

An den Grossen Gemeinderat

W i n t e r t h u r

Kredit von Fr. 450'000.-- für die Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzeptes (GVK) Winterthur und Umgebung

Antrag:

Für die Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzeptes (GVK) für Winterthur und Umgebung wird zu Lasten der Investitionsrechnung des allgemeinen Verwaltungsvermögens, Projekt 19046, ein Kredit von Fr. 450'000.-- bewilligt.

Die Kreditbewilligung erstreckt sich auch auf die teuerungsbedingten Mehr- oder Minderkosten. Stichtag ist der 31. Oktober 2003.

Weisung:

1. Ausgangslage

Die Stadt Winterthur und die Regionen Winterthur und Umgebung (RWU) sowie Zürcher Weinland (ZPW) verfügen über Richtpläne, die zwischen 1996 und 1998 erlassen wurden. Infolge geänderter Randbedingungen drängt sich eine Überarbeitung der Verkehrskonzepte aus zwei Gründen auf:

- Änderung der übergeordneten Verkehrsinfrastruktur, einerseits hervorgerufen durch die Hochleistungsstrassen-Strategie des Kantons, die einen Autobahnring um Winterthur vorsieht und eine Überprüfung des Staatsstrassennetzes erfordert, andererseits die vom Zürcher Verkehrsverbund durchgeführten Studien betreffend S-Bahn-Vision und Winti-Thur-Bahn.
- Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund in Form von Infrastrukturbeiträgen an klar definierte Projekte. Dabei ist es Aufgabe der Kantone und Städte, zweckmässige Organisationen in den Agglomerationen zu schaffen, welche Agglomerationsprogramme erarbeiten und die Gesamtverkehrsplanung vorantreiben.

2. Projektinhalt

Das regionale GVK dient als Grundlage für die Richtplaneinträge und dem Bau von Anlagen des Agglomerationsverkehrs. Dabei müssen sowohl die Anforderungen an Agglomerationsprogramme des Bundes wie diejenigen des Kantons Zürich erfüllt werden. Das Konzept hat alle Verkehrsträger zu berücksichtigen, ist auf übergeordnete Planungen abzustimmen und hat dem Prinzip der ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Nachhaltigkeit Rechnung zu tragen.

Nach der Festlegung der Projektorganisation sind das Zielsystem der kantonalen Gesamtverkehrskonzeption den regionalen Bedürfnissen anzupassen und die verkehrspolitischen Vorgaben zu definieren.

Zur Zeit besteht ein Handlungsbedarf, der in folgende «Arbeitspakete» unterteilt werden kann, wobei bereits bestehende Planungen mit berücksichtigt werden müssen:

- «Planungsgrundlagen»
Erstellen von Verkehrsprognosen mittels Modellrechnungen, Konsultation von Vergleichsobjekten in anderen Regionen/Städten und Überprüfung der Siedlungsentwicklung.
- «Busnetz und Betrieb»
Anpassen der Angebote der städtischen und regionalen Busbetriebe an die dritte Teilergänzung der S-Bahn sowie Integration von bestehenden Planungen und Konzepten.
- «Strassen- und Wegnetze»
Optimierung der Strassen- und Wegnetze unter integraler Beachtung der verschiedenen Verkehrsträger und Verkehrsmittel (Stausituationen und Ausweichverkehr, Busbevorzugung, Velo- und Fussverkehr) sowie der Strassenraumgestaltung.
- «Entwicklungsgebiete»
Aufzeigen von Erschliessungsmöglichkeiten der Zentrumsgebiete (insbesondere Stadtmitte und Oberwinterthur) an die übergeordneten Netze (Strasse, Bus und Schiene, Rad- und Fussweg) unter Berücksichtigung der Nutzungsmöglichkeiten.
- «Publikumsintensive Einrichtungen»
Erarbeiten von Grundlagen, die das Festlegen von Gebieten erlauben, welche für intensive Nutzungen mit entsprechend grossen Mobilitätsnachfragen geeignet sind.
- «Ortsumfahrungen/Ortsdurchfahrten»
Systematische Überprüfung potentieller Ortsumfahrungen und siedlungsorientierter Umgestaltungen von Ortsdurchfahrten nach Bedarf und Möglichkeiten.
- «Mobilitätsmanagement»
Thematisierung einer Mobilitätszentrale für die Region Winterthur.
- «Freizeitverkehr»
Aufzeigen von Lösungsansätzen bei überlasteten regionalen Infrastrukturen der Naherholung (Radwanderverkehr, öV-Erschliessungen, Parkieranlagen).

Es ist vorgesehen, in einer ersten Etappe einzelne Teilprojekte dieser Arbeitspakete durch Planungs- und Ingenieurbüros bearbeiten zu lassen. Dabei müssen diejenigen Projekte ausgewählt werden, welche terminbedingt im Rahmen der Agglomerationspolitik des Bundes und des Kantons von spezieller Bedeutung sind und die mit Bundesmitteln gefördert werden sollen.

3. Prioritäten und Kosten

Damit Projekte in die kantonalen Agglomerationsprogramme aufgenommen werden können, müssen diese bis im September 2004 vorliegen. Diese Programme sind massgebend für allfällige finanzielle Agglomerationsbeiträge des Bundes. Die Prioritäten werden deshalb bei denjenigen Teilprojekten gesetzt, welche entweder zwingend erforderlich sind oder die grössten Chancen auf Bundesbeiträge besitzen. Für diese Teilprojekte ist mit folgenden Kosten zu rechnen:

Teilprojekt

Verkehrsprognosen (Planungsgrundlagen)	30'000.00
Regionalbusangebot auf 3. Teilergänzung anpassen (Busnetz)	80'000.00
Busbevorzugung / Verkehrsflussoptimierung (Strassen-/Wegnetze)	50'000.00
Nutzung/Erschliessung von Zentrumszonen (Entwicklungsgebiete)	100'000.00
Standortevaluation von publikumsintensiven Einrichtungen	60'000.00
Siedlungsverträgliche Gestaltung von Ortsdurchfahrten	30'000.00
Projektassistenz	100'000.00
Total	<u>450'000.00</u>

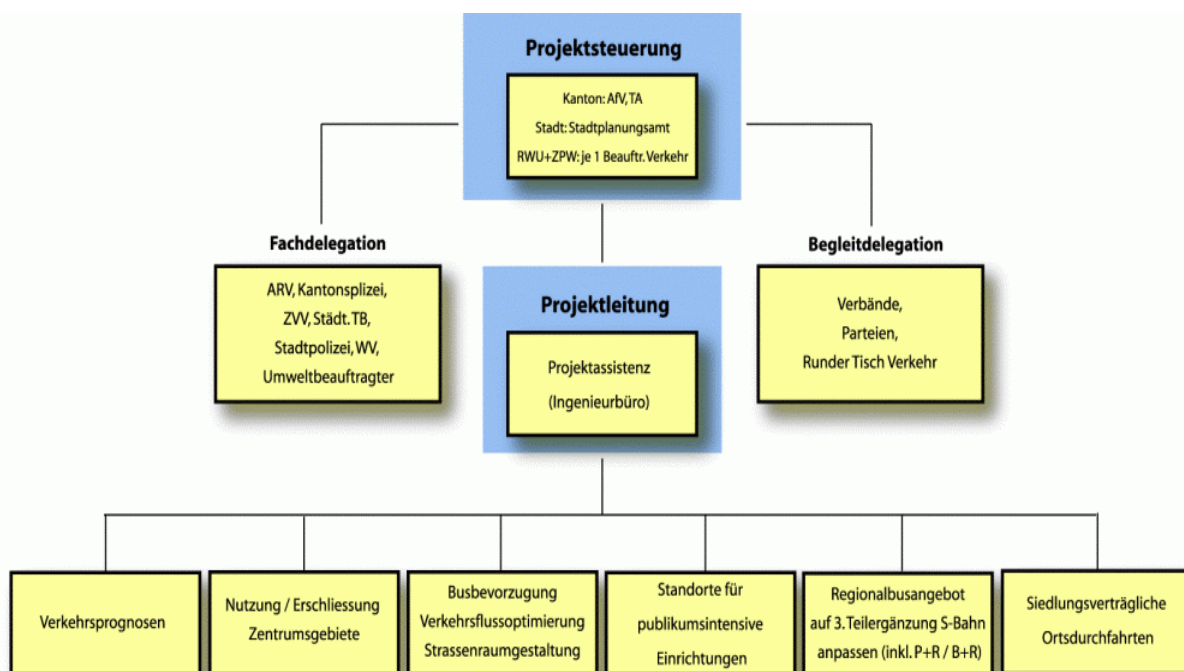
Im Rahmen der Agglomerationsprogramme ist vorgesehen, vorerst folgende Massnahmen auf ihre Wirkung und Konsistenz zu prüfen (dringliche Agglomerationsprojekte):

- Optimale Abstimmung des Busnetzes auf die dritte Teilergänzung der S-Bahn
- Verbesserungen für den Langsamverkehr im Bahnhofgebiet Winterthur (Verbindungen und Velo-Abstellplätze)
- Integrale Erschliessung (öV, MIV und Langsamverkehr) der Zentrumsgebiete Oberwinterthur und Stadtmitte

Bei den obenstehenden Kosten der Teilprojekte handelt es sich um ein Rahmenprogramm, welches noch verschiedene Unsicherheiten enthält. Einerseits können Verschiebungen aus nicht voraussehbaren Gründen sowie Schwierigkeiten im Rahmen des Projektablaufs einzelne Projekte verzögern oder verhindern. Andererseits zeigt die Erfahrung, dass im Rahmen der Erarbeitung eines umfassenden Konzeptes neue, heute noch nicht bekannte Bedürfnisse entstehen können, denen dann grössere Priorität zugeordnet werden muss.

Die Ausgaben sind im Voranschlag 2004 enthalten. Es kann mit Beiträgen aus der Agglomeration (Regionalplanung Winterthur und Umgebung) und des Kantons von voraussichtlich 50 % an den Gesamtausgaben gerechnet werden.

4. Projektorganisation



Die vorgesehene Organisation umfasst eine Projektleitung mit Assistenz, welche die Koordination und inhaltliche Begleitung der beauftragten Planungs- und Ingenieurbüros vornimmt. Sie untersteht einer Projektsteuerung, die aus Vertretungen der Stadt, des Kantons und der regionalen Planungsverbände RWU (Regionalplanung Winterthur und Umgebung) und ZPW (Zürcher Planungsregion Weinland) zusammengesetzt ist. Noch ungeklärt ist zur Zeit, wie weit das Zürcher Weinland miteinbezogen werden kann.

Begleitet werden die Arbeiten von städtischen und kantonalen Fachstellen (Fachdelegation) sowie einer Begleitdelegation (Runder Tisch Verkehr, Vertretungen aus den Gemeinden), welche die Interessen von Verbänden und politischen Gruppierungen wahrnimmt. Sowohl Fachdelegation wie Begleitdelegation haben beratenden Charakter und sollen ein Antragsrecht an die Projektsteuerung erhalten.

Die verantwortlichen politischen Behörden von Stadt und Gemeinden werden beim Erreichen folgender Etappenziele über den Planungsstand informiert:

- Zwischenergebnisse Mitte 2004
- Eingabe an den Kanton im Herbst 2004
- Antrag zur Festsetzung des GVK (allenfalls in Teilbereichen) bis Ende 2004/2005

Anmerkung

Der Runde Tisch Verkehr hat Ende November dem Stadtrat beantragt, dass die Weisung auch dem Runden Tisch Verkehr zur Vernehmlassung zugestellt wird. Die entsprechende Eingabe wurde in der Folge vom Stadtrat als Stellungnahme behandelt. Am 1. Dezember 2003 wurde diese zwischen dem Stadtplanungsamt und Vertretern des Runden Tisches Verkehr besprochen. Dabei kommt der Runde Tisch Verkehr gemäss Mail vom 1. Dezember 2003 zum Schluss, dass seine Forderungen zur Kenntnis genommen wurden. Weiter hält der Runde Tisch Verkehr fest, dass die Weisung recht allgemein gehalten sei und es in der Weisung nicht zu wesentlichen Ergänzungen komme. Hingegen forderte er, dass der Kostenschlüssel nach Teilprojekten für die Gesamtsumme von Fr. 450'000.-- weggelassen werden sollte. Der Runde Tisch Verkehr begründet dies damit, dass eine wirklich sinnvolle Aufteilung noch genauer überlegt werden müsse. Eine genauere Aufteilung werde sich erst bei der Präzisierung der Arbeitspakete ergeben. Der Stadtrat hält an seinem Rahmenprogramm und dem Kostenschlüssel fest, weist aber in seinen Ausführungen auf Seite 3 auf mögliche Verschiebungen zwischen den Teilprojekten hin.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

E. Wohlwend

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder

Beilagen (nur GGR-Mitglieder):

- Strategie Hochleistungsstrassen im Kanton Zürich, Evaluation und Umsetzung 2025/2030
- Verkehrspolitische Ziele und Grundsätze für die Gesamtverkehrskonzeption des Kantons Zürich, Dezember 2001
- Winti-Thur-Bahn, Oktober 2001