

Winterthur, 2. April 2025
Parl-Nr. 2024.91

An das Stadtparlament

Winterthur

Beantwortung der Interpellation betreffend Tempo 30 im Breite-Vogelsang-Quartier, eingereicht von den Stadtparlamentariern A. Geering (Mitte/EDU-Fraktion), Ph. Angele (SVP-Fraktion) und Ch. Maier (FDP-Fraktion)

Am 11. November 2024 reichten die Stadtparlamentsmitglieder Andreas Geering (Mitte/EDU-Fraktion), Philipp Angele (SVP-Fraktion) und Christian Maier (FDP-Fraktion) mit 21 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgende Interpellation ein:

«Am 1. November 2024 hat der Stadtrat die Verkehrsordnung «Anpassung Tempo- und Vortrittsregime Breite-Vogelsang» amtlich publiziert. Es stellen sich im Zusammenhang mit der Temporeduktion auf Tempo 30 folgende Fragen:

1. Der Stadtrat hält im Beschluss SR.24.696-1 (Ziff. 3) fest, dass die Kosten zu Lasten des Projekts «Wohnschutz- u. Verkehrsberuhigungsmassnahmen» gehen. Wie hoch sind diese Kosten und wo sind sie budgetiert (Produktgruppe und Jahr)?

2. Weiter zeigt der Stadtrat auf, dass es gemäss Verkehrsgutachten für die Buslinie 4 zur Aufrechterhaltung des Busangebotes ein weiteres Fahrzeug braucht. Dies führt zu Mehrkosten von jährlich Fr. 285'000. Am 10.11.2021 schrieb der Stadtrat in Beantwortung der schriftlichen Anfrage «Konsequenzen für den öffentlichen Verkehr von Tempo 30 auf Hauptstrassen» (2021.61) von Christian Maier: «Im Moment ist der ZVV nicht bereit, die Mehrkosten von Tempo 30 zu finanzieren. Aus Sicht des Stadtrates ist der Kanton in der Pflicht, die Finanzierungsfrage zu klären». Im aktuellen Stadtratsbeschluss SR.24696-1 und in der begleitenden Medienmitteilung schreibt der Stadtrat, dass die Mehrkosten vom ZVV übernommen werden. Wann, durch wen und wie wurden die diesbezüglichen Grundsatzenfragen geklärt?

3. Wie wirkt sich das neue Tempolimit auf die Buslinien (Reisezeiten und Haltestellendichte) aus?

a. Linie 4: Um wieviel verlängert sich die Fahrzeit für den gesamten Rundkurs und für die Teilstrecken ab Winterthur, Breite zum Hauptbahnhof und ab Hauptbahnhof nach Winterthur, Breite? Gibt es Haltestellen, die nicht mehr angefahren werden?

b. Linie 12: Um wieviel verlängert sich die Gesamtreisezeit pro Richtung? Gibt es Haltestellen, die nicht mehr angefahren werden?

c. Linie 660: Um wieviel verlängert sich die Reisezeit zwischen Hauptbahnhof und Winterthur, Steig aufgrund dieser Tempo 30 Massnahme? Und um wieviel wird sich die Reisezeit verlängern, wenn dereinst auf der besagten Strecke alle Tempo 30 Strecken gemäss Zielbild Temporegime umgesetzt sind? Gibt es Haltestellen, die aufgrund der vorliegenden und/oder künftigen Tempo 30 Signalisationen nicht mehr angefahren werden?»

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

Am 13. Juli 2022 wurde durch die IG Lebensraum Breite-Vogelsang dem Stadtrat eine Petition «Mehr Sicherheit, mehr Lärmschutz. Tempo 30 im Breite-Vogelsang-Quartier jetzt!» eingereicht.

Das Tiefbauamt erarbeitete nebst dem gesetzlich vorgeschriebenen Gutachten nach Art. 108 der Signalisationsverordnung (SSV) auch ein Gutachten zu den Auswirkungen auf den Busbetrieb sowie ein Lärmgutachten, welches Bestandteil des Tempo-30-Gutachtens nach SSV ist.

Das Gutachten nach Art. 108 SSV kommt zum Schluss, dass eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nötig, zweck- und verhältnismässig ist.

Das integrierte Lärmgutachten zeigt auf, dass heute bei 71 % der Gebäude (283) die Immissionsgrenzwerte (IGW) überschritten sind. Mit Tempo 30 reduziert sich die durchschnittliche Lärmbelastung (Tag und Nacht) bei allen Gebäuden um rund 2.9 dB. Dabei werden neu bei 131 Gebäuden die IGW eingehalten, bei 152 Gebäuden bleibt der Grenzwert überschritten.

Das Gutachten zu den Auswirkungen auf den Busbetrieb zeigt auf, dass für die Aufrechterhaltung des bestehenden Busangebotes (15-Minuten-Takt) in den Nebenverkehrs- und Randzeiten, wenn keine Behinderungen durch den motorisierten Individualverkehr vorliegen, ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden muss (von heute ein Fahrzeug auf neu zwei Fahrzeuge). Es muss kein zusätzliches Fahrzeug angeschafft werden, es wird der Bus, welcher in der Hauptverkehrszeit bereits als zweites Fahrzeug eingesetzt werden muss, weiterverwendet. Dies führt zu Mehrkosten von 285'000 Franken pro Jahr.

Stadtbus Winterthur wurde beauftragt, dem ZVV die Fahrpläne für die öffentliche Fahrplanaufgabe vom 4. bis 24. März 2024 für die Linie 4 ohne Angebotsabbau einzureichen und die aus der Einführung von Tempo 30 resultierenden Zusatzkosten aus der allfälligen Einführung von Tempo 30 im Finanzplan 2026ff in der Produktegruppe 732 (Finanzierung öffentlicher Verkehr) zu berücksichtigen. Der von Stadtbus Winterthur eingereichte Fahrplan wurde in den Verbundfahrplan 2026 aufgenommen und vom Verkehrsrat am 4. Juli 2024 festgesetzt.

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

«Der Stadtrat hält im Beschluss SR.24.696-1 (Ziff. 3) fest, dass die Kosten zu Lasten des Projekts «Wohnschutz- u. Verkehrsberuhigungsmassnahmen» gehen. Wie hoch sind diese Kosten und wo sind sie budgetiert (Produktegruppe und Jahr)?»

Die Umsetzungskosten in der Höhe von rund 60'000 Franken (Genauigkeit +/- 20 %) gehen zu Lasten der Sammelposition SP 19909, Wohnschutz- und Verkehrsberuhigungsmassnahmen in der Produktegruppe Tiefbau (322).

Zur Frage 2:

«Weiter zeigt der Stadtrat auf, dass es gemäss Verkehrsgutachten für die Buslinie 4 zur Aufrechterhaltung des Busangebotes ein weiteres Fahrzeug braucht. Dies führt zu Mehrkosten von jährlich Fr. 285'000. Am 10.11.2021 schrieb der Stadtrat in Beantwortung der schriftlichen Anfrage «Konsequenzen für den öffentlichen Verkehr von Tempo 30 auf Hauptstrassen» (2021.61) von Christian Maier: «Im Moment ist der ZVV nicht bereit, die Mehrkosten von Tempo 30 zu finanzieren. Aus Sicht des Stadtrates ist der Kanton in der Pflicht, die Finanzierungsfrage zu klären». Im aktuellen Stadtratsbeschluss SR.24696-1 und in der begleitenden Medienmitteilung schreibt der Stadtrat, dass die Mehrkosten vom ZVV übernommen werden. Wann, durch wen und wie wurden die diesbezüglichen Grundsatzfragen geklärt?»

Stadtbus Winterthur hat als marktverantwortliches Transportunternehmen gemäss der Fahrplanverfahrensverordnung (FVV) im Rahmen des Fahrplanverfahrens den Bedarf ordentlich eingebracht. Der Bedarf wurde in den Verbundfahrplan 2026 aufgenommen und vom Verkehrsrat am 4. Juli 2024 festgesetzt.

Zur Frage 3:

«Wie wirkt sich das neue Tempolimit auf die Buslinien (Reisezeiten und Haltestellendichte) aus?

a. Linie 4: Um wieviel verlängert sich die Fahrzeit für den gesamten Rundkurs und für die Teilstrecken ab Winterthur, Breite zum Hauptbahnhof und ab Hauptbahnhof nach Winterthur, Breite? Gibt es Haltestellen, die nicht mehr angefahren werden?

b. Linie 12: Um wieviel verlängert sich die Gesamtreisezeit pro Richtung? Gibt es Haltestellen, die nicht mehr angefahren werden?

c. Linie 660: Um wieviel verlängert sich die Reisezeit zwischen Hauptbahnhof und Winterthur, Steig aufgrund dieser Tempo 30 Massnahme? Und um wieviel wird sich die Reisezeit verlängern, wenn dereinst auf der besagten Strecke alle Tempo 30 Strecken gemäss Zielbild Temporegime umgesetzt sind? Gibt es Haltestellen, die aufgrund der vorliegenden und/oder künftigen Tempo 30 Signalisationen nicht mehr angefahren werden?»

a. Die Fahrzeit während der Abendspitze verlängert sich für den gesamten Rundkurs (HB-Breite-HB) um bis zu 110 Sekunden. Die Teilstrecken HB-Breite und Breite-HB wurden nicht separat ausgewertet, da für den Busbetrieb die Fahrzeitverlängerung zwischen den Endhaltestellen massgebend ist. Aufgrund der Verlustzeit von weniger als zwei Minuten für den gesamten Rundkurs kann für diese Teilstrecken von einer Fahrzeitverlängerung von unter einer Minute ausgegangen werden. Es werden weiterhin alle Haltestellen angefahren.

b. In beide Richtungen beträgt die Verlängerung während der Abendspitze circa 30 Sekunden. Während der Nebenverkehrszeit beträgt die Fahrzeitverlängerung in Richtung Bruderhaus circa 40 Sekunden und in die Gegenrichtung 25 Sekunden. Es werden weiterhin alle Haltestellen angefahren.

c. Im Perimeter der amtlich publizierten Temporeduktion liegt der Abschnitt der Linie 660 zwischen Hauptbahnhof und Haltestelle Tössfeld, was im Gutachten so berücksichtigt wurde. Zu allen Tageszeiten beträgt die Verlängerung der Fahrzeit etwa 30 Sekunden pro Richtung auf genanntem Abschnitt. Bei einer Umsetzung aller Abschnitte gemäss Zielbild Temporegime ist gemäss einer groben Abschätzung mit einer weiteren Fahrzeitverlängerung von rund 35 Sekunden pro Richtung zu rechnen, wobei zu beachten ist, dass Tempo 30 auf der Unteren Briggerstrasse bereits rechtskräftig ist (Strassenlärmsanierung) und noch im Jahr 2025 realisiert wird. Eine detaillierte Untersuchung des verbleibenden Abschnitts auf der Zürcherstrasse nach Tageszeit wird in der dannzumaligen Projektbearbeitung erfolgen. Es werden weiterhin alle Haltestellen angefahren.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon