

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Beantwortung der Interpellation betreffend tiefergelegte Vogelsangstrasse, eingereicht von Gemeinderat R. Wirth (SP)

Am 5. Mai 2008 reichte Gemeinderat Roland Wirth namens der SP-Fraktion mit 32 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern die folgende Interpellation ein:

„Seit langem verfolgt der Stadtrat die Idee einer tiefer gelegten Vogelsangstrasse als zweitem Zubringer von der Autobahnausfahrt Töss zum Stadtzentrum. Mittlerweile ist die Strasse im kantonalen Verkehrsrichtplan eingetragen und ins Agglomerationsprogramm des Bundes aufgenommen. Mit dem horrend teuren Vorhaben werden für Winterthur mehr neue Probleme geschaffen, als alte gelöst. Es lohnt sich deshalb, bereits vor Planungsbeginn Überlegungen zur Notwendigkeit und Zweckmässigkeit anzustellen.“

Es stellen sich folgende Fragen:

- 1. Die Zweckmässigkeit einer tiefer gelegten Vogelsangstrasse wurde durch die Studie eines Ingenieurbüros klar verneint (Jenny + Gottardi, 2001). Weshalb plant der Stadtrat weiterhin an dieser Strasse und welchen Nutzen verspricht er sich davon?*
- 2. Im kantonalen Verkehrsrichtplan ist die Strasse nur bis zum Eingangsportal des Heiligbergtunnels eingetragen, also als Zubringer zu diesem Tunnel gedacht. Hält der Stadtrat auch ohne den Heiligbergtunnel an der tiefer gelegten Vogelsangstrasse fest?*
- 3. Wie und wo soll der Anschluss einer tiefer gelegten Vogelsangstrasse an die Technikumstrasse erfolgen? Hat das Strassennetz im Stadtzentrum überhaupt die Kapazität, um den entstehenden Mehrverkehr aufzunehmen?*
- 4. Eine tiefer gelegte Vogelsangstrasse schafft gravierende Probleme für die Wohnbevölkerung. Vor allem die zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastung in den Wohnquartieren Neumühle/Auwiesen, Vogelsang, Eichliacker und Sulzer Areal Stadtmitte und die Unterbrechung vieler Zugänge zu Naherholungsgebieten, dem Schwimmbad und den Schulen sind zu nennen. Welche flankierenden Massnahmen will der Stadtrat einplanen, um die gesamte Strecke zwischen A 1 und Stadtzentrum für die eh schon lärmgeplagte Bevölkerung erträglich zu gestalten? Mit welchen Kosten sind solche Massnahmen verbunden und wer bezahlt sie?*
- 5. Wie stark würde eine tiefer gelegte Vogelsangstrasse die Zürcherstrasse auf der Höhe des Zentrum Töss (kurzfristig) entlasten? Wie lange wird es voraussichtlich dauern, bis der zusätzliche Verkehr das System abermals an die Kapazitätsgrenze bringt?*
- 6. Wie hoch sind die voraussichtlichen Gesamtkosten (Planung und Bau) für eine tiefer gelegte Vogelsangstrasse? Wie hoch fallen die Anteile von Kanton und Bund aus? Welchen Betrag müsste die Stadtkasse im schlechtesten Fall übernehmen?"*

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

Im September 2005 hat der Stadtrat dem Grossen Gemeinderat eine Interpellation betreffend Planungsstand der tiefer gelegten Vogelsangstrasse, eingereicht von den Gemeinderäten Peter Rütimann und Jürg Hofmann (FDP), beantwortet (GGR-Nr. 2005-016). Er hat sich darin bezüglich der Bedeutung, dem Planungsstand, einem möglichen Realisierungszeitpunkt und der Finanzierung eingehend geäussert.

Seit dieser Beantwortung wurden diesbezüglich folgende weitere Untersuchungen durchgeführt:

- *2005, Machbarkeitsstudie "Heiligbergtunnel"*
Im Gegensatz zu einer Lösung, die lediglich eine Strassenverbindung Auwiesenstrasse - Technikumstrasse vorsieht, betrafen diese Abklärungen insbesondere einen Anschlusstunnel gemäss dem kantonalen Verkehrsplaneintrag. Dieser unterteilt die geplante Verbindung Töss - Stadtzentrum über die tiefer gelegte Vogelsangstrasse in zwei Abschnitte, die sich sowohl bezüglich Bedeutung wie Belastung deutlich unterscheiden. Die daraus gewonnen Erkenntnisse sind für eine weitere Beurteilung wesentlich.
- *2006, Verkehrszählung*
Um die Verkehrsdaten der Modellrechnung abzustützen, wurden die tatsächlichen Verkehrsmengen und Durchfahrten im Gebiet südlich der Altstadt mittels aufwändiger Zählung erfasst. Die Resultate erlauben eine fundierte Beurteilung der oft diskutierten Belastungen und Verlagerungen.
- *2007, Kantonaler Richtplan, Verkehr*
Die Festsetzungen im Bereich Verkehr wurden vom Kantonsrat beschlossen.

In Anbetracht der kritischen Stimmen aus Politik und Bevölkerungskreisen hat der Stadtrat auf eine detaillierte Projektierung einer tiefer gelegten Vogelsangstrasse als Strassenverbindung Auwiesen - Stadtzentrum verzichtet. Stattdessen hat er zur besseren Beurteilung Abklärungen vorangetrieben, welche die Zweckmässigkeit mit und ohne Anschlusstunnel beurteilen. Erste Ergebnisse weisen darauf hin, dass die geplante Strassenverbindung nur im Zusammenhang mit einem Anschlusstunnel eine Entlastung im Stadtzentrum bewirken kann. Ohne Anschlusstunnel ist eine solche Verbindung nur äusserst beschränkt wirksam. Wie weit bauliche und steuerungstechnische Massnahmen bei der heute bestehenden Route Lagerhausstrasse - Untere Vogelsangstrasse - Auwiesenstrasse eine Entlastung der Achse Zürcherstrasse bewirken können, ist Gegenstand einer laufenden Untersuchung. Der Stadtrat will erst dann einen Projektierungskredit beim Grossen Gemeinderat beantragen, wenn er über gesicherte Entscheidungsgrundlagen verfügt, und sowohl die Zusammenhänge wie auch die Vor- und Nachteile der Lösungen eingehend geklärt sind.

Ob sich die hohen Kosten allein für eine Entlastung der Zürcherstrasse zugunsten der Erschliessung der Zentrumszone Stadtmitte rechtfertigen, kann durchaus in Frage gestellt werden. Die bisherigen Ergebnisse deuten darauf hin, dass auf den Bau einer Verbindung Auwiesen - Stadtzentrum - ohne übergeordneten Anschluss - verzichtet werden sollte. Für die endgültige Beantwortung dieser Fragen will sich der Stadtrat auf möglichst umfassende Entscheidungsgrundlagen abstützen, die erst Ende Jahr vorliegen dürften.

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

"Die Zweckmässigkeit einer tiefer gelegten Vogelsangstrasse wurde durch die Studie eines Ingenieurbüros klar verneint (Jenny + Gottardi, 2001). Weshalb plant der Stadtrat weiterhin an dieser Strasse und welchen Nutzen verspricht er sich davon?"

Die im Auftrag des Stadtrates 2001 erstellte Studie kommt in einer allgemeinen Betrachtungsweise zum Schluss, dass der Bau der tiefer gelegten Vogelsangstrasse nicht zweckmässig ist. Dem gegenüber zeigt sie aber auch auf, dass bei einer anderen Zielgewichtung dennoch eine Zweckmässigkeit resultieren kann. Werden nämlich im Rahmen der gewichteten Indikatoren Verkehr, Umwelt und Wirtschaft die Interessen der Verkehrsteilnehmenden

in den Vordergrund gestellt, ergibt sich für den Bau einer tiefer gelegten Vogelsangstrasse ein positives Resultat (Sensitivitätsanalyse der Studie). Das Ziel, bessere Voraussetzungen für den Erschliessungs-, Bus- und Langsamverkehr auf der Zürcherstrasse zu schaffen, veranlasste somit den Stadtrat, die Idee trotz der hohen Investitionskosten weiter zu verfolgen. Im Übrigen ist die Strasse im kantonalen Richtplan enthalten.

Zur Frage 2:

„Im kantonalen Verkehrsrichtplan ist die Strasse nur bis zum Eingangsportal des Heiligbergtunnels eingetragen, also als Zubringer zu diesem Tunnel gedacht. Hält der Stadtrat auch ohne den Heiligbergtunnel an der tiefer gelegten Vogelsangstrasse fest?“

Der angesprochene Eintrag betrifft lediglich eine Plankorrektur, die keine planerische oder politische Änderung beinhaltet. Die geplante Verbindung tiefer gelegte Vogelsangstrasse - Anschlussstunnel (Heiligberg) - Palmstrasse ersetzt die bisherige kantonale Route Untere Vogelsangstrasse - Breitstunnel (geplant) - Unterer Deutweg. Die Fortsetzung der tiefer gelegten Vogelsangstrasse bis zur Technikumstrasse ist Gegenstand des regionalen Verkehrsplanes.

Der Stadtrat hält nicht "partout" an einer tiefer gelegten Verbindung Auwiesen - Stadtzentrum fest. Er hat aber die behördenverbindlichen Richtplaneinträge zu berücksichtigen und will die Entscheidungsgrundlagen, welche die Zweckmässigkeit sowie die Abhängigkeiten aufzeigen, geklärt haben.

Zur Frage 3:

„Wie und wo soll der Anschluss einer tiefer gelegten Vogelsangstrasse an die Technikumstrasse erfolgen? Hat das Strassennetz im Stadtzentrum überhaupt die Kapazität, um den entstehenden Mehrverkehr aufzunehmen?“

Diverse Studien über die Verkehrsführung rund um das Archareal, die einen Anschluss der tiefer gelegten Vogelsangstrasse berücksichtigen, liegen vor. Sie alle können keine Kapazitätssteigerung der Technikumstrasse während den Verkehrsspitzen bewirken. Primäres Ziel der tiefer gelegten Vogelsangstrasse ist eine Entlastung der Zürcherstrasse. Dies auch unter dem Gesichtspunkt, dass das Sulzerareal Stadtmitte und der Wintower noch Entwicklungspotential aufweisen resp. noch nicht vermietet sind. Eine Kapazitätssteigerung der Technikumstrasse würde der Zielvorstellung einer Entlastung der Zürcherstrasse grundsätzlich entgegenwirken. Die Problematik des Mehrverkehrs bleibt mit und ohne neue Verbindungsstrasse ungelöst.

Zur Frage 4:

„Eine tiefer gelegte Vogelsangstrasse schafft gravierende Probleme für die Wohnbevölkerung. Vor allem die zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastung in den Wohnquartieren Neumühle/Auwiesen, Vogelsang, Eichliacker und Sulzer Areal Stadtmitte und die Unterbrechung vieler Zugänge zu Naherholungsgebieten, dem Schwimmbad und den Schulen sind zu nennen. Welche flankierenden Massnahmen will der Stadtrat einplanen, um die gesamte Strecke zwischen A 1 und Stadtzentrum für die eh schon lärmgeplagte Bevölkerung erträglich zu gestalten? Mit welchen Kosten sind solche Massnahmen verbunden und wer bezahlt sie?“

Diese Einschätzung teilt der Stadtrat nicht. Auch die erwähnte Studie über die Zweckmässigkeit der Strassenanlage weist, abgesehen vom Landbedarf, kaum Negativpunkte im Bereich der Umwelt aus. Die Wohnbereiche in den Gebieten Vogelsang, Eichliacker und Sulzer Areal können bezüglich Lärm mit der Tieferlegung der Strasse weit besser geschützt werden, als dies heute möglich ist. Lärmschutzmassnahmen sind integrierende Bestandteile von Strassenprojekten und werden auch entsprechend finanziert.

Noch ungeklärt ist die Situation im Gebiet Auwiesen/Neumühle. Hier wurden im Rahmen der Machbarkeitsstudie Heiligbertgtunnel verschiedene Varianten der Strassenführung aufgezeigt. Ein diesbezüglicher Beschluss steht infolge der erwähnten Unklarheiten noch aus.

Zur Frage 5:

"Wie stark würde eine tiefer gelegte Vogelsangstrasse die Zürcherstrasse auf der Höhe des Zentrum Töss (kurzfristig) entlasten? Wie lange wird es voraussichtlich dauern, bis der zusätzliche Verkehr das System abermals an die Kapazitätsgrenze bringt?"

Während der Abendspitzenstunde kann auf der gesamten Länge der Zürcherstrasse mit einer Entlastung von rund 350 Motorfahrzeugen gerechnet werden. Grundsätzlich ist diese Entlastungswirkung von Dauer. Dank der tiefer gelegten Vogelsangstrasse werden Massnahmen im Bereich der Verkehrssteuerung möglich, die ohne Leistungsverluste des übergeordneten Verkehrsnetzes realisiert werden können. Sie schaffen die Voraussetzung für zusätzliche Erschliessungsfahrten in und aus dem Entwicklungsgebiet Stadtmitte und dem Zentrum. Unbestritten bleibt, dass mit dem Bau dieser Strassenverbindung allein keine gesamtstädtische Verkehrsentlastung erfolgen kann.

Zur Frage 6:

"Wie hoch sind die voraussichtlichen Gesamtkosten (Planung und Bau) für eine tiefer gelegte Vogelsangstrasse? Wie hoch fallen die Anteile von Kanton und Bund aus? Welchen Betrag müsste die Stadtkasse im schlechtesten Fall übernehmen?"

Für die tiefer gelegte Vogelsangstrasse wird mit Investitionskosten von 70 Mio. CHF (inklusive flankierende Massnahmen) gerechnet. Nicht darin enthalten ist der Anschluss in Töss (5 Mio. CHF), sowie die Verkehrsführung rund um das Archareal (10 Mio. CHF). Alle Bauwerke betreffen das Staatsstrassennetz und sind grundsätzlich über den kantonalen Fonds (Motorfahrzeugfonds) zu finanzieren. Einzelne Anschlüsse an kommunale Strassen hat die Stadt mitzufinanzieren. Dieser Anteil dürfte aber im Verhältnis sehr gering sein. Die tiefer gelegte Vogelsangstrasse und flankierende Massnahmen sind wohl im Agglomerationsprogramm enthalten. Das Agglomerationsprogramm ist jedoch stark überladen, so dass nicht alle Vorhaben finanziert werden dürften. Kanton und Bund sind zurzeit daran, die Vorhaben neu zu priorisieren. Die Unterstützung der Vorhaben ist also keineswegs gesichert.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

E. Wohlwend

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder