

An das Stadtparlament

Winterthur

Kommunale Volksinitiative «für eine zukunftsfähige Mobilität (Zukunfts-Initiative)»; Bericht und Antrag auf Ablehnung mit Gegenvorschlag

Antrag:

1. Die kommunale Volksinitiative «für eine zukunftsfähige Mobilität (Zukunfts-Initiative)» wird abgelehnt.
2. Der Volksinitiative gemäss Ziffer 1 wird ein Gegenvorschlag mit folgenden Inhalten gegenübergestellt:
 - Die Stadt Winterthur wandelt bis ins Jahr 2033 mindestens 65 000 m² und bis ins Jahr 2040 weitere 65 000 m² Strassenflächen, die bis dahin primär dem motorisierten Individualverkehr dienten oder ihm als Parkflächen zur Verfügung standen, in Strassenflächen um, die primär dem Fussverkehr, dem Veloverkehr oder dem öffentlichen Verkehr dienen.
 - Die Umsetzung erfolgt mit baulichen Massnahmen oder Flächenumwidmungen durch angepasste Markierungen und Signalisationen.
 - Der Stadtrat veröffentlicht bis ins Jahr 2040 alle zwei Jahre einen Bericht über den Stand der Umsetzung.
 - Die Verordnung über die Umwandlung von Strassenflächen in Flächen für Fussverkehr, Veloverkehr und öffentlichen Verkehr gemäss Beilage wird erlassen.
3. Die Volksinitiative wird mit der Empfehlung zur Ablehnung der Volksabstimmung unterbreitet.

Weisung:

1. Ausgangslage

Der Verein umverkehrR hat unter dem Namen «Stadtklimainitiativen» zwei stark miteinander verwandte Volksinitiativen eingereicht.

Die Initiativen haben zum Ziel, Grünflächen sowie dem Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr im öffentlichen Strassenraum in der Stadt Winterthur mehr Raum zuzugestehen. Damit soll eine veränderte Verkehrsmittelwahl zugunsten von umwelt- und stadtverträglichen Verkehrsmitteln und eine Steigerung der Verkehrssicherheit erreicht werden. Durch die teilweise Entsiegelung soll ein besseres Stadtklima erreicht werden, was wiederum die Lebensqualität steigert. Mit der Versickerung von Regenwasser (Schwammstadt) und einer grösseren Anzahl an Bäumen soll Hitzewellen und Überschwemmungen entgegengewirkt werden.

Die Zukunftsinitiative fordert, dass dazu während zehn Jahren jährlich 0.5 % der gesamten befestigten Strassenflächen in Flächen für den Fuss- und Veloverkehr sowie in Flächen zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs umgewandelt werden, bezogen auf die Strassenfläche des Referenzjahres 2021. Des Weiteren verlangt die Initiative, dass jährlich ein Bericht über den Stand der Umsetzung der Massnahmen und deren Wirkungen veröffentlicht wird.

Die Gute-Luft-Initiative verlangt, dass während zehn Jahren jährlich 0.5 % der gesamten befestigten Strassenflächen in Flächen für Bäume und Grünflächen umgewandelt werden, bezogen auf die Strassenfläche des Referenzjahres 2021. Dabei müssen die ÖV-, Fussverkehrs- und Veloverkehrsflächen je mindestens in ihrem Bestand erhalten bleiben. Des Weiteren wird analog zur Zukunfts-Initiative ein jährlicher Bericht über den Stand der Umsetzung der Massnahmen und deren Wirkungen gefordert.

Zusammengefasst ergibt sich die Forderung nach einer Umwandlung von einem Prozent der befestigten Strassenfläche (Entsiegelung bzw. Umwandlung für andere Verkehrsträger).

Zu beiden Initiativen hat der Stadtrat einen Gegenvorschlag erarbeitet. Formell ist jede Initiative separat zu behandeln, aufgrund der thematischen Verwandtschaft wurden sie gemeinsam geprüft und die Anträge sind dementsprechend zu einem Grossteil gleichlautend.

2. Initiative für eine zukunftsfähige Mobilität (Zukunfts-Initiative)

Mit Stadtratsbeschluss vom 17. November 2021 wurde das Zustandekommen der am 31. August 2021 mit mindestens 1 023 gültigen Unterschriften eingereichten Volksinitiative «Initiative für eine zukunftsfähige Mobilität» (Zukunfts-Initiative) festgestellt.

Mit Stadtratsbeschluss vom 2. Februar 2022 wurde die Gültigkeit der Volksinitiative festgestellt.

Die Initiative wurde in Form des ausgearbeiteten Entwurfs mit folgendem Wortlaut eingereicht:

¹ Die Stadt Winterthur trifft Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs.

² Die Stadt Winterthur trifft die dazu notwendigen Massnahmen. Sie setzt konsequent auf den öffentlichen Verkehr und auf ein attraktives und sicheres Fuss- und Velowegnetz.

³ Ab Inkrafttreten dieses Beschlusses ist während zehn Jahren jährlich eine Fläche, welche mindestens 0,5 Prozent der gesamten Strassenfläche auf Stadtgebiet im Referenzjahr 2021 entspricht, von befestigter Strassenfläche in Flächen für den Fussverkehr, den Veloverkehr sowie Flächen mit Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs umzuwandeln. Flächen für den Fussverkehr, den Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr sind je mindestens in ihrem Bestand zu erhalten.

⁴ Die Stadt Winterthur veröffentlicht jährlich einen Bericht über den Stand der Umsetzung der Massnahmen und deren Wirkung.

Begründung:

Der Fuss- und Veloverkehr sowie der ÖV sollen mehr Platz bekommen – unserer Umwelt, dem Klima und unserer Gesundheit zuliebe!

3. Inhaltliche Stellungnahme

Vorhandene Planungsgrundlagen

Die in den Stadtklima-Initiativen geforderte Stossrichtung wurde jüngst mit der Räumlichen Entwicklungsperspektive Winterthur 2040¹ bekräftigt. Diese postuliert einen Ausbau des urbanen Profils entlang der Hauptverkehrsachsen und rund um Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, eine Förderung einer stadtverträglichen Mobilität und mehr Grün- und Freiräume. Sie wird aktuell

¹ SR.21.456-1 vom 16. Juni 2021

in der Revision des kommunalen Richtplans konkretisiert und behördenverbindlich verankert. Weitere Planungsgrundlagen bauen auf den genannten Strategien auf und unterstützen die in den Initiativen geforderte Stossrichtung.

- Rahmenplan Stadtklima²
Der Stadtrat hat im Legislaturprogramm 2018 - 2022 die Erarbeitung einer städtebaulichen Grundlage hinsichtlich der zunehmenden Hitzebelastung im urbanen Raum als Massnahme (UL.19.59) im Handlungsfeld Urbanität und Lebensqualität aufgenommen. Dazu wurde der Rahmenplan Stadtklima erarbeitet. Er zeigt auf, wo die Hitzebelastung in Winterthur am grössten ist, welche Massnahmen wo am sinnvollsten umzusetzen sind und so die Lebensqualität in Winterthur trotz steigender Hitzebelastung gesichert und ein nachhaltiger Beitrag zur Klimaanpassung geleistet werden kann. Er nimmt mit der Umsetzungsagenda die Stadt selbst in die Pflicht, bereits bei laufenden Planungen eine klimagerechte und hitzemindernde Gestaltung von städteigenen Bauten und Anlagen umzusetzen. Der Rahmenplan Stadtklima ist ein behördenverbindliches Instrument.
- Zielbild Temporegime der Stadt Winterthur³
Das Zielbild für das Temporegime in der Stadt Winterthur strebt eine ausgewogene Berücksichtigung aller im Strassenraum vorhandenen Bedürfnisse im Sinne der Koexistenz an. Das Konzept fokussiert auf die Schaffung einer Verkehrskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme, des Dominanzausgleichs im Strassenraum sowie eines gleichmässigen Verkehrsflusses auf tieferem Geschwindigkeitsniveau. Ziel ist es, über die nächsten 20 Jahre in der Stadt fast flächendeckend Tempo 30 einzuführen. Die ersten Massnahmen werden schnell umgesetzt und betreffen jene Orte in der Stadt, an denen besonders viele Menschen zusammenkommen – das heisst rund um die Altstadt und in den Quartierzentren. In den Wohnquartieren wiederum ist das Ziel, das Tempo nochmals zu senken, so soll dort auch auf kommunalen Erschliessungsstrassen ohne Verbindungsfunktion Tempo 20 möglich sein.
- Konzept Veloschnellrouten⁴
Mit Veloschnellrouten, die das Stadtzentrum mit den verschiedenen Stadtteilen und den umliegenden Gemeinden verbinden, soll der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr erhöht werden. Veloschnellrouten sind längere und durchgängige Routen, auf welchen der Veloverkehr möglichst störungsfrei und sicher (genügende Breite, kreuzungsarm) vorankommt. Veloschnellrouten sind auf die Bedürfnisse des Alltagsverkehrs ausgerichtet und sollen ein breites Zielpublikum ansprechen.
- Steuerungs- und Dosierungskonzept⁵ sowie Konzept Regionale Verkehrssteuerung⁶
In beiden Konzepten sind konkrete Massnahmen definiert, wie u. a. ein längerfristig funktionierendes Verkehrsnetz für alle Verkehrsträger sowie eine hohe Betriebsstabilität und möglichst wenig Verlustzeiten beim öffentlichen Verkehr erreicht werden.
- Flächendeckende blaue Zone
Auf Grund des stadträtlichen Beschlusses zur Parkraumplanung vom 21.09.2016 (SR.15.959-3) und des Kreditbeschlusses zur Umsetzung der flächendeckenden blauen Zone⁷ des Stadtparlaments wird in Winterthur mit der Einführung einer flächendeckenden blauen Zone mit Bevorzugung der Anwohnerinnen und Anwohner die öffentliche Parkierung neu geregelt. Konkret sollen damit die Quartiere vor dem Fremdparkieren durch Pendlerinnen

² SR.21.296 vom 14. April 2021

³ SR.21.457-1 vom 16. Juni 2021

⁴ <https://stadt.winterthur.ch/themen/leben-in-winterthur/verkehr-mobilitaet/strategien-konzepte/veloschnellrouten>

⁵ <https://stadt.winterthur.ch/themen/leben-in-winterthur/verkehr-mobilitaet/strategien-konzepte/ov-hochleistungskorridor>

⁶ <https://stadt.winterthur.ch/themen/leben-in-winterthur/verkehr-mobilitaet/strategien-konzepte/rvs-konzept>

⁷ GGR-Nr. 2019.21 vom 20. März 2019

und Pendler geschützt werden. Blaue Zonen bestehen bereits in einzelnen Quartieren der Stadt Winterthur und sind in der Schweiz weit verbreitet und etabliert. Mit der Umsetzung der flächendeckenden blauen Zone über das gesamte Stadtgebiet kann insbesondere der bisherige Effekt vermieden werden, dass bei der Einführung einer blauen Zone in einem Quartier oder einer Strasse die Pendlerinnen und Pendler einfach auf angrenzende Gebiete ausweichen.

Am 7. September 2022 (SR-21.373-4) hat der Stadtrat sein Legislaturprogramm 2022 - 2026 festgelegt⁸. Von den vier darin definierten Schwerpunkten greifen die beiden Schwerpunkte «Lebensqualität & Stadtentwicklung» und «Klimaschutz und Klimaanpassung» die Stossrichtungen der Initiativen auf und definieren zusammen 15 Massnahmen, welche es von den Departementen umzusetzen gilt.

Fazit Inhalt der Initiativen

Die Stossrichtungen beider Initiativen entsprechen den Zielen der unterschiedlichen städtischen Strategien, diese wurden in dem kürzlich beschlossenen Legislaturprogramm 2022 - 2026 bekräftigt. Der Stadtrat stützt deshalb die grundsätzlichen Ziele der beiden Initiativen.

4. Beurteilung der in der Initiative geforderten Flächenumwidmung

Möglichkeiten zur Erreichung der Initiativziele

Die Umwidmung des öffentlichen Strassenraums im Sinne der Initianten kann grundsätzlich wie folgt erfolgen:

- Strassenbauprojekte:
Der Raum wird baulich neu aufgeteilt. Dabei handelt es sich um mehrjährige Projekte mit aufwändigen Auflageverfahren nach Strassengesetz (StrG).
- Markierungs- und Signalisationsprojekte:
Raum wird nicht-baulich neu aufgeteilt, z. B. werden neue oder breitere Velostreifen markiert oder MIV-Einschränkungen signalisiert.
- Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit mittels Tempo-30-, Begegnungs- oder Fussgängerzonen. Beispielsweise aufgrund von Anliegen aus der Bevölkerung oder auf Grundlage des Zielbilds Temporegime.
- Strassenunterhalt:
Nicht massgebende Änderungen am Strassenraum können mit dem ordentlichen Strassenunterhalt umgesetzt werden. Bei massgebenden Änderungen muss ein Strassenbauprojekt ausgearbeitet werden und es ist eine Projektauflage nach §§ 13 und 16 StrG erforderlich (vgl. erster Punkt in der Aufzählung).

Das Erarbeiten und Realisieren von Strassenbauprojekten ist deutlich aufwändiger und teurer (sowohl die Planung als auch die Ausführung) als Markierungs- und Signalisationsprojekte bzw. eine Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit. Letztere sind kurzfristig und mit überschaubarem Aufwand realisierbar.

Während für die Zukunftsinitiative mit allen Projektarten Flächen gemäss Initiativtext gewonnen werden können, können für die Gute-Luft-Initiative nur mit einem baulichen Eingriff Flächen umgewidmet werden. Um dabei Grünflächen in einer sinnvollen Grösse zu erreichen, welche auch einen stadtklimatischen Nutzen aufweisen, sind fast ausschliesslich massive Änderungen im Strassenraum nötig, welche aufgrund der Bestimmungen im StrG nicht über den ordentlichen Strassenunterhalt erfolgen können.

⁸ Parl.-Nr. 2022.88 vom 28. September 2022

Herausforderungen

Die grundsätzliche Stossrichtung der Initiativen wird unterstützt (vgl. Fazit Inhaltliche Stellungnahme), die praktische Umsetzung gemäss dem Initiativtext wird jedoch als bedingt machbar eingestuft. Dabei gibt es mehrere Herausforderungen:

- **Fehlende Datengrundlagen**
Die Grundlegendaten für den Zustand 2021 sind in der benötigten Form nicht vorhanden und müssten sehr aufwändig erarbeitet werden (bspw. Velostreifen und Busspuren auf der Fahrbahn, Auswertung von Hand anhand von Luftbildern und/oder Begehungen). Änderungen müssten sehr aufwändig und in Jahresfrist nachgeführt werden, sobald ein Projekt realisiert wurde (für jedes Projekt muss im Projektperimeter jede Fläche separat bestimmt und dem Grundzustand im Projektperimeter gegenübergestellt werden).
- **Unklare Definition der Flächen und deren Anrechenbarkeit**
Anhand von aktuell in Erarbeitung stehenden Projekten wurde versucht herauszufinden, ob diese Projekte die Forderungen der Initiativen erfüllen würden. Nebst dem bereits beschriebenen hohen Aufwand gab es bei der Auswertung immer wieder Unklarheiten, wie welche Fläche angerechnet wird (bspw. Anrechenbarkeit von neuen Begegnungszonen, Umgang mit Schutzinseln für Fussgängerinnen und Fussgängern, ÖV-Priorisierung an Lichtsignalanlagen (LSA), anrechenbare Fläche für einen Baum, Anrechenbarkeit von Bäumen auf Privatgrund, welche durch ein Projekt ausgelöst werden etc.).
- **Übersicht über gesamte Stadt notwendig, Projektverzögerungen und -änderungen**
Es wäre eine aufwändige Übersicht und eine Koordination aller geplanten Projekte in der Stadt mit deren Auswirkungen auf die Flächenbilanz erforderlich. Dabei ist der Umsetzungszeitpunkt von Projekten mitunter aufgrund von Genehmigungs- und Rechtsmittelverfahren häufig schwierig voraussehbar. Weiter wird die Flächenaufteilung in der Projektentwicklung verändert, z.B. aufgrund von Rückmeldungen aus Mitwirkungsverfahren oder auch des zunehmenden Detaillierungsgrads, was dazu führt, dass ein Projekt unter Umständen mehrmals bilanziert werden muss.
- **Zielkonflikte bei beschränkten Platzverhältnissen**
Eine Herausforderung im städtischen Raum sind häufig die beschränkten Platzverhältnisse. Dabei dürfen zur Einhaltung von Normen und Richtlinien sowie zur Gewährleistung von Verkehrssicherheit und Funktionalität des Strassennetzes diverse Mindestmasse nicht unterschritten werden. Dies ist mitunter schon alleine eine Herausforderung. Dabei kommt es häufig auch zu Zielkonflikten zwischen den gemäss der Initiative zu fördernden Verkehrsarten und dem Siedlungsgrün. Bspw. müssen Bäume entfernt werden, weil sie die Sicht auf die wartenden Fussgängerinnen und Fussgängern behindern, wobei das Erstellen einer Querung für Fussgängerinnen und Fussgänger wohl im Sinne der Initiative ist. Oder bei der Sanierung einer Bushaltestelle wird der Wartebereich behindertengerecht ausgestaltet, was eine Verbreiterung zulasten der angrenzenden begrüneten Fläche bedeuten kann. Diese reduzierten Flächen müssten dann an einem anderen Ort in der Stadt, zusätzlich zur jährlichen umzuwandelnden Fläche, kompensiert werden.
- **Beschränkter Handlungsspielraum auf übergeordneten Strassen**
Gemäss Initiativtext wird eine Umwandlung von einem Prozent der gesamten befestigten Strassenfläche gefordert. Hierzu zählen auch die übergeordneten Strassen (Hochleistungsstrassen im Eigentum des Bundesamts für Strassen sowie Hauptverkehrsstrassen und regionale Verbindungsstrassen im Eigentum des Kantons Zürich). Auf den Hochleistungsstrassen ist kein Handlungsspielraum vorhanden, auf den kantonalen Strassen (Hauptverkehrsstrassen HVS und Regionale Verbindungsstrassen RVS) kann er als sehr beschränkt bezeichnet werden. Die Stadt Winterthur verfügt zwar über die Planungshoheit bei den HVS und RVS auf Stadtgebiet, ist aber auf die Projektgenehmigung durch den Kanton angewiesen, welche sich inhaltlich am «Praxisleitfaden für die Städte Zürich und Winterthur, Beurteilung

von Massnahmen auf überkommunalen Strassen» vom Dezember 2019 orientiert. Darin sind Grundsätze und Hinweise für Planung und Projektierung definiert wie z. B. Mindest- und Regelmasse für MIV-Fahrstreifenbreiten oder Velostreifen sowie Grundsätze zur Trassierung des öffentlichen Verkehrs oder der Ausstattung von Streifen für Fussgängerinnen und Fussgänger.

Geforderte Zielgrösse

Wie oben erwähnt, fehlen die Grundlegendaten für ein exaktes Ausweisen der vorhandenen und der umzuwandelnden Flächen. Um eine grobe Grössenordnung zu erhalten, was die geforderten Flächenumwandlungen bedeuten, wurde anhand der Strassenlängenstatistik ein grober Wert ermittelt. Die Gesamtstrassenlänge an kommunalen und überkommunalen Strassen in Winterthur beträgt rund 330 km. Dabei wurden Privatstrasse sowie Strassen des Bundes (Autobahn) nicht berücksichtigt, weil für diese die Planungshoheit nicht bei der Stadt liegt.

Bei einer angenommenen durchschnittlichen Strassenbreite von 10 bis 15 Metern ergibt sich eine Gesamtstrassenfläche von rund drei bis fünf km² (= 3 000 000 bis 5 000 000 m²). Bei einer geforderten Flächenumwandlung von 0.5 % pro Initiative und Jahr müssten demnach 15 000 bis 25 000 m² pro Initiative und Jahr umgewandelt werden, für beide Initiativen zusammen entsprechende 30 000 bis 50 000 m² pro Jahr. Auf den geforderten Zeitraum von 10 Jahren entspricht das einer Fläche von total 300 000 bis 500 000 m². Dies entspricht rund 25 000 bis 40 000 Parkplätzen oder etwa 45 bis 70 Fussballfeldern.

Aktuelle städtische Projekte

Anhand verschiedener aktuell in Erarbeitung oder umgesetzter Projekte wird verdeutlicht, dass die Stossrichtungen der Initiativen nicht nur den städtischen Planungsgrundlagen entsprechen, sondern dass sich diese auch in den konkreten Projekten im öffentlichen Strassenraum niederschlagen. Andererseits illustrieren die Projekte das enge räumliche Korsett zwischen Einhaltung gewisser Mindeststandards für alle Verkehrsträger und der Erhöhung der Flächenanteile von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr sowie Grünraum.

Beispiele aktueller Projekte in Planung bzw. kürzlich umgesetzt oder in Umsetzung:

- Strassenbauprojekte:
Technikumstrasse, Tösstalstrasse, Wülflingerstrasse, Zürcherstrasse, Frauenfelderstrasse
- Markierungs- und Signalisationsprojekte:
Sofortmassnahmen Veloschnellroute 4, Schulweg Gotzenwil, Veloführung Zentrum Sennhof
- Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit:
Umsetzung Konzept Temporegime mit Tempo-30 rund um Altstadt, Lückenschluss Tempo-30-Zonen in den Quartieren und Quartierzentren
- Busbevorzugung:
LSA Dättnauer-/Steigstrasse, LSA Auwiesenstrasse/In der Au, LSA Schloss Wülflingen, LSA Seemberuck, diverse Teilprojekte aus dem Steuerungs- und Dosierungskonzept

Die beispielhafte Auswertung der aktuellen Strassenbauprojekte (vgl. Aufzählung unter «Strassenbauprojekte») hat gezeigt, dass die Flächenbilanzen im Sinne der beiden Initiativen ausfallen. In allen untersuchten Projekten werden die Flächen für den Velo-, Fuss- und den öffentlichen Verkehr wie auch die entsiegelten Flächen gegenüber dem Ist-Zustand vergrössert, jedoch in einem deutlich geringeren Umfang als in den Initiativen gefordert. So ergeben die fünf genannten Grossprojekte auf Hauptachsen zusammen eine Flächenbilanz von +1 200 m² für die Gute-Luftinitiative und +2 000 m² für die Zukunftsinitiative. Eine darüberhinausgehende Flächenumwidmung ist äusserst schwierig zu erreichen (vgl. Punkt «Zielkonflikte bei beschränkten Platzverhältnissen» und «Beschränkter Handlungsspielraum auf übergeordneten Strassen» im Kapitel «Herausforderungen»).

Fazit

Die konkreten Forderungen nach einer Umwandlung von je rund 150 000 bis 250 000 m² Strassenfläche pro Initiative schätzt der Stadtrat aus obengenannten Gründen als nicht realistisch ein. Um die geforderten Flächen zu erreichen, müsste die Anzahl an Strassenprojekten um ein Vielfaches erhöht werden, was neben dem höheren personellen und finanziellen Ressourcenbedarf der Verwaltung auch ein Vielfaches an Baustellen auf dem Stadtgebiet bedeuten würde. Auch würden Strassen baulich angepasst, ohne ihre Lebensdauer erreicht zu haben, was weder aus ökonomischer noch aus ökologischer Sicht sinnvoll wäre. Auch soll vermieden werden, dass sich der Einsatz der städtischen Ressourcen zu stark auf Projekte fokussiert, welche das grösste Potenzial an einer Umwandlung von Flächen aufweisen. Zur Erreichung einer veränderten Verkehrsmittelwahl zugunsten von umwelt- und stadtverträglichen Verkehrsmitteln sind neben der Umwandlung von Flächen beispielsweise auch eine Weiterentwicklung der Verkehrssteuerung und des Mobilitätsmanagements unabdingbar.

Der Stadtrat ist der Ansicht, dass mit den vorhandenen Grundlagenpapieren und den im Legislaturprogramm definierten Massnahmen der Grundstein gelegt ist, um eine stadtverträgliche Mobilität zu erreichen und um einen nachhaltigen Beitrag zur Klimaanpassung zu leisten. Die Umwandlung von Strassenfläche stellt dabei eines von vielen Puzzleteilen dar.

5. Ablehnung der Volksinitiative

In seiner Gesamtbeurteilung gelangt der Stadtrat zum Schluss, dass die Initiative abzulehnen ist und ihr ein Gegenvorschlag gegenübergestellt werden soll, welcher eine ambitionierte aber realistische Zielgrösse für die Umwandlung von Flächen definiert und die in den strategischen Grundlagenpapieren postulierten Grundsätze quantifiziert.

6. Gegenvorschlag

6.1 Inhalt

Weil der Stadtrat den Inhalt der Initiative – wie oben dargelegt – grundsätzlich unterstützt, ist er gewillt, der Initiative einen Gegenvorschlag gegenüberzustellen.

Der Gegenvorschlag soll eine ambitionierte aber realistische Zielgrösse umzuwandelnder Flächen definieren und diese behördenverbindlich in einer Verordnung festhalten.

Aufgrund der in den nächsten Jahren geplanten Strassensanierungen sowie aufgrund von Kennzahlen aus einer Vorstudie, in welcher die Anforderungen des Rahmenplans Stadtklima (Entsiegelung und Minimierung der Fahrbahnbreiten) konsequent angewendet wurden, wurde dieses ambitionierte aber realistische Mengengerüst erarbeitet. Für eine einfachere Handhabung (vgl. auch Kapitel 4, Herausforderungen, Unklare Definition der Flächen und deren Anrechenbarkeit), sowohl für die Bestimmung des Mengengerüsts für die Gegenvorschläge als auch für eine spätere Anwendung in der Umsetzung, soll die Anrechenbarkeit jeweils 1:1 der umgesetzten Flächen entsprechen. Davon ausgenommen sind Bäume, bei welchen der klimatische Nutzen dem Volumen der Baumkrone entspricht.

Die berücksichtigten Projekte sind überkommunale und kommunale Strassenbauprojekte, aber auch Projekte ohne bauliche Anpassungen, in welchen der Strassenraum mittels Signalisation und Markierung neu aufgeteilt wird. Dabei hat sich gezeigt, dass das grösste Potenzial für eine Flächenumwandlung im Sinne der Zukunfts-Initiative in den Quartieren vorhanden ist, indem neue Begegnungszonen signalisiert werden. Bei der Gute-Luft-Initiative liegt das grösste Potenzial in grossflächigen Sanierungen von kommunalen Strassen. Während ersteres mit relativ geringem Aufwand möglich ist, sind bei zweiterem mehrjährige Projekte mit aufwändigen Auflageverfahren nach Strassengesetz (StrG) nötig. Bezüglich der Einführung von Begegnungszonen in den Quartieren ist der Stadtrat weiterhin von dem im Zielbild Temporegime der Stadt Winterthur definierten Vorgehen überzeugt, den Fokus vorab auf den Lückenschluss von Tempo-30-Zonen

in den Quartieren zu legen. Um die vorhandenen Ressourcen fokussiert einzusetzen, sollen Begegnungszonen – bis Tempo 30 in Winterthur nicht weitgehend flächendeckend eingeführt ist – nicht proaktiv, sondern auf Wunsch der Bevölkerung signalisiert werden.

Weiter wurde der Zeithorizont an die wichtigen planerischen Strategiepapiere wie die räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040 und den Rahmenplan Stadtklima angepasst. Aufgrund des längeren Zeithorizontes wurde ein Etappenziel bis 2033 definiert. Der Zeitpunkt des Etappenziels entspricht dem Zwischenziel 1,0 Tonnen CO₂ gem. Addendum zum Grundlagenbericht und dem Fachbericht Massnahmenplan 2021 - 2028 des Energie- und Klimakonzeptes 2050.

Dabei wird eine regelmässige Berichterstattung über den Stand der Umsetzung als sinnvoll und wichtig erachtet, der Rhythmus aber aus Ressourcengründen auf zweijährlich festgelegt.

Für die Planung, Projektierung und Ausführung der Projekte sowie für den anschliessenden Unterhalt der zusätzlichen Grünflächen ist bis 2040 eine sukzessive Aufstockung der personellen Ressourcen um ca. drei bis fünf neue Vollzeitstellen (für beide Initiativen) nötig. Wann die zusätzlichen Ressourcen benötigt werden, ist abhängig vom Terminplan der Projekte, was im Moment noch sehr schwierig abzuschätzen ist. Bei einer Annahme der Initiativen müssten die personellen Ressourcen um ein Vielfaches davon erhöht werden.

6.2 Verordnung über die Umwandlung von Strassenflächen in Flächen für Fussverkehr, Veloverkehr und öffentlichen Verkehr

Idealerweise würde der Gegenvorschlag im kommunalen Richtplan verankert werden. Dieser befindet sich aktuell in einer umfassenden Revision und wird bis zum Inkrafttreten unterschiedliche Gremien durchlaufen. Die Zeitschiene der Revision ist mit dem vorgegebenen rechtlichen Ablauf der «Zukunfts-Initiative» nicht vereinbar, zumal es bei beiden Anliegen unterschiedliche Szenarien mit möglichen Volksabstimmungen gibt. Der Gegenvorschlag wird deshalb in einer separaten Verordnung mit folgendem Inhalt festgehalten:

- Die Stadt Winterthur wandelt bis ins Jahr 2033 mindestens 65 000 m² und bis ins Jahr 2040 weitere 65 000 m² Strassenflächen, die bis dahin primär dem motorisierten Individualverkehr dienten oder ihm als Parkflächen zur Verfügung standen, in Strassenflächen um, die primär dem Fussverkehr, dem Veloverkehr oder dem öffentlichen Verkehr dienen.
- Die Umsetzung erfolgt mit baulichen Massnahmen oder Flächenumwidmungen durch angepasste Markierungen und Signalisationen.
- Der Stadtrat veröffentlicht bis ins Jahr 2040 alle zwei Jahre einen Bericht über den Stand der Umsetzung.

Die Berichterstattung im Stadtparlament ist der Vorsteherin des Departements Bau übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon

Beilage:

1. Verordnung über die Umwandlung von Strassenflächen in Flächen für Fussverkehr, Veloverkehr und öffentlichen Verkehr



Stadt Winterthur

Arbeitsversion

Verordnung über die Umwandlung von Strassenflächen in Flächen für Fussverkehr, Veloverkehr und öffentlichen Verkehr

vom unbekannt (Stand unbekannt)

Das Stadtparlament erlässt gestützt auf den Beschluss, dem Initiativbegehren «für eine zukunftsfähige Mobilität» (Zukunfts-Initiative) zuzustimmen, folgende Verordnung:

Art. 1

¹ Die Stadt Winterthur wandelt bis ins Jahr 2033 mindestens 65'000 m² und bis ins Jahr 2040 weitere 65'000 m² Strassenflächen, die bis dahin primär dem motorisierten Individualverkehr dienten oder ihm als Parkflächen zur Verfügung standen, in Strassenflächen um, die primär dem Fussverkehr, dem Veloverkehr oder dem öffentlichen Verkehr dienen.

² Die Umsetzung erfolgt mit baulichen Massnahmen oder Flächenumwidmungen durch angepasste Markierungen und Signalisationen

Art. 2

¹ Der Stadtrat veröffentlicht bis ins Jahr 2040 alle zwei Jahre einen Bericht über den Stand der Umsetzung.

Art. 3

¹ Diese Verordnung tritt nach Annahme durch die Stimmberechtigten in der Urnenabstimmung (am ...) in Kraft.