

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Antrag und Bericht zum Postulat betreffend neues Verkehrsregime im Norden der Altstadt, eingereicht von den Gemeinderäten F. Landolt (SP), R. Diener (Grüne/AL) und Gemeinderätin A. Steiner (GLP)

Antrag:

1. Vom Bericht des Stadtrates zum Postulat betreffend neues Verkehrsregime im Norden der Altstadt wird in zustimmendem Sinn Kenntnis genommen.
2. Das Postulat wird damit als erledigt abgeschrieben.

Bericht:

Am 16. April 2012 reichten die Gemeinderäte Felix Landolt namens der SP-Fraktion, Reto Diener namens der Grünen/AL-Fraktion und Gemeinderätin Annetta Steiner namens der glp-Fraktion mit 28 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgendes Postulat ein, welches vom Grossen Gemeinderat am 15. April 2013 überwiesen wurde:

„Der Stadtrat wird eingeladen ein neues Verkehrsregime für den motorisierten Verkehr im Norden der Altstadt von Winterthur zu prüfen. Es soll untersucht werden wie die Museumsstrasse vom motorisierten Verkehr befreit werden kann ohne zusätzliche Belastung der Stadthausstrasse. Dadurch würde ein grosszügiger und äusserst attraktiver Freiraum zwischen der Stadthausstrasse, dem Stadtgarten, dem Theater, dem Kongress- und Kirchgemeindehaus Liebestrasse und dem Kunstmuseum entstehen.

Begründung

Winterthur hat den Ruf und den Charakter einer Gartenstadt. Es war eine städtebauliche Pioniertat, dass das Gebiet rund um die Altstadt nach dem Zuschütten der Stadtgräben und nach dem Abbruch der Stadtmauern nicht einfach überbaut, sondern als Grüngürtel gestaltet wurde. Der Stadtgarten entstand aus einem Wettbewerb zu Beginn des 20sten Jahrhunderts und markiert den Beginn eines bewussten und sorgfältigen Umgangs mit dem öffentlichen Raum.

Winterthur durchlebt einen starken Wandel und wächst in grossem Tempo. Umso wichtiger ist es, dass dem Charakter der Gartenstadt durch die Schaffung von zusätzlichen Frei- und Grünflächen Rechnung getragen wird. Im Gebiet von Neuhegi kann der Eulachpark als sehr positives Beispiel einer vorausschauenden Stadtplanung betrachtet werden.

Würde es gelingen die Museumsstrasse vom Durchgangsverkehr zu entlasten oder zu befreien würde ein grosszügiger und äusserst attraktiver Freiraum zwischen der Stadthausstrasse, dem Stadtgarten, dem Theater, dem Kongress- und Kirchgemeindehaus Liebestrasse und dem Kunstmuseum entstehen, welcher in bester Tradition der Gartenstadt stünde.

Das Postulat verlangt eine Prüfung, ob die beschriebene Erweiterung des Stadtgartens mit den Bedürfnissen des motorisierten Verkehrs vereinbar ist. Unter anderem müssen folgende Fragen geklärt werden:

- *Kapazität einer gegenläufig befahrenen St. Georgenstrasse*
- *Konzeptionelle Klärung der Umgestaltung des St. Georgenplatzes*
- *Klärung der Erreichbarkeit des Parkhauses Stadttheater und der Parkfelder an der Sträulistrasse, der Liebestrasse und unter dem Kunsthaus-Anbau von beiden Seiten der Stadt*
- *Wie kann verhindert werden, dass die Stadthausstrasse nicht mit zusätzlichem Durchgangsverkehr belastet wird.“*

Der Stadtrat äussert sich dazu wie folgt:

1. Vorgeschichte und Ausgangslage

1973 hat die Winterthurer Stimmbevölkerung der Volksinitiative für ein autofreies Stadtzentrum deutlich zugestimmt. Der Stadtrat wurde mit der Initiative beauftragt, Vorlagen zur Umsetzung eines motorfahrzeugfreien Stadtzentrums auszuarbeiten. Als Stadtzentrum in diesem Sinne war das Gebiet zwischen St.-Georgen-Strasse, Bahnhofplatz, Technikumstrasse und General-Guisan-Strasse gemeint. Die Durchsetzung des neuen Verkehrsregimes setzte gestalterische Massnahmen voraus. Dafür waren Projekte auszuarbeiten und Kredite zu sprechen.

Die St.-Georgen-Strasse im Gegenverkehr zu führen und die Museumstrasse vom Durchgangsverkehr zu befreien, wurde ohne einen Ausbau der St.-Georgen-Strasse auf 3 oder 4 Spuren als nicht umsetzbar eingeschätzt. Gegen einen vierspurigen Ausbau formierte sich aber heftiger Widerstand. Daraufhin hat der Stadtrat eine bescheidenere Lösung vorgeschlagen.

Mit der Zustimmung zum Kredit für die Verlängerung der General-Guisan-Strasse und dem zweispurigen Ausbau der St.-Georgen-Strasse hiess der Winterthurer Soverän 1976 ein abgeändertes Verkehrskonzept gut, wonach bis auf Weiteres je im Einbahnverkehr die St.-Georgen-Strasse und in der Gegenrichtung die Museumstrasse als Nordtangente des Stadtzentrums dienen sollten. Damit ist nach dem Grundsatz «jüngeres Recht vor älterem Recht» die 1973 mit der Volksinitiative geforderte verkehrsfreie Museumstrasse nicht mehr im Perimeter des verkehrsfreien Stadtzentrums.

Dank privater Initiative konnten sodann Untertor und Marktgasse bald zu einer einheitlichen und zusammenhängenden Fussgängerachse ausgestaltet werden.

In den folgenden Jahren wurde durch den Bau der unterirdischen Parkhäuser COOP City, Theater am Stadtgarten und Winterthur Versicherungen das Parkraum-Angebot auf der Nordseite der Altstadt beträchtlich erhöht. Damit waren gute Voraussetzungen dafür geschaffen, weitere Parkplätze in der Innenstadt aufzuheben und für die Gestaltung entsprechende Projekte vorzubereiten. In der Folge bewilligte der Grosse Gemeinderat Kredite für die fussgängerfreundliche Gestaltung der Münzgasse, der Badgasse, des Fischermarktes, des Obertors, des Kirchplatzes, der Kasinostrasse und des Bahnhofplatzes. All diese Projekte konnten verwirklicht werden.

Gegen die 1982 vom Stadtrat publizierten weiteren Verkehrsbeschränkungen wurde eine Vielzahl von Rekursen eingereicht. Umstritten waren vor allem die Aufhebung weiterer Parkplätze am Graben und in der Steinberggasse sowie Verkehrsbeschränkungen auf der Stadthausstrasse. Es entschieden der Statthalter 1984 und der Regierungsrat 1986 zugunsten der Rekurrenten.

1985 unterbereitete der Stadtrat dem Stimmvolk einen Antrag zur «Neuumschreibung der verkehrarmen Zone in der Altstadt». Damit sollte der Gemeindebeschluss von 1973 für ein

autofreies Stadtzentrum aufgehoben werden. Der stadträtliche Antrag hätte die verkehrsarme Zone auf das Gebiet der Altstadt beschränkt. Er wurde vom Stimmvolk aber knapp abgelehnt. Bereits 1980 und 1985 wurden zwei Initiativen abgelehnt bzw. zurückgezogen, die eine Neuumschreibung des autofreien Stadtzentrums anstrebten.

Nach intensiven Diskussionen gelang es 1986, im Rahmen der Arbeitsgruppe Altstadt, zwischen den einzelnen Gruppierungen eine Einigung über das Verkehrsregime zu finden. Die entsprechende Regelung trat zu Beginn des Jahres 1987 in Kraft (unter anderem autofreier Graben und autofreie Steinbergasse).

1996 wurden die Parkplätze auf dem Neumarkt aufgehoben, so dass 1999 die Altstadt zur heutigen Fussgängerzone wurde. 2003 wurde der neugestaltete Neumarkt zur Nutzung freigegeben.

2. Einschätzung und Erkenntnisse der verkehrstechnischen Machbarkeit

Im Hinblick auf das Postulat wurde eine Grobabklärung der verkehrstechnischen Machbarkeit, die St.-Georgen-Strasse im Gegenrichtungsverkehr zu führen, vorgenommen. Diese Verkehrsführung würde eine Entlastung der Museumstrasse vom Durchgangsverkehr ermöglichen. Die Erschliessung der grossen Parkieranlagen wie beispielsweise COOP City, Theater am Stadtgarten und Museumsplatz sowie die sonstigen Zubringer müssten nach wie vor über die Museum-, Merkur- und Theaterstrasse erfolgen.

Die Museumstrasse weist heute je nach Abschnitt zirka 700 – 1'000 Fahrten in den Hauptverkehrszeiten auf (17 - 18 Uhr). Auch die St.-Georgen-Strasse führt ungefähr diese Verkehrsmenge. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) auf diesen beiden Achsen betrug 2012 in der Summe maximal 16'500 Fahrzeuge. (Als Vergleich: Die Technikumstrasse weist je nach Abschnitt einen DTV von 19'000 – 22'000 Fahrzeuge auf). Die Stauräume zu Hauptverkehrszeiten sind in beiden Strassenabschnitten weitgehend ausgelastet. Es wird davon ausgegangen, dass auch nach einer Befreiung der Museumstrasse vom Durchgangsverkehr nach wie vor zirka 200 Fahrten in der Hauptverkehrszeit die Museumsstrasse befahren würden.

Aufgrund der durchgeführten verkehrstechnischen Untersuchung können folgende Erkenntnisse gezogen werden:

- Eine erste grobe Abschätzung zeigt, dass es möglich erscheint, die heutigen Verkehrsmengen auf der St.-Georgen-Strasse mit je einer Spur pro Fahrtrichtung im Gegenverkehr abzuwickeln. Dies müsste aber noch vertieft untersucht werden.
- Die Führung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf der St.-Georgen-Strasse im Gegenverkehr bedeutet aber eine Reduktion der MIV-Kapazitäten und des Stauraumes. Die Reduktion des Stauraumes würde auch die Flexibilität der ÖV-Bevorzugung an den Knoten Talegg und Wülflingerunterführung (Wülflingerstrasse) beeinträchtigen.
- Der Strassenquerschnitt beträgt in der St.-Georgen-Strasse zum Teil lediglich 6 Meter. Der Gehweg variiert und misst zum Teil auch nur knapp 2 Meter Breite. Gemäss Schweizer Norm (SN) müsste der Strassenquerschnitt 6.80 Meter (bei Tempo 50 und einem Begegnungsfall zweier Lastwagen) bzw. 6.10 Meter betragen (bei Tempo 30 und einem Begegnungsfall zweier Lastwagen). Mit dem vorhandenen grossen Verkehrsaufkommen und dem Schwerverkehrsanteil wäre aus fachlicher Sicht eine Verbreiterung der 6 Meter Fahrspur zu empfehlen. Dies würde Landerwerb bedingen, da eine Gehwegbreite von 2 Meter nicht unterschritten werden sollte. Ohne merkliche

Strassenverbreiterung müsste in jedem Fall ein Velofahrverbot verfügt werden. Für die Einführung durchgehender Radstreifen auf der St.-Georgen-Strasse wären in jedem Fall weitere Landflächen notwendig.

- Die Verlagerung des Verkehrs auf die St.-Georgen-Strasse würde die Aufhebung von einzelnen Abbiegebeziehungen bedingen, was jedoch als vertretbar beurteilt wird. Die wegfallenden Abzweigungsmöglichkeiten führen allerdings zu Umwegfahrten für den MIV und können auch Beziehungen für die Velofahrenden erschweren.
- Die einzelnen Knoten entlang der St.-Georgen-Strasse müssten zum Teil angepasst werden. Erste grobe Untersuchungen zeigen, dass dies vom Platzbedarf her betrachtet im heutigen Strassenraum möglich erscheint, aber nur mit grösseren baulichen Anpassungen. Beispielsweise müsste die Wüflingerunterführung in Folge der neuen Verkehrsführung baulich umgestaltet werden. Oder die Fussgängerunterführung auf der Höhe Theaterstrasse wäre aufzuheben, um eine Abbiegespur zu ermöglichen. Die städtebaulichen Auswirkungen auf das Ortsbild und die Kosten wurden jedoch nicht näher untersucht.

Um die definitive Machbarkeit zu klären, wären aus Sicht des Stadtrats folgende zusätzliche Abklärungen erforderlich:

- Verkehrsmanagementkonzept für die Strassenzüge rund um die Altstadt, um die Auswirkungen einer Sperrung der Museumstrasse auf den Handlungsspielraum der Buspriorisierung im Altstadtbereich beurteilen zu können.
- Betriebs- und Gestaltungskonzept für den Strassenzug St.-Georgen-Strasse – General-Guisan-Strasse, damit die städtebaulichen Auswirkungen auf das Ortsbild, die Kosten und die verkehrlichen Auswirkungen eines Gegenverkehrsregimes in diesem Strassenzug beurteilt werden können.
- Verkehrskonzept für die nördliche Altstadt, in dem die künftige MIV-Erschliessung (z.B. der Parkieranlagen entlang der Museumstrasse), die Fuss- und Veloführung sowie die erforderlichen flankierenden Massnahmen untersucht und festgelegt werden.

3. Tieferlegung der Museumstrasse

Vor einigen Jahren wurde von privaten Investoren die Idee, ein Parkhaus unter dem Stadtpark zu erstellen, an die Stadt herangetragen. Dabei wurde auch die Idee ins Spiel gebracht, die Museumstrasse tiefer zu legen und zu überdecken. Die Kosten für die Tieferlegung müsste die öffentliche Hand tragen. Die Idee ist schon aus Kostengründen unrealistisch, auch wenn es sich bei der Museumstrasse um eine kantonal klassifizierte Strasse handelt (der Kanton würde die Kosten kaum tragen, da die Tieferlegung nicht aus verkehrstechnischen Gründen erfolgte). Zudem wären die grossen baulichen Eingriffe bei den Tunnelportalen aus städtebaulichen Gründen sehr problematisch. Dieser Lösungsansatz ist daher nicht weiterzuverfolgen.

4. Schlussfolgerung zur Forderung einer verkehrsarmen Museumstrasse

Der Stadtrat erachtet es aus folgenden Gründen nicht als zweckmässig zum jetzigen Zeitpunkt die Idee einer verkehrsarmen Museumstrasse vertieft zu prüfen:

- Der Fokus muss in der Verkehrsplanung auf die Sicherstellung eines funktionierenden Verkehrsnetzes, die Busbevorzugung, die Sicherstellung der Verkehrserschliessung in

Neuhegi-Grüze (z.B. Querung Grüze, Zentrumserschliessung, Verbesserung Langsamverkehr) und auf den Masterplan Stadtraum Bahnhof gelegt werden.

- In der Museumstrasse besteht nur punktuell Querungsbedarf (z.B. im Bereich Merkurplatz, beim Theater Winterthur, bei der Villa Sträuli und beim Museumsplatz) und nicht flächig (wie zum Beispiel in der Stadthausstrasse). Dies zeigte auch die «Testplanung zum Musikpavillon und Stadtgarten» (2010). Daher wäre es zielführender, mit verschiedenen Massnahmen wie Temporeduktion und punktuellen gestalterischen Aufwertungen eine Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr anzustreben (Erhöhung der Aufenthaltsqualität). Auch aus Sicht des Kosten-/Nutzenverhältnisses ist der Lösungsansatz einer punktuellen Aufwertung der Verkehrsumlegung vorzuziehen. Dazu ist anzumerken, dass die Museumsstrasse eine überkommunal klassierte Strasse ist und eine Temporeduktion durch den Kanton bewilligt werden müsste.
- Die ÖV-Priorisierung hat beim Stadtrat und beim Grossen Gemeinderat (siehe Motion «Mehr freie Fahrt für den Bus in Winterthur» GGR-Nr. 2012-071) einen hohen Stellenwert. Sie ist ein zentrales Element, um den Verkehrsfluss auch langfristig sicherzustellen. Ohne fundierte Abklärung, welche Auswirkungen eine Verkehrsumlegung auf die St.-Georgen-Strasse auf die Busbevorzugung hat, erachtet es der Stadtrat nicht als sinnvoll, diese Idee weiterzuverfolgen. Die Planung für die ÖV-Priorisierung sollte in der kommenden Legislatur 2014/18 stattfinden.
- Infolge der sehr knappen personellen und finanziellen Möglichkeiten der Stadt Winterthur und im Gesamtkontext der anstehenden Aufgaben im Bereich Verkehrsplanung kann zur Zeit der Aufwertung der Museumstrasse keine hohe Priorität beigemessen werden. Daher muss auf weitere Aktivitäten in dieser Sache verzichtet werden.

5. Weiteres Vorgehen

Wie in Kapitel 4 dargelegt, erachtet es der Stadtrat nicht als zielführend, die Idee einer verkehrsrmen Museumstrasse in den nächsten Jahren weiterzuverfolgen. Der Stadtrat sieht aber in der Museum- sowie in der Stadthausstrasse durchaus ein Aufwertungspotenzial. Aus Kosten-/Nutzenüberlegungen ist ein baulicher und/oder verkehrstechnischer Eingriff erst mit einem anstehenden Sanierungsbedarf realistisch. In der Museum- und Stadthausstrasse stehen nach jetzigem Wissensstand in den nächsten Jahren aber keine grösseren Sanierungsarbeiten an.

Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist der Vorsteherin des Departements Bau übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder