vor Schadstoffbelastungen durch die A1. Der Kanton Zürich hat im Falle einer unmittelbaren, schwerwiegenden Gefahr für die Gesundheit volle Handlungskompetenz, sofern nicht der Bund zuständig ist.

Die Zuständigkeit für Lärmschutzmassnahmen auf dem Nationalstrassennetz liegt beim ASTRA. Die Nationalstrassen um Winterthur werden durch die ASTRA-Filiale Winterthur betreut.

Zur Frage 3:

„Durch den zu erwartenden Mehrverkehr auf der A1, mit oder ohne Ausbau, nimmt auch die Verkehrsbelastung in der Stadt zu. Statt im Stau zu stehen weicht der Verkehr auf innerstädtische Routen aus. Welche Massnahmen erachtet der Stadtrat als sinnvoll und realisierbar, um mindestens diese Mehrbelastungen aktiv eindämmen zu können?“

Es bestehen starke Wechselwirkungen zwischen der Verkehrsbelastung auf dem übergeordneten und dem städtischen Strassennetz. Ausgelöst durch den Massnahmenplan Lufthygiene wurde das Projekt Regionale Verkehrssteuerung (RVS) lanciert. Dieses sieht eine Reihe von Massnahmen auf dem übergeordneten und städtischen Strassennetz vor, welche u.a. zum Ziel haben, die Verkehrsnachfrage zu Spitzenzeiten mit minimalen Behinderungen bewältigen zu können.

Die in dem Zusammenhang, wichtigsten RVS-Massnahmen sind die Standstreifenbewirtschaftung auf der A1 (zwischen Anschluss Töss und Verzweigung A1/A7), die Ausfahrtsdosierungen (bei den A1-Anschlüssen Töss, Ohringen und Oberwinterthur) und die Zufahrtsdosierungen auf dem Stadtstrassennetz.

Die zurzeit laufenden Sanierungsarbeiten auf der A1/A7 berücksichtigen eine nachträgliche Installation einer Standstreifenbewirtschaftung. Mit Hilfe dieser sollen zu Verkehrsspitzenzeiten die vorhandenen Fahrbahnspuren mit Wechselsignalen bewirtschaftet werden. Dadurch lassen sich örtlich und zeitlich Kapazitäten schaffen, damit es zu weniger Ausweichfahrten über das Stadtnetz kommt.

Auf dem Stadtnetz kann bereits heute der stadteinwärts fahrende Verkehr durch Verkehrssteuerungsanlagen auf Hauptzufahrtsrouten wirksam dosiert werden. Dieses Steuerungssystem ist, je nach Verkehrsaufkommen, anpassbar.

Die Gesamtheit der im RVS-Konzept enthaltenen und zum Teil umgesetzten Projekte stellen letztendlich effektive Massnahmen zur Verbesserung des städtischen Verkehrsflusses, insbesondere für den öffentlichen Verkehr, dar und tragen als solche auch zur Begrenzung der Umweltbelastungen durch den gesamten Verkehr bei. In Zusammenarbeit mit Bund und Kanton setzt sich deshalb der Stadtrat mit besonderem Gewicht für deren Umsetzung ein.

Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist dem Vorsteher des Departements Bau übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

E. Wohlwend

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder