

An das Stadtparlament

Winterthur

Beantwortung der Interpellation betreffend MIV-Zentrumsumfahrung gemäss sGVK, eingereicht von den Stadtparlamentariern A. Geering (Mitte/EDU-Fraktion), Ch. Maier (FDP-Fraktion) und Th. Wolf (SVP-Fraktion)

Am 27. September 2021 reichten die Stadtparlamentarier Andreas Geering (Mitte/EDU-Fraktion), Christian Maier (FDP-Fraktion) und Thomas Wolf (SVP-Fraktion) mit 19 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgende Interpellation ein:

«Am 3. Oktober 2011 hat der Grosse Gemeinderat von Winterthur das städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK) ohne Gegenstimme zustimmend zur Kenntnis genommen. Im Teilkonzept MIV wird eine Zentrumsumfahrung aufgeführt, welche die östlichen Stadtquartiere Seen, Mattenbach, etc. an die A1 in Töss anbinden soll. So kann gemäss sGVK die Breite und das «urbane Zentrum Mitte» wirkungsvoll entlastet werden. Im entsprechenden Abschnitt steht weiter, es «ergeben sich zwei als gut beurteilte neue Varianten für die Zentrumsumfahrung, welche von der unteren Vogelsang- bis zur Grüzefeldstrasse führen. Es handelt sich bei beiden Varianten nicht um eine Kapazitätserhöhung für den MIV, sondern um eine Entlastung der für die ÖV-Hochleistungskorridore wichtigen Strassen im Stadtzentrum.» (S. 96). Weiter steht «In Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsabklärungen ist als nächstes zu prüfen, ob der westliche Anschluss sinnvoller im Bereich der Auwiesenstrasse oder im Bereich Wylandbrücke (inkl. Tieferlegung der unteren Vogelsangstrasse) zu liegen kommt. Basierend darauf können die Eintragungen im regionalen und kantonalen Richtplan angepasst und gleichzeitig aufeinander abgestimmt werden». Obwohl die Zentrumserfahrung mit Priorität C (ab 2030) eingestuft ist, hätten folgende Schritte gemäss sGVK Anhang A7 bereits stattfinden sollen: Vertiefungsstudie für Anpassung Richtplaneintrag ab 2015, Machbarkeitsabklärungen ab 2016, Projektierung ab 2020, Realisierung ab 2030.

Wird die räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040 betrachtet, würde man davon ausgehen, dass im aufgezeigten Prinzip der Erschliessung der Kammern eine Kammer Seen/Mattenbach erschlossen durch die Zentrumsumfahrung gemäss sGVK die logische Umsetzung wäre. Stattdessen gibt es eine einzige Kammer Winterthur Ost. Diese umfasst Oberwinterthur, Grüze, Mattenbach und Seen und wird ab 2040 über den Autobahnanschluss Oberwinterthur erschlossen. Die Verbindung über die Breite oder Technikumstrasse (aktuell 15'000 Fahrten) ist gekappt. Daraus ergeben sich folgende Fragen:

- 1. Die Zentrumsumfahrung von Vogelsangstrasse bis Grüzefeldstrasse wurde mit dem sGVK vom Grossen Gemeinderat einstimmig zustimmend zur Kenntnis genommen. Wie sieht sich der Stadtrat legitimiert, diese Linie in Winterthur 2040 nicht weiterzuverfolgen?*
- 2. Welche Vorbereitungsarbeiten gemäss sGVK A7 wurden für die Zentrumserschliessung bereits geleistet?*
- 3. Wurde der Raum für Tunnelportale an den beiden Zielpunkten bisher gesichert?*
- 4. Im Zusammenhang mit den grossen Infrastrukturvorhaben in Töss (A1-Ausbau, Brüttener Bahntunnel, evtl. Haltestelle Försterhaus) werden aktuell vertiefte planerische Überlegungen angestellt. Bildet dabei eine quartierverträgliche Zufahrt zum Tunnel auch ein Thema?*
- 5. Wie schätzt der Stadtrat die ökologischen Folgen einer Erschliessung von Seen nach Zürich über Oberwinterthur statt über Töss ein?*
- 6. Sind oder werden Seenerstrasse, Ohrbühlknoten und Erschliessung Neuhegi-Grüze so ausgestaltet, dass die 15'000 zusätzlichen Fahrten aufgenommen werden können?»*

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

1. Kantonaler Richtplan

Der Heiligbergtunnel ist als mittelfristige Massnahme wie folgt enthalten: «Neubau von mehrstreifigem Tunnel im Anschluss an tiefergelegte Vogelsangstrasse, Abklassierung Breitstrasse, Begleitmassnahmen.»

2. Städtisches Gesamtverkehrskonzept

Massnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit und zur Schaffung einer nachhaltigen Mobilität wurden im städtischen Gesamtverkehrskonzept 2010 (sGVK), dem der Grosse Gemeinderat (heute Stadtparlament) 2011 ohne Gegenstimme zugestimmt hat, festgelegt. Seither wurden verschiedene Projekte vorangetrieben. Im Rahmen der Erarbeitung des sGVK ergaben sich zwei als gut beurteilte neue Varianten für die Zentrumsumfahrung, welche von der Unteren Vogelsang bis zur Grüzefeldstrasse führen. Es handelt sich bei beiden Varianten nicht um eine Kapazitätserhöhung für den MIV, sondern um eine Entlastung der für die ÖV-Hochleistungskorridore wichtigen Strassen im Stadtzentrum. Diese reine Verlagerungswirkung ist mit entsprechenden flankierenden Massnahmen zu gewährleisten. Es wurde festgehalten, dass in Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsabklärungen als nächstes zu prüfen sei, ob der westliche Anschluss sinnvoller im Bereich der Auwiesenstrasse oder im Bereich Wylandbrücke (inkl. Tieferlegung der Unteren Vogelsangstrasse) zu liegen kommt. Basierend darauf können die Eintragungen im regionalen und kantonalen Richtplan angepasst und gleichzeitig aufeinander abgestimmt werden.

3. Räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040

Im Bericht zur Räumlichen Entwicklungsstrategie «Winterthur 2040» steht, dass der kantonale Richtplaneintrag zum Heiligbergtunnel beizubehalten sei, um den langfristigen Handlungsspielraum zu bewahren.

Die **erste** Etappe «Morgen» des Erschliessungsprinzips aus «Winterthur 2040» umfasst im Wesentlichen:

- eine Zentrumsentlastung auf Basis der regionalen Verkehrssteuerung (RVS) und dem Steuerungs- und Dosierungskonzept mit konsequenter ÖV-Priorisierung
- schrittweise tiefere Geschwindigkeiten auch auf den Stadtradien (inkl. Tempo 30 auf der Breitstrasse gemäss Zielbild Temporegime)
- eine Nutzung der Potenziale der Pannestreifenumnutzung (PUN) auf der Nationalstrasse
- die Umsetzung der flächendeckenden Blauen Zone

In **zweiter** Stufe wird im Zentrumsbereich schrittweise ein vereinfachtes Erschliessungsprinzip umgesetzt. Die «Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze» verbessert gleichzeitig die Erschliessung der östlichen Kammer von der Autobahn her.

Erst mit der **dritten** Etappe des Erschliessungsprinzips aus «Winterthur 2040» und der Leistungssteigerung der Autobahn (6-Spur-Ausbau) soll die A1 ihre Funktion als «Stadtautobahn» für Winterthur voll wahrnehmen und die Durchfahrt durch das Zentrumsgebiet eingeschränkt werden.

Die Darstellungen auf Seite 93 des Berichts «Winterthur 2040» zeigen schematisch, dass der Durchfahrtswiderstand auf der Breitstrasse schrittweise zunehmen muss, um die angestrebten Ziele zu erreichen. Die Massnahmen über Tempo 30 hinaus sind noch zu prüfen. Die schrittweise Umsetzung des Kammern-Prinzips gemäss «Winterthur 2040» ist zeitlich wie inhaltlich mit der Region, dem Kanton und dem Bund (ASTRA) zu entwickeln. Alternativ zu Abklassierungen oder Durchfahrtsbeschränkungen kann die notwendige Verkehrsentlastung im Zentrumsgebiet mit Mobility Pricing oder Einsatz eines intelligenten technischen Systems, wie in anderen europäischen Städten, erreicht werden.

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

«Die Zentrumsumfahrung von Vogelsangstrasse bis Grüzefeldstrasse wurde mit dem sGVK vom Grossen Gemeinderat einstimmig zustimmend zur Kenntnis genommen. Wie sieht sich der Stadtrat legitimiert, diese Linie in Winterthur 2040 nicht weiterzuverfolgen?»

Wie erwähnt soll der kantonale Richtplaneintrag zum Heiligbergtunnel gemäss «Winterthur 2040» beibehalten werden, um den langfristigen Handlungsspielraum zu bewahren. Im vorliegenden Zielbild ist ein solches Tunnelbauwerk jedoch nicht enthalten. Dies aus zwei Gründen:

- Einerseits, weil eine Umsetzung bis 2040 nicht realistisch ist. Dies ist schon aus dem Eintrag ersichtlich. Es ist technisch, betrieblich, ökologisch und ökonomisch zweifelhaft, ob ein Autotunnel im dicht besiedelten Gebiet zwischen Unterer Vogelsangstrasse auf der Höhe der Wylandbrücke und dem Schulhaus Steinacker machbar und zweckmässig ist. Die personellen und finanziellen Ressourcen der Stadt sollen deshalb auf die Zentrumserschliessung konzentriert werden.
- Andererseits entspricht der Heiligbergtunnel nicht den aktuellen verkehrspolitischen Prioritäten des Stadtrats gemäss Legislaturprogramm und «Winterthur 2040».

Zur Frage 2:

«Welche Vorbereitungsarbeiten gemäss sGVK A7 wurden für die Zentrumserschliessung bereits geleistet?»

Davon ausgehend, die Frage beziehe sich auf die Zentrumsumfahrung, kann gesagt werden, dass noch keine Vorbereitungsarbeiten stattgefunden haben. Zu den Gründen siehe Antwort auf Frage 1.

Zur Frage 3:

«Wurde der Raum für Tunnelportale an den beiden Zielpunkten bisher gesichert?»

Aufgrund eines behördenverbindlichen Richtplaneintrages ist es nicht möglich, konkrete Tunnelportale oder Linienführungen, zum Beispiel gegenüber Privaten zu sichern. Es fehlt dafür eine ausreichende Konkretisierung des Projekts und eine eigentümerverbindliche Festlegung.

Zur Frage 4:

«Im Zusammenhang mit den grossen Infrastrukturvorhaben in Töss (A1-Ausbau, Brüttener Bahntunnel, evtl. Haltestelle Försterhaus) werden aktuell vertiefte planerische Überlegungen angestellt. Bildet dabei eine quartierverträgliche Zufahrt zum Tunnel auch ein Thema?»

Eine quartierverträgliche Zufahrt zu einem möglichen Heiligbergtunnel ist kein Thema. Die Elemente – Autobahn, S-Bahnhaltestelle und Umspannwerk Axpo – bilden den infrastrukturellen Rahmen des gesamten Planungssperimeters, welcher als Masterplan Winterthur Süd bezeichnet ist.

Zur Frage 5:

«Wie schätzt der Stadtrat die ökologischen Folgen einer Erschliessung von Seen nach Zürich über Oberwinterthur statt über Töss ein?»

Damit Winterthur weiterhin gut erreichbar bleibt, die Mobilität stadtverträglich ist und das Netto-Null-Ziel erreicht werden kann, muss auf dem nur begrenzt zur Verfügung stehenden Raum der Anteil an flächeneffizienten Verkehrsmitteln erhöht werden. In der Konsequenz heisst das, dass der Anteil des MIV am «Modal Split» deutlich gesenkt werden muss – auch bei den Wegen von Seen nach Zürich. Auch wenn gewisse übrigbleibende MIV-Fahrten aufgrund der nötigen Verkehrsentlastung im Zentrumsgebiet etwas länger dauern werden, können die Treibhausgasemissionen gesamthaft reduziert werden.

Im Übrigen besteht ein Grossteil des MIV aus innerstädtischem Verkehr (Quelle und Ziel in Winterthur). Dies zeigt, dass ein grosses Verlagerungspotenzial auf andere Verkehrsmittel besteht. Von der Entlastung des MIV profitieren nicht nur Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrende und der Öffentliche Verkehr (innerstädtisch wie regional). Auch Autofahrende, die unbedingt in der Innenstadt sein müssen, erreichen schneller ihr Ziel: Anwohnende, Lieferantinnen und Lieferanten, Handwerkerinnen und Handwerker, Ver- und Entsorgungsverkehr, Gesundheitsdienstleistende und ältere Menschen oder solche, die auf ein Auto angewiesen sind.

Zur Frage 6:

«Sind oder werden Seenerstrasse, Ohrbühlknoten und Erschliessung Neuhegi-Grüze so ausgestaltet, dass die 15'000 zusätzlichen Fahrten aufgenommen werden können?»

Dem Tiefbauamt ist nicht bekannt, welche «15 000 zusätzlichen Fahrten» von Seenerstrasse, Ohrbühlknoten und Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze aufgenommen werden müssen. Wie erwähnt muss der Anteil an flächeneffizienten Verkehrsmitteln erhöht und der Anteil des MIV am «Modal Split» deutlich gesenkt werden. Dies entspricht auch «Winterthur 2040». Es ist dem Stadtrat ein grosses Anliegen, die personellen und finanziellen Ressourcen für die Umsetzung von «Winterthur 2040» einzusetzen. Er will den Schwung von «Winterthur 2040» nutzen und die urbanen und landschaftlichen Qualitäten der Stadt ausbauen, die Quartiere stärken sowie die Mobilität stadtverträglicher machen.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon