

An das Stadtparlament

Winterthur

Beantwortung der Interpellation betreffend Verkehrssituation an der Stadthausstrasse, eingereicht von Stadtparlamentarier P. A. Werner (SVP)

Am 3. Juni 2024 reichte der Stadtparlamentarier Pascal A. Werner (SVP) mit 16 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgende Interpellation ein:

«Nach vermehrten Vorfällen an der Stadthausstrasse stellt sich die Frage, ob es nach wie vor sinnvoll ist, weiterhin auf die aktuellen Umstände zu setzen. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer muss gewährleistet sein und unnötig hohe Ausgaben gilt es zu vermeiden. Zudem fördert eine positive Massnahme das Einhalten des Fahrplans von Stadtbus Winterthur.»

Begründung

Das Konzept mit den Pollern und den fehlenden Fussgängerstreifen ist verkehrstechnisch gefährlich. Seit einigen Monaten sind immer wieder Unfälle passiert, welche offensichtlich hätten vermieden werden können. Als Beispiele dienen Poller-Kollisionen vom Stadtbus, wie auch MIV, welche die Stadthausstrasse als Zubringer oder Anrainer nützen. Zudem sind die Poller vor allem bei schlechtem Wetter und Dunkelheit kaum gut sichtbar. Sie haben beinahe dieselbe Farbe wie der Asphalt und sind nicht mit Reflektoren ausgestattet. Dies ist keineswegs Signalisationsverordnungskonform. Ebenso die fehlenden Fussgängerstreifen führen zu Unsicherheiten der Fussgänger, vor allem bei Kindern und es mindert die Verkehrssicherheit massiv.

Durch all diese Vorfälle entstehen der Stadt Winterthur hohe Kosten für Erneuerungen und Reparaturen an den Verkehrselementen. Diese unvorteilhafte Lösung wird letztendlich dem Steuerzahler belastet und das darf nicht sein.

Weitere negative Erörterungen betreffend Poller und anderen Elementen an dieser Strasse stammen von Logistiker und Zubringer zu den dort ansässigen Geschäften. Es ist zum Teil fast nicht möglich einen Umschlag ohne Verzögerungen und gefährlichen Manövern durchzuführen. Zitierend von einem Lieferanten: „Anlieferung Richtung Strauss wird zum Prozedere“.

Alle diese Punkte führen zu unnötigen Ausgaben und auch Verzögerungen des Fahrplans von Stadtbus Winterthur.

Daraus stellen sich folgende Fragen:

- 1. Was gedenkt der Stadtrat zu tun, um obengenannte Probleme zu lösen?*
- 2. Gibt es bereits Zahlen zu diesem Thema betreffend Finanzen und Unfall-Statistik*
- 3. Wäre es nicht von Vorteil, die Sicherheit und Wirtschaftlichkeit gemäss VSS zu stärken, anstelle mit untypischen Mitteln die Stadthausstrasse nach utopischen Wünschen zu erstellen?*
- 4. Gibt es eine bessere Lösung, eine Verkehrssituation ohne Poller und mit Fussgängerstreifen?»*

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

1. Ausgangslage

Die Stadthausstrasse ist ein öffentlicher, urbaner Raum, der als Bestandteil der Altstadt als Einkaufsstrasse sowie aufgrund der Nähe zum Stadtgarten als Erholungsraum intensiv genutzt und auf der gesamten Länge rege und flächig von Fussgänger:innen überquert wird.

Hinzu kommt die hohe verkehrliche Bedeutung. Die Stadthausstrasse ist eine der wichtigsten Busachsen insbesondere für die Anbindung des Hauptbahnhofs. Es verkehren und halten fünf Linien des Stadtverkehrs (1, 3, 5, 7, 10) sowie mehrere Regionalbuslinien ohne Halt.

Für Velofahrende ist die Stadthausstrasse aufgrund der direkten Führung die bedeutendste Bahnhofsanbindung aus Richtung Osten. Die hohe Anzahl Velo-Abstellplätze an der Stadthaus- und Bankstrasse unterstützt diese Rolle. Die Verkehrsspitzen liegen innerhalb der Pendler:innenzeiten morgens und abends.

Weiter hat die Strasse hohe Bedeutung für den Warenumsatz der angrenzenden Geschäfte sowie für den Taxiverkehr.

Es bestand in Winterthur seit längerem ein breiter Konsens, dass die Stadthausstrasse verkehrsberuhigt werden soll. Den nun umgesetzten Massnahmen ging ein langjähriger, intensiver, politischer Prozess für eine Stadthausstrasse ohne Durchgangsverkehr voraus¹. Unter anderem war diese Absicht auch im Legislaturprogramm 2018 bis 2022 des Stadtrates mit der Massnahme zur Erarbeitung eines Konzepts «Stadthausstrasse ohne Durchgangsverkehr» (ME.12.30) enthalten.

2. Umsetzung der Verkehrsberuhigung

Mit der Umsetzung der rechtskräftigen Verkehrsanordnung im Herbst 2022² wurde die Stadthausstrasse (inkl. Bankstrasse, Lindstrasse zwischen Stadthaus- und Museumstrasse, Bahnhofplatz sowie Museumstrasse westlich der Merkurstrasse) zu einer Motorfahrzeug- und Parkverbotszone. Von den Verboten ausgenommen sind in der gesamten Zone Linienbusse, Taxi, Güterumschlag, Ladetätigkeiten, Hotelgäste und weitere Berechtigte. Zudem gilt neu Tempo 30.

Zusammen mit einer Sanierung der Fahrbahn wurde im ersten Halbjahr 2023 die Verkehrsberuhigung ergänzend mit gestalterischen Änderungen unterstützt. Die Fussgänger:innenstreifen über die Stadthausstrasse im Bereich der Schmidgasse, im Bereich der Liegenschaft 57 (Rathausdurchgang) und im Bereich des Stadthauses wurden aufgehoben. Ebenfalls aufgehoben wurde der Streifen über die Lindstrasse im Bereich des Stadthauses. Der Fussgänger:innenstreifen im Bereich des Altstadtschulhauses blieb bestehen bzw. wurde mit einer verbreiterten Mittelinsel leicht angepasst angeordnet. Dies entspricht der Verordnung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen, wonach die Anordnung von Fussgänger:innenstreifen in Tempo-30-Zonen unzulässig ist bzw. nur dann erlaubt ist, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger:innen dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.

Bei der Schmidgasse wie auch beim Knoten Stadthaus-/Lindstrasse wurden mit einer farblichen Gestaltung der Strassenoberfläche Querungshilfen für Fussgänger:innen in Form eines Mehrzweckstreifens erstellt. Diese sollen das Queren der Strasse dort, wo die häufigsten Fussgänger:innen-Querungen stattfinden, in Etappen ermöglichen, ähnlich einer Mittelinsel. Die Mehrzweckstreifen sind in einem hellen und dezenten Farbton auf der Fahrbahn markiert und weisen zugunsten der Hindernisfreiheit keine Niveauunterschiede auf. Poller dienen als physischen Schutz für Fussgänger:innen beim Queren der Strasse (entsprechend der VSS-Norm 40 215).

¹ Parl.-Nr. 2017.161 Motion betreffend Verkehrsberuhigung Stadthausstrasse und Parl.-Nr. 2017.160 Postulat betreffend Aufenthaltsqualität an einer verkehrsberuhigten Stadthausstrasse

² SR.19.830-3 vom 4. Dezember 2019

Die wiederverwendeten Steinpoller wurden mit Reflektoren ergänzt, um sie auch bei Dunkelheit erkennbar zu machen.

Darüber hinaus wurden fünf Bushaltekanten für einen hindernisfreien Einstieg umgebaut und im Anschluss der schadhafte und viele Spurrillen aufweisende Belag zwischen der Bank- und der Lindstrasse ersetzt. Damit ist die Stadt der Unterhalts- und Erneuerungspflicht für sichere nutzbare Strassen nachgekommen.³ Voraussichtlich im Herbst 2024 folgt eine Belagssanierung im Abschnitt zwischen Lindstrasse und General-Guisan-Strasse inkl. Umbau einer weiteren Bushaltekante für einen hindernisfreien Einstieg sowie Erweiterung der farblichen Gestaltung der Strassenoberfläche.

3. Erfahrungen mit der Verkehrsberuhigung

3.1 Verkehrsbelastung

Im Jahresschnitt verkehren aktuell ca. 2 000 Velofahrende pro Tag entlang der Strasse, an Tagen mit guten Wetterbedingungen ca. 5 000 Velofahrende. Der Autoverkehr konnte mit der Verkehrsberuhigung deutlich reduziert werden. Wurden im Jahre 2018 auf Höhe Museum Oskar Reinhart noch rund 2 300 Fahrzeuge pro Tag gemessen, waren es im Jahr 2023 noch rund 1 200 (jeweils ohne Busse und Lastwagen).

3.2 Mehrzweckstreifen

Mit dem Einsatz des schweizweit bewährten Mehrzweckstreifens werden alle Verkehrsteilnehmenden in die Pflicht genommen, auf die anderen Rücksicht zu nehmen. Fussgänger:innen haben auf dem Mehrzweckstreifen im Gegensatz zum Fussgänger:innenstreifen keinen Vortritt. Trotzdem wird der Mehrzweckstreifen aufgrund der hellen Markierung vom Fahrverkehr in erster Linie als Fussgänger:innen-Anlage behandelt, die ohne Notwendigkeit nicht überfahren wird. Die gegenseitige Verständigung erfolgt zwischen den Verkehrsteilnehmenden mit Blickkontakt und Gesten. Diese zweckmässige Grundidee war anfänglich einigen Verkehrsteilnehmenden nicht bewusst. Um die Angewöhnung zu erleichtern, wurde u. a. mit Plakaten auf die neue Situation aufmerksam gemacht. Verschiedene Rückmeldungen in Winterthur zeigen, dass diese Hilfe mittlerweile von zu Fuss Gehenden geschätzt wird. Es besteht derzeit kein Handlungsbedarf, das neue Verkehrsregime und die Mehrzweckstreifen in Frage zu stellen.

3.3 Poller

Die Gestaltung inkl. geschütztem Fussgänger:innen-Übergang mit Schutzinsel und Poller am Knoten Lind-/Stadthausstrasse sowie die Gestaltung in der Lindstrasse mit der übersichtlichen Situation und grosszügigen Anlage bewährt sich aus Sicht des Tiefbauamts ebenfalls.

Ob Anzahl, Lage und Sichtbarkeit der Poller im Bereich Bankstrasse - Schmidgasse zweckmässig sind, darf kritisch beurteilt werden. Dies auch aufgrund der im zweiten Halbjahr 2023 registrierten vier Kollisionsunfälle, davon drei auf Höhe Bankstrasse, einer auf Höhe Schmidgasse. Eine weitere Kollision mit dem Poller auf Höhe Bankstrasse ereignete sich im August 2024. Es befinden sich in diesem Abschnitt beidseitig am Fahrbahnrand die Richtungshaltestellen «Schmidgasse», stadtauswärts Veloständer vor dem Casinotheater sowie stadteinwärts vor der ehemaligen Crédit Suisse. Der Mehrzweckstreifen mit einleitenden Pollern wird dafür verschwenkt. Fahrzeuglenkende müssen deshalb mehrere aufeinanderfolgende Richtungswechsel ihres Fahrwegs

³ Die Strassen sind nach technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten so zu unterhalten und zu betreiben, dass sie ihrem Zweck entsprechend, sicher und für die Umgebung möglichst schonend benützt werden können. Der Strassenunterhalt umfasst insbesondere die Instandhaltung, die Ausbesserung von Schäden, die Staubbekämpfung, die Reinigung, den Winterdienst und die Öffnung nach ausserordentlichen Naturereignissen. (§ 25 Abs. 1 und 2 Strassengesetz)

vornehmen. Zusammen mit der hohen Anzahl an Fussgänger:innen, Velofahrenden und Randnutzungen erfordert diese Informationsfülle eine hohe Aufmerksamkeit. Im Bewusstsein, dass jede Anpassung eines Verkehrsregimes eine gewisse Angewöhnungszeit erfordert, wird die Situation aktuell weiter beobachtet.

Für einen eigentlichen Vorher-Nachher-Vergleich der Unfallzahlen ist es noch zu früh. Die Auswertungen des Jahres 2023 zeigen gegenüber den vorherigen Jahren abgesehen von den Kollisionen mit Pollern keine Auffälligkeiten bzgl. der Verkehrssicherheit, vom Jahr 2024 liegen aktuell noch keine Daten vor.

3.4 Anlieferungen

Für Anlieferungen werden entlang der Stadthausstrasse weiterhin ausreichende Flächen zur Verfügung gestellt, alle Anstösser:innen können weiterhin beliefert werden. Der Wirtschaftsverkehr kann überdies vom reduzierten Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) profitieren. Dass gewisse Elemente zum Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmenden einzelne Fahrmanöver verunmöglichen, ist aus Sicht der Fachleute dabei in Kauf zu nehmen.

3.5 Fahrzeiten Stadtbus

Auswertungen von Stadtbus zeigen, dass mit der Umsetzung aller Massnahmen zwischen August 2022 und August 2023 keine signifikante Fahrzeitverlängerung einherging. Stadteinwärts resultierte eher ein leichter Fahrzeitgewinn, während stadtauswärts ein leichter Verlust resultierte. Die Ladetätigkeiten in der Stadthausstrasse in Verbindung mit den Veloparkplätzen im Strassenraum während den Hauptverkehrszeiten stellen für Stadtbus wie bereits vor der Umsetzung der Verkehrsberuhigung eine gewisse Herausforderung mit teilweisen Fahrzeitverlusten dar. Die Aufhebung der Fussgänger:innenstreifen dürften sich hingegen positiv auf die Fahrzeiten ausgewirkt haben.

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

«Was gedenkt der Stadtrat zu tun, um obengenannte Probleme zu lösen?»

Aufgrund der vorhergehenden Ausführungen besteht für den Stadtrat kein dringender Handlungsbedarf. Die Verkehrsberuhigung der Stadthausstrasse hat sich grundsätzlich bewährt. Der Verkehr hat sich beruhigt. Die Sicherheit für Fussgänger:innen sowie Velofahrende hat sich verbessert. Die Fahrzeiten von Stadtbus haben sich durch die Verkehrsberuhigung nicht negativ verändert. Die Poller als Schutz für Fussgänger:innen sind notwendig und werden weiterhin beibehalten. Derjenige auf Höhe Bankstrasse wird durch das Tiefbauamt allerdings durch ein Modell mit auffälligerem reflektierendem Band ersetzt und die Situation zwischen Bankstrasse und Schmidgasse wird durch das Tiefbauamt weiter beobachtet.

Zur Frage 2:

«Gibt es bereits Zahlen zu diesem Thema betreffend Finanzen und Unfall-Statistik?»

Für einen eigentlichen Vorher-Nachher-Vergleich von Unfallzahlen ist es zu früh. Die Auswertungen des Jahres 2023 zeigen gegenüber den vorherigen Jahren abgesehen von den Kollisionen mit Pollern (vgl. Kapitel 3.3) aber keine Auffälligkeiten. Sofern Poller aufgrund von Kollisionen ersetzt werden mussten, konnten dafür gebrauchte Poller wiederverwendet werden.

Zur Frage 3:

«Wäre es nicht von Vorteil, die Sicherheit und Wirtschaftlichkeit gemäss VSS zu stärken, anstelle mit untypischen Mitteln die Stadthausstrasse nach utopischen Wünschen zu erstellen?»

Für die Verkehrsberuhigung der Stadthausstrasse wurden schweizweit bewährte und den VSS-Normen entsprechende Massnahmen umgesetzt.

Zur Frage 4:

«Gibt es eine bessere Lösung, eine Verkehrssituation ohne Poller und mit Fussgängerstreifen?»

Wie oben dargelegt sind die Poller ein wesentliches Sicherheitselement zum Schutz der Fussgänger:innen. Mit der umgesetzten Verkehrsberuhigung auf Tempo 30 sollen Fussgänger:innen, Velofahrende und der Öffentliche Verkehr gegenüber dem MIV, welcher zudem mit einem allgemeinen Fahrverbot mit Ausnahmen belegt ist, klar bevorzugt werden. Dies wurde mit der bestehenden Lösung bestmöglichst umgesetzt.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon