

An den
Stadtrat der Stadt Winterthur
Stadthaus
8402 Winterthur

Winterthur, 9. Mai 2011

Vernehmlassung Städtisches Gesamtverkehrskonzept Winterthur (sGVK 2010)

Sehr geehrter Herr Stadtpräsident
Sehr geehrte Damen Stadträtinnen
Sehr geehrte Herren Stadträte

Nachfolgend erhalten Sie die Vernehmlassung zum städtischen Gesamtverkehrskonzept Winterthur (sGVK 2010) im Namen der Handelskammer- und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW). Unsere Vernehmlassung ist in Zusammenarbeit mit dem Verein „Winterthur: agil-mobil“ ausgearbeitet worden und enthält Ergänzungen, soweit diese unseren Verband besonders betreffen. Wir anerkennen, dass der Stadtrat das rGVK2005 kritisch hinterfragte und gemeinsam mit dem Kanton ein neues, städtisches Verkehrskonzept ausarbeitete. Entscheidend ist, dass die Erarbeitung diesmal in Zusammenarbeit zwischen Stadt und Kanton erfolgte. Dies ist unabdingbare Voraussetzung, um politisches Gewicht für die städtischen Anliegen auf Kantons- und Bundesebene zu erhalten, was wiederum Voraussetzung für Beiträge aus den Agglomerationsprogrammen ist.

Wenig erfreut sind wir über die Ergebnisse des städtischen Gesamtverkehrskonzeptes. Wir sehen zwar durchaus positive Ansätze, so beispielsweise die Idee der ÖV-Hochleistungskorridore. Insgesamt gesehen meinen wir aber, dass für eine Verkehrsplanung mit Zeithorizont 2030 kaum innovative und visionäre Vorhaben vorgestellt wurden. Anders formuliert, die Planungen scheinen im Vergleich zu 1994 konzeptionell wenig fortgeschritten zu sein. Die Resultate liegen deshalb deutlich unter unseren Erwartungen.

Grundsätzlich teilen wir die Annahme, dass sich Winterthur in den nächsten Jahren in Richtung einer Twin-City mit der „Stadtmitte“ einerseits und „Neuhegi-Grüze“ andererseits entwickelt. Wir sind auch überzeugt, dass die Stadt bevölkerungsmässig und der Verkehr frequenzmässig weiter wachsen werden.

Aus dieser Überzeugung heraus legen wir grossen Wert darauf, dass Winterthur wieder vermehrt zu einer Wohn- und Arbeitsstadt wird. Mit anderen Worten, die Siedlungs- und Bodenpolitik soll so gestaltet werden, dass in Winterthur nicht nur urban gewohnt, sondern auch vor Ort gearbeitet werden kann. Soweit möglich sollen hier also vermehrt Arbeitsplätze geschaffen werden, damit die Wegpendler-Zahlen sich verringern. Ein Faktor, der für eine Verbesserung der Verkehrssituation in und um Winterthur von Bedeutung ist.

Im Weiteren plädieren wir für eine grundsätzliche Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsplätze in den Gewerbe- und Industriezonen wie auch für die „Einkaufs- und Erlebnismeile“ Altstadt. Dabei ist nicht nur an den ÖV und den MIV zu denken, sondern auch an die geeignete Erreichbarkeit der entsprechenden Betriebe und Geschäfte durch MIV-Benutzer wie Handwerker oder Lieferanten. Zudem kann eine Altstadt nur gefördert werden, wenn in unmittelbarer Nähe auch gut erreichbare Parkhäuser mit genügend Parkplätzen zur Verfügung stehen. Soll doch gerade die Altstadt ein überregionales Einkaufs- und Besucherzentrum sein, das nicht nur mit dem Fahrrad, zu Fuss und mit dem öffentlichen Verkehr, sondern auch mit dem Auto besucht werden kann. Zumal es aus ökologischer wie ökonomischer Sicht gilt, unnötigen Parksuchverkehr bestmöglich zu verhindern.

Die ÖV-Hochleistungskorridore, die wir generell für gut befinden, scheinen gemäss unserer Beurteilung zwei negative Konsequenzen zu haben. Erstens schränken diese den motorisierten Individualverkehr (MIV) massgeblich und gezielt ein, obwohl dieser auch bei einem Modal-Split zugunsten des ÖV quantitativ weiter wächst. Die neue Verkehrsführung mit dem ÖV und den entsprechenden Bepflanzungen verunmöglichen nicht nur das Kreuzen von Lastwagen und Bussen (3 Meterspuren), der permanente Vortritt des ÖV erschwert auch die Durchlässigkeit sowie das Einspuren und Abbiegen des MIVs. Bei einer nominal höheren Anzahl Fahrzeugen als heute, sehen wir diesbezüglich grosse Probleme auf die Stadt zukommen. Dies vor allem deshalb, weil kaum Ersatzkapazitäten in der Form von Neubauten oder Entflechtungen für den MIV vorgesehen werden. Solche Ersatzkapazitäten sind unserer Meinung nach unbedingt nötig, um den ÖV Hochleistungskorridoren zum Erfolg zu verhelfen.

Zweitens meinen wir, dass die ÖV-Hochleistungskorridore so nicht erfolgreich „betrieben“ werden können. „ÖV-Schnellkurse“ auf separaten Spuren, insbesondere in Stosszeiten, lassen sich nämlich trotz entsprechender Nachfrage nur schwer realisieren. Im Weiteren auch deshalb, weil die Busse - trotz Priorität - an gewissen Orten selber „Schlange“ stehen werden. Schliesslich meinen wir auch, dass die ÖV-Korridore aus verschiedenen verkehrstechnischen Gründen eher in der Mitte der Strasse als an den Rändern anzusiedeln wären. Eine solche Aufteilung der Strasse müsste mit Verkehrsmodellen nochmals geprüft werden.

Letztlich vermischen wir aber auch eine übergeordnete, längerfristige ÖV-Vision. Das Thema Stadtbahn auf bisherigen oder neuen ober- oder unterirdischen Gleisen (Strasse, Tunnels, Stelzen) kommt nicht vor. Eine reine Bus-Konzeption (ohne Entflechtung der Wege mit dem MIV) reicht unseres Erachtens langfristig nicht aus. Für den ÖV müssen weitere, parallele und voneinander unabhängige ÖV-Systeme (Bus, Tram, Stadtbahn, U-Bahn) geprüft und für eine mögliche Projektierung über das Jahr 2030 hinaus angedacht werden.

Nach diesen einleitenden Worten erlauben wir uns, das städtische Gesamtverkehrskonzept (sGVK2010) nach unseren bekannten neun politischen Forderungen zu beurteilen. Dies deshalb, weil wir als überparteiliche Organisation mit diesen vor ein paar Jahren antraten, der Stadt Winterthur im Bereich ÖV, MIV, LIV und Siedlungsentwicklung neue verkehrspolitische Impulse zu verleihen. Zum anderen aber auch deshalb, weil diese Forderungen in unseren Reihen politisch breit abgestützt sind. Wir unterlassen es dafür, den offiziellen Fragebogen zur Vernehmlassung auszufüllen, den wir teilweise als zu technisch beurteilen.

1. Sofortige Standstreifenbewirtschaftung auf der A1. Mittelfristiger stadtverträglicher Ausbau der A1.

Das sGVK2010 skizziert anhand der prognostizierten Entwicklung eine mögliche „Bewältigung“ des Verkehrs in der Stadt Winterthur. Die heutige Frequenz auf der A1 wird zwar genannt, wir vermischen aber die Wirkungen des heutigen und des zukünftigen A1-Verkehrs auf die Stadt. Einerseits, weil die A1 eine wichtige Umfahrungs- und Zubringerstrasse von nationaler Bedeutung ist. Andererseits weil für die A1 dringend ein stadtverträglicher Ausbau angezeigt ist. Kommt dieser nicht (oder nicht in der gewünschten Form), wird sich auch der städtische Verkehr massgeblich anders entwickeln. Die A1 ist somit als politische Forderung sowie als Parameter für szenarische Berechnungen des Stadtverkehrs immer mitzubedenken.

2. Langfristige Realisierung der Südostumfahrung

Dass die Südostumfahrung in den nächsten Jahren nicht gebaut wird, ist eine realistische Annahme. In der Dokumentation vermissen wir aber eine langfristige Aussage oder eine Ersatzlösung wie beispielsweise einen Heiligbergtunnel sowie eine tiefergelegte Vogelsangstrasse. Geprüft werden sollte auch, ob Teile der ehemaligen Idee Südostumfahrung allenfalls in der Form einer tieferklassierten Strasse realisiert werden könnten. Das Ersatzprojekt Südostumfahrung mit Heiligbergtunnel und tiefergelegter Vogelsangstrasse müsste zumindest in einem Massnahmenblatt mitgeführt werden. Hierzu fordert agil-mobil, dass für das Aggloprogramm 2. Generation eine Projektierung ausgearbeitet wird.

3. Verkehrserschliessung des Gebietes Sulzerareal Stadtmitte

Bezüglich der ÖV-Hochleistungskorridore haben wir unsere Zweifel bereits angebracht. Wir vermissen zu diesem Thema auch die nötige Ersatzkapazität für den MIV. Es fehlen der Heiligbergtunnel sowie die tiefergelegte Vogelsangstrasse, welche die Zürcherstrasse entlasten würden und so eine bessere Erschliessung des Sulzer Areals brächten.

4. Erschliessungsstrasse Oberwinterthur

Wir begrünnen die Aufnahme der Entlastungsstrasse Oberwinterthur in das sGVK mit der Priorität A. Die weiteren Arbeiten dazu müssen mit höchster Dringlichkeit weiter vorangetrieben werden, damit dazu ein konkretes Projekt zuhanden des Aggloprogrammes eingegeben werden kann. Wir erwarten hierzu auch einen verbindlichen Zeitplan. Bei der Ausarbeitung des konkreten Projektes ist insbesondere die Berücksichtigung von guten Zugangsmöglichkeiten von den Unternehmen zur Erschliessungsstrasse wichtig, ohne dass durch die Realisierung bestehende Unternehmen beeinträchtigt werden.

5. Fliessender Verkehr auf den Hauptachsen

Das sGVK2010 geht richtigerweise von wachsenden Verkehrsströmen aus. Hierbei soll sich der Modal-Split zugunsten des ÖV verbessern. Wir sind jedoch überzeugt, dass die vorgeschlagenen Massnahmen den Verkehr nicht zum Fliessen bringen. Einerseits wird der MIV durch die baulichen Massnahmen (Spurverengung auf 3m => schwierige Kreuzung von Lastwagen und Bussen), die spezielle Anordnung der Spuren sowie durch die jeweilige Priorität des ÖV gezielt eingeschränkt respektive verlangsamt. Andererseits werden selbst die Busse an gewissen Orten im Stau stehen. Insofern müssen diesbezüglich noch weitere Überlegungen, beispielsweise einer teilweisen Entflechtung von ÖV und MIV sowie möglicher Ersatzkapazitäten, angestellt werden.

6. Verbessertes Parkplatzangebot

Ein wachsendes Bevölkerungs- und Verkehrsaufkommen setzt für uns auch die Schaffung von genügend Parkraum in der Nähe der Altstadt wie auch an wichtigen, verkehrstechnischen Knotenpunkten voraus. Die Stadt Winterthur soll schliesslich auch für Gäste aus Nah und Fern eine erreichbare und attraktive Besuchs-, Kultur-, Flanier- und Einkaufsstadt sein. Hierfür sind entsprechende Parkplätze – unabhängig vom Parkplatzkompromiss – absolut nötig. Im Weiteren fehlen uns gezielte Überlegungen zu park and ride Möglichkeiten am Rande der Stadt wie auch im Zentrum.

7. Ausbau der S-Bahn Zürich

Die Kapazitäten der S-Bahn Zürich sind heute weitgehend ausgeschöpft. Für eine verbesserte, verkehrsmässige, innerstädtische Situation sind über die Zeit von 2030 hinaus neue Haltestellen sowie entsprechende Fahrplanoptimierungen zu prüfen und mit höherer als der vorgesehenen Priorität ins Verkehrskonzept aufzunehmen. Hierbei wären auch innovative Lösungen im Sinne einer Stadtbahn zu prüfen.

8. Ausbau des Busangebots und Optimierung des Betriebskonzepts

An verschiedenen Stellen wird über eine Optimierung des Busangebots diskutiert. Wir begrünnen dies ausdrücklich. Die Querung Grüze – St.Galler-Strasse sehen wir zudem als geschickte und zukunftsweisende Massnahme an. Sie muss weiterverfolgt und konkretisiert werden. Geprüft werden sollte aber auch, ob über Alternativrouten nicht allenfalls eine gezielte Entflechtung von Bus- und Autoverkehr möglich wäre. Dies würde sowohl dem ÖV als auch dem MIV helfen. Zudem ist kritisch zu hinterfragen, ob die Busversion wirklich für alle

Quartiere die optimale ÖV-Anbindung ist. Vielleicht gäbe es im längerfristigen Sinn für bestimmte Routen schnellere und technisch bessere Verbindungen (z. B. Stadtbahn; besondere Tramlinie). Letztlich fordern wir auch, dass den Taxis die Benutzung der Busspuren teilweise zu erlauben sei. Sind diese doch ebenfalls wichtige „Feinverteiler“ des öffentlichen Verkehrs.

9. Realisierung des Brüttener (Bahn-)Tunnels

Auch wenn die Verbindungen von und zur Stadt Zürich im sGVK2010 nur am Rande eine Rolle spielen, so meinen wir, dass die Forderung des Brüttener Bahntunnels auch in diesem wichtigen Winterthurer Verkehrsdokument eine gebührende Erwähnung erfahren muss.

Zusammenfassung

Die Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW) anerkennt den Einsatz aller Beteiligten bei der Erstellung des Gesamtverkehrs-Konzeptes. Insgesamt gesehen fallen die Resultate dieser umfangreichen Arbeit aber deutlich unter unseren Erwartungen aus. Ebenfalls sei an dieser Stelle der Hinweis gestattet, dass die angesetzte Vernehmlassungsfrist von rund einem Monat eine vertiefte oder gar abschliessende Beurteilung des Verkehrskonzeptes verunmöglicht hat.

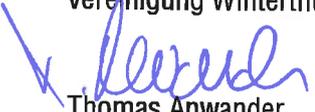
Wir meinen, dass GVK2010 positive Ansätze beinhaltet (z. B. die ÖV-Hochleistungskorridore oder die Querung Grüze). Dennoch fehlen uns kreative und innovative Überlegungen, wie Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmer und Anbieter (Geschäfte in der Altstadt, Handwerker, Lieferanten) erzielt werden könnten. Schliesslich vermissen wir auch konkrete Projekte, die sofort an die Hand genommen und im Rahmen des Agglomerationsprogrammes der 2. Generation mit Hoffnung auf Erfolg eingereicht werden könnten.

In diesem Sinne fordern auch wir den Stadtrat auf, gemäss unseren Ausführungen projektierte Massnahmen zu überarbeiten, visionärere Lösungen über das Jahr 2030 hinaus zu entwickeln, sowie die möglichen Agglo-Projekte fristgemäss zu konkretisieren und für die Einreichung bei den zuständigen Behörden auszuarbeiten.

Schliesslich hat der vorliegende Projektierungsverlauf einmal mehr deutlich gezeigt, dass mit (nicht zuletzt konkreten) Verkehrsfragen ein direkt dem Stadtrat unterstellter Verkehrsplaner zu beauftragen ist.

Mit freundlichen Grüssen

Handelskammer und Arbeitgeber-
vereinigung Winterthur (HAW)


Thomas Anwänder
Präsident


Christian Modl
Geschäftsführer