

An das Stadtparlament

Winterthur

Beantwortung der Schriftlichen Anfrage betreffend verkehrsorientierte Strassen in Winterthur, eingereicht von den Stadtparlamentsmitgliedern R. Heuberger namens der FDP-Fraktion, A. Geering namens der Mitte/EDU-Fraktion und Ph. Angele namens der SVP-Fraktion

Am 13. Januar 2025 reichten Stadtparlamentarierin Romana Heuberger namens der FDP-Fraktion, Stadtparlamentarier Andreas Geering namens der Mitte/EDU-Fraktion und Stadtparlamentarier Philipp Angele namens der SVP-Fraktion folgende Schriftliche Anfrage ein:

«National- und Ständerat haben den Vorstoss «Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern» unterstützt und damit den Bundesrat beauftragt, die Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) so anzupassen, dass die Hierarchie und die verschiedenen Funktionen des Schweizer Strassennetzes innerorts und ausserorts respektiert werden. Im Vorstoss wird eine Unterscheidung gemacht zwischen «innerörtliche verkehrsorientierte Strassen» sowie «Siedlungsstrassen». Der Bund verwendet für den Begriff «Siedlungsstrassen» den Begriff «nicht verkehrsorientierte Strassen».

In diesem Zusammenhang stellen sich Fragen, um deren Beantwortung wir den Stadtrat bitten:

- 1) Welche Strassen (bitte namentlich aufführen) in Winterthur sind gemäss Stadtrat „innerörtliche verkehrsorientierte Strassen“?*
- 2) Wie unterscheiden sich diese aus Sicht des Stadtrates von sogenannten „Siedlungsstrassen“ bzw. „nicht verkehrsorientierte Strassen“?*

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

1. Anforderungen an Strassen und Plätze

Strassen und Plätze sind mehr als Verkehrsräume. Sie erfüllen als öffentliche Stadträume vielfältige Funktionen und müssen unterschiedlichen Anforderungen gerecht werden. Neben den verkehrlichen Funktionen gehören auch städtebaulich-stadträumliche, sicherheitstechnische, umweltrechtliche, ökologische sowie wirtschaftlich-soziale Anforderungen dazu.

2. Öffentlicher Stadtraum vielseitig nutzen

Gemäss der Räumlichen Entwicklungsperspektive 2040¹ und dem sich aktuell in parlamentarischer Beratung befindenden gesamtrevidierten kommunalen Richtplan² (Parl-Nr. 2024.74 vom 3. Juli 2024) konzentriert Winterthur das Wachstum auf das urbane Rückgrat und baut sein urbanes Profil durch die Entwicklung und die qualitativ hochwertige Gestaltung der dichter werdenden Stadt aus. Dabei sind die öffentlichen Strassen und Plätze zentrale Elemente. Bevölkerungswachstum, Verdichtung und Wandel des gesellschaftlichen Lebens bringen Veränderungen mit sich, der Nutzungsdruck auf den öffentlichen Stadtraum nimmt zu. Qualität und Sicherheit im

¹ Winterthur 2040 — Stadt Winterthur

² Kommunalen Richtplan — Stadt Winterthur

öffentlichen Raum werden zunehmend als Standortfaktor erkannt. Gut gestaltete öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität sind identitätsstiftend und tragen entscheidend zur Lebensqualität und zur Attraktivität einer Stadt bei. Der öffentliche Raum ist für alle zugänglich und zeichnet sich durch eine hohe Nutzungsvielfalt aus. Die Transformation von reinen Verkehrsflächen zum vielseitigen öffentlichen Stadtraum ist eine der zentralen Aufgaben der nächsten Jahre. Auch stadtklimatische Aspekte sind entscheidend: Durch Verschattung, verstärkte Entsiegelung und nachhaltiges Wassermanagement leistet der öffentliche Stadtraum einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas.

Am 9. Juni 2024 wurde der Gegenvorschlag des Stadtparlaments zur städtische Volksinitiative «Für ein gesundes Stadtklima» («Gute-Luft-Initiative») und der Gegenvorschlag des Stadtparlaments zur städtischen Volksinitiative «Für eine zukunftsfähige Mobilität» («Zukunfts-Initiative») angenommen. Der Stadtrat hat die entsprechende Verordnung über die Umwandlung von Strassenflächen in Flächen für Bäume und in Grünflächen und die entsprechende Verordnung über die Umwandlung von Strassenflächen in Flächen für den Fussverkehr, Veloverkehr und öffentlichen Verkehr auf den 1. Januar 2025 in Kraft gesetzt. Für künftige Strassenprojekte im Zusammenhang mit der Umsetzung der beiden Verordnungen wird die Arbeitshilfe für die Gestaltung des öffentlichen Raumes (GöR)³ massgebend sein. Sie definiert Vorgaben je nach Strassen- und Platztypus zu klimaangepasster Gestaltung, Aufenthaltsqualität, Stadtbild, Biodiversität, Verkehrsfunktionen, Unterhalt und Wirtschaftlichkeit.

3. Funktion einer Strasse

In der Stadt Winterthur werden die Strassen nach ihrer Funktion in Hauptverkehrsstrassen, Verbindungsstrassen, Sammelstrassen und Erschliessungsstrassen unterteilt, womit die Netzhierarchie sichergestellt ist. Weiter wird zwischen überkommunalen, kommunalen und nicht klassierten Strassen unterschieden. Hauptverkehrsstrassen sind im kantonalen und Verbindungsstrassen im regionalen Richtplan festgelegt und zählen somit zu den überkommunalen Strassen.

3.1 Hauptverkehrsstrassen und Verbindungsstrassen

Der motorisierte Individualverkehr soll auf den Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen kanalisiert, in den Quartieren ist der Durchgangsverkehr konsequent zu unterbinden. Dies ist im gültigen Richtplan wie folgt definiert: «Bei denjenigen Strassen, die eine hohe Verkehrsbelastung aus quartierfremdem Verkehr aufweisen und durch Wohngebiete führen, sind Massnahmen zur Reduktion des durchgehenden Verkehrs zu treffen.» Im sich aktuell in parlamentarischer Beratung befindenden gesamtrevidierten kommunalen Richtplan⁴ wird dies wie folgt ausgeführt: «Die Stadtautobahn nimmt den Durchgangsverkehr auf und hält das Stadtgebiet davon frei. Der städtische Zielverkehr wird möglichst lange auf der Autobahn und der Quellverkehr auf kürzestem Weg zum Autobahnnetz geführt. Innerhalb der Stadt wird der MIV auf dem überkommunalen Netz kanalisiert.

3.2 Sammelstrassen und Erschliessungsstrassen

Sammelstrassen bündeln den Verkehr aus den Quartieren und schliessen diese an das übergeordnete Strassennetz an. Erschliessungsstrassen weisen lediglich quartierinterne Bedeutung im Strassennetz auf. Quartierfremder Durchgangsverkehr wird von den kommunalen Sammel- und Erschliessungsstrassen ferngehalten. Auf ihnen sind Temporeduktionen, Zufahrtsbeschränkungen, baulich-gestalterische und weitere Massnahmen möglich, um die Wohnquartiere zu schützen sowie die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

4. Unterscheidung in verkehrs- und siedlungsorientierte Strassen ist überholt

In der Stadt Winterthur wird nicht zwischen verkehrs- und siedlungsorientierten Strassen unterschieden. Diese Unterscheidung entstammt einer VSS-Norm zu Strassentypen aus den 80er Jahren des vergangenen Jahrhunderts und ist überholt. Die entsprechenden Normenpakete

³ SR.24.227-2 vom 6. November 2024 (Phase «Strategie und Räume»)

⁴ Parl-Nr. 2024.74 vom 3. Juli 2024

«Strassentypen» (VSS 40 040 ff.) befinden sich in Überarbeitung. Mit den neuen Normen «Strassentypen» wird der Netzgedanke gestärkt. Die Begriffe werden vereinfacht und an das Strassenverkehrsgesetz angeglichen (Autobahn/Autostrasse, Hauptstrasse, Nebenstrasse). Die entworfenen neuen Normen machen keine Differenzierung mehr nach siedlungsorientiertem und verkehrsorientiertem Ansatz, weil u. a. auch gerade an Hauptstrassen im Innerortsbereich gewohnt wird. Es soll vielmehr eine bedarfsorientierte Gestaltung – bezogen auf Funktion und Aufgabe der Strasse – auf unterschiedlichen Strassentypen ermöglicht werden. Darauf abgestimmt können situationsgerecht die geeignetsten Betriebs- und Gestaltungsmöglichkeiten entwickelt und umgesetzt werden. Diese werden dadurch besser an die Nutzungsbedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden sowie der Anwohnenden angepasst eingesetzt. Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr soll mit den neuen Normen höher gewichtet werden.

5. Anpassung Signalisationsverordnung

5.1 Einbezug verkehrsorientierte Strasse in Tempo-30-Zone

Der Bundesrat hat 2022 die Signalisationsverordnung (SSV) dahingehend angepasst, dass als verkehrsorientierte Strassen neu alle Strassen innerorts gelten, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte bestimmt sind (Art. 1 Abs. 9). Verkehrsorientierte Strassen bilden das übergeordnete Strassennetz (Erläuterungen zur Teilrevision der Signalisationsverordnung, 24.08.2022). So kann nun, wenn auf einem Abschnitt einer verkehrsorientierten Strasse aufgrund der Voraussetzungen nach Artikel 108 Absätze 1, 2 und 4 SSV die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt wird, dieser Abschnitt in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden (Art. 2a Abs. 6 SSV).

5.2 Tempo-30-Zonen auf nicht verkehrsorientierten Strassen

Auch erfolgten Anpassungen an der Signalisationsverordnung sowie an der Verordnung über Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen, die den Behörden auf nicht verkehrsorientierten Strassen die Einführung von Tempo-30-Zonen ohne Gutachten ermöglichen. Da die Einführung von Tempo-30-Zonen meist eine umfassende Interessensabwägung benötigt, wird in der Stadt Winterthur auf überkommunal und kommunal klassierten Strassen weiterhin ein entsprechendes Gutachten gemäss Art. 108 SSV erstellt, während auf nicht klassierten Strassen auf eine erweiterte Begründung im Stadtratsantrag mit Aussagen zur gesetzlichen Ausgangslage und einem Kapitel «verkehrstechnische Beurteilung» abgestützt wird.

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

«Welche Strassen (bitte namentlich auflisten) in Winterthur sind gemäss Stadtrat „innerörtliche verkehrsorientierte Strassen“?»

Wie ausgeführt werden in der Stadt Winterthur die Strassen nach ihrer Verkehrsfunktion in Hauptverkehrs-, Verbindungs-, Sammel- und Erschliessungsstrasse sowie nach der Festlegung in der Richtplanung in überkommunal klassierte, kommunal klassierte und nicht klassierte Strassen unterschieden. Die Begriffe gemäss Schriftlicher Anfrage werden in der Stadt Winterthur nicht verwendet.

Zur Frage 2:

«Wie unterscheiden sich diese aus Sicht des Stadtrates von sogenannten „Siedlungsstrassen“ bzw. „nicht verkehrsorientierte Strassen“?»

In der Stadt Winterthur werden die Strassen nach Verkehrsfunktion unterschieden. Auf Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen soll der motorisierte Individualverkehr kanalisiert, in den Quartieren soll Durchgangsverkehr unterbunden werden. Beim Entwurf des Strassenraumes wird den vielfältigen Funktionen sowie Anforderungen Rechnung getragen. Neben den gesamtverkehrlichen (Fuss-, Velo-, öffentlicher Verkehr sowie motorisierter Individualverkehr) werden auch die städtebaulich-stadträumlichen, sicherheitstechnischen, umweltrechtlichen, ökologischen sowie sozialen-wirtschaftlichen Anforderungen in der Gestaltung und im Betrieb des Strassennetzes berücksichtigt.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon