

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Beantwortung der Schriftlichen Anfrage betreffend Umsetzung des «Verkehrskonzepts Neuwiesen», eingereicht von Gemeinderat Ch. Griesser (Grüne) und Gemeinderätin A. Steiner (GLP)

Am 14. Dezember 2015 reichten Gemeinderat Christian Griesser (Grüne) und Gemeinderätin Annetta Steiner (GLP) folgende Schriftliche Anfrage ein:

„Die Vorhaben im Rahmen des Masterplan Bahnhof und der vorgesehene Rahmenkredit stiessen im Vorfeld der Volksabstimmung 2009 bei Bevölkerung und Quartiervereinen westlich des Bahnhofs auf grosse Skepsis bis Ablehnung. Als Folge der geplanten Sperrung der Rudolfstrasse wurde eine Zunahme bzw. eine nicht mögliche Reduzierung des nicht quartiergebundenen Durchgangsverkehrs auf verschiedenen Quartierstrassen befürchtet. Über den Grossen Gemeinderat wurde daher der Stadtrat verpflichtet, die Auswirkungen der Sperrung Rudolfstrasse und die Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung genauer zu untersuchen. In der Folge legte der Stadtrat das «Verkehrskonzept Neuwiesen» vor. Es enthält Lösungsansätze, welche in mehreren Schritten umgesetzt werden sollen. In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

- 1. 2009 hat das Stimmvolk einem Rahmenkredit für die Realisierung der Teilprojekte des Masterplans Stadt- raum Bahnhof zugestimmt. Darin enthalten ist die Umsetzung des Verkehrskonzepts Neuwiesen. Welche Teile des Konzepts sind bereits umgesetzt, und welche sind noch offen?*
- 2. In den Abstimmungsunterlagen wurde für das Teilprojekt Verkehrskonzept Neuwiesen eine voraussichtliche Beanspruchung des Rahmenkredit von 5 Mio. Fr. angegeben. Welcher Anteil der 5 Mio. Fr. wurde bisher für welche Massnahmen eingesetzt?*
- 3. 2010 / 2011 kam es bei der Umsetzung von Massnahmen aus dem VK Neuwiesen zu Differenzen mit den betroffenen Quartiervereinen. Daraufhin hat der Stadtrat mit den Betroffenen ein Umsetzungskonzept erar- beitet (StRB vom 19.9.2012). Sieht sich der Stadtrat grundsätzlich immer noch an dieses Umsetzungskon- zept gebunden?*
- 4. Das Umsetzungskonzept sieht einen festgeschriebenen Zeitplan vor, der – vorbehältlich von Rekursen – schrittweise zur weitgehenden „Unterbindung des Durchgangsverkehrs in den Quartieren“ bis spätestens Ende 2024 führt. Erachtet der Stadtrat den abgemachten Zeithorizont (trotz kurzfristiger Sistierung infolge Personalmangels) nach wie vor als machbar?*
- 5. Reichen gemäss Einschätzung des Stadtrates die restlichen finanziellen Mittel aus dem Rahmenkredit, um die dafür erforderlichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen zu projektieren und umzusetzen?*
- 6. Wann plant der Stadtrat dem Grossen Gemeinderat einen entsprechenden Kredit für die Umsetzung der noch ausstehenden Massnahmen des Verkehrskonzepts Neuwiesen zu beantragen?*
- 7. Gemäss Verkehrskonzept Neuwiesen sind Wechselwirkungen zwischen der Verkehrssituation im Quartier und der geplanten Realisierung eines öV-Hochleistungskorridors auf der Wülflingerstrasse möglich. Negati- ve Auswirkungen der Verkehrsberuhigung im Quartier auf das Hauptnetz sind zu vermeiden; umgekehrt sind aber auch unerwünschte Auswirkungen des Hochleistungskorridors auf das Quartier auszuschliessen. Mit der geplanten Dosierungsanlage Schloss Wülflingen soll demnächst ein Meilenstein des öV- Hochleistungskorridors an der Wülflingerstrasse realisiert werden. Ist sichergestellt, dass diese Massnahme keine negativen Auswirkungen auf das Quartier hat? Ist der Stadtrat bereit, um dies zu garantieren, dem Grossen Gemeinderat gleichzeitig mit dem Kreditantrag Knoten/Dosierungsanlage Schloss Wülflingen auch die ausstehenden Massnahmen des Verkehrskonzepts Neuwiesen (Teilprojekt Rahmenkredit) zu unterbrei- ten?*
- 8. Ein wesentlicher Baustein der ausstehenden Massnahmen in den Quartieren sind die „temporären Fahrver- bote im Quartier“ nachts und an Wochenenden. Zahlreiche Bauarbeiten an Quartierstrassen und Veranstal- tungen in der Eulachhalle, die jeweils zu partiellen Sperrungen führten, haben in den letzten Jahren gezeigt, dass Fahrverbote weder an Wochenenden noch unter der Woche erhebliche Probleme auf dem Hauptnetz*

verursachten. Ist der Stadtrat daher bereit, die temporären Fahrverbote ohne den ursprünglich angedachten vorgängigen Versuch auszuschreiben?“

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

1. Masterplan Stadtraum Bahnhof

Am 17. Mai 2009 haben die Stimmberechtigten der Stadt Winterthur dem Rahmenkredit Masterplan Stadtraum Bahnhof in der Höhe von 84 Millionen Franken zugestimmt. Durch die Annahme der Vorlage hat das Volk die Ausgabenkompetenz für die einzelnen Projekte an den Grossen Gemeinderat delegiert. Bestandteile des Rahmenkredits sind folgende sechs Teilprojekte:

- Gleisquerung Stadtmitte (2.Etappe)
- Rudolfstrasse
- Verkehrskonzept Neuwiesen
- Bahnhofplatz Süd (Busbahnhof)
- Personenunterführung Nord
- Veloquerung Nord

2. Verkehrskonzept Neuwiesen

Beim Teilprojekt «Verkehrskonzept Neuwiesen» wurde 2009 in der Abstimmungszeitung Folgendes festgehalten:

«Durch die Schliessung der Rudolfstrasse kommt es zu einer Verlagerung des bisherigen Durchgangsverkehrs. Mit dem Verkehrskonzept Neuwiesen wurden die Auswirkungen untersucht und bauliche sowie betriebliche Massnahmen vorgeschlagen. So sind unter anderem die Knoten Neuwiesenstrasse / Wülflingerstrasse und Neuwiesenstrasse / Schützenstrasse umzubauen, damit sie leistungsfähiger werden. Die baulichen und betrieblichen Massnahmen an diesen Knoten sollen durchgeführt werden, bevor die Rudolfstrasse für den Durchgangsverkehr geschlossen wird.»

Das Ziel des Verkehrskonzepts Neuwiesen ist demnach, die negativen verkehrlichen Begleiterscheinungen, infolge der Schliessung der Rudolfstrasse für den Durchgangsverkehr, zu minimieren.

2.1 Neuwiesenstrasse und Schützenstrasse im Fokus

Die verkehrsplanerischen Auswirkungen der Sperrung der Rudolfstrasse für den Durchgangsverkehr wurden im «Verkehrskonzept Neuwiesen» (Schlussbericht vom 12. November 2008) aufgezeigt. Der Stadtrat hat diesem Konzept zugestimmt. Zum Konzept gehören Massnahmen zugunsten des Wohnschutzes ebenso wie die Erhöhung der Leistungsfähigkeit von Verkehrsknoten. Im Bericht wird festgestellt, dass es vor allem auf der Neuwiesen- und Schützenstrasse zu Verkehrsverlagerungen kommt. Insbesondere auf der Achse Neuwiesenstrasse ist mit wesentlich mehr Verkehr zu rechnen. Die Auswirkungen auf die Schützenstrasse wurden als klein eingestuft.

2.2 Schrittweises Vorgehen

Das «Verkehrskonzept Neuwiesen» schlägt ein Vorgehen in drei Schritten zum Schutze der Wohnquartiere vor. Im ersten und zweiten Schritt sind in den betroffenen Quartieren Verkehrsanordnungen (z.B. Tempo-30, Lastwagenfahrverbote, Unterbindung von Abbiegebeziehungen) zur Steigerung der Wohnqualität einzuführen, die Sicherheit für den querenden Fuss- und Veloverkehr zu verbessern (Neuwiesenstrasse) und die Kapazität des übergeordneten Verkehrsnetzes an den Knoten Neuwiesen- / Schützenstrasse und Neuwiesen- / Wülflingerstrasse zu erhöhen. Im dritten und letzten Schritt sollen die Auswirkungen der bisherigen Massnahmen analysiert werden. Auf der Basis dieser Analyse können dann, sofern ausgewiesen, weitergehende Massnahmen zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs in den Quartieren, unter Berücksichtigung der Sicherstellung der Kapazität zur ÖV-Priorisierung auf der Wülflingerstrasse, eingeleitet werden.

Von den Quartiervereinen wurde die Befürchtung geäussert, dass es infolge neuer Nutzungen (z.B. Wintower, Stadion Schützenwiese, Sulzerareal, Hauptbahnhof) und genereller Überlastung des übergeordneten Strassennetzes zu Ausweichverkehr in den Wohnquartieren kommen könnte. Diese Befürchtungen haben keinen direkten Zusammenhang mit der Schliessung der Rudolfstrasse.

3. Umsetzungskonzept «Massnahmen zur Reduktion des Durchgangsverkehrs»

In einem offenen Brief im Jahr 2011 an den Stadtrat äusserten die Quartiervereine Neuwiesen, Blumenau, Oberfeld und Brühlberg zusammen mit der Interessengemeinschaft Hessengüetli und dem VCS Winterthur Befürchtungen, dass die aktuellen Entwicklungen im Sulzerareal und beim Hauptbahnhof mehr Verkehr generieren werden, als die getroffenen Massnahmen in den ersten beiden Schritten des «Verkehrskonzepts Neuwiesen» bewältigen können. Sie forderten den Stadtrat auf, den Schritt 3 des Konzepts vorzuziehen und damit das Quartier proaktiv vor möglichen negativen Auswirkungen des Strassenverkehrs zu schützen. Der Stadtrat beauftragte 2011 das Departement Bau, im Rahmen eines partizipativen Prozesses, Massnahmen gegen den Durchgangsverkehr aufzuzeigen und dem Stadtrat einen Vorschlag zur Umsetzung vorzulegen.

Beim Schritt 3 des «Verkehrskonzepts Neuwiesen» geht es um weitergehende Massnahmen zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs in den Quartieren. Sie hängen nicht mehr direkt mit den Auswirkungen der Schliessung der Rudolfstrasse für den Durchgangsverkehr zusammen.

In den Jahren 2011 und 2012 wurde mit den betroffenen Quartiervereinen ein Konzept mit konkreten Massnahmen ausgearbeitet. Der Stadtrat stimmte dem Umsetzungskonzept «Massnahmen zur Reduktion des Durchgangsverkehrs» 2012 zu. Es konkretisierte den Schritt 3 aus dem «Verkehrskonzept Neuwiesen» von 2008.

4. Umgesetzte Massnahmen gegen den Durchgangsverkehr in den Quartieren Neuwiesen, Blumenau, Oberfeld und Brühlberg

Seit die Planung, die Rudolfstrasse für den durchfahrenden Verkehr zu schliessen, im Gang ist, wurden bereits etliche Massnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in den Quartieren Neuwiesen, Blumenau, Oberfeld und Brühlberg umgesetzt. Wie oben erwähnt, haben aber nicht alle einen direkten Zusammenhang mit der Schliessung der Rudolfstrasse, sondern sollen generell die Attraktivität für den Durchgangsverkehr in diesen Quartieren reduzieren. In der Antwort zur Frage 1 werden alle umgesetzten Massnahmen aufgeführt.

5. Nächste ausstehende Massnahmen

Gemäss dem Umsetzungskonzept «Massnahmen zur Reduktion des Durchgangsverkehrs» von 2012 wären nachfolgende zwei Versuchsanordnungen als nächste Schritte vorgesehen gewesen:

- Einbahnstrasse in der Oberfeldstrasse (im Abschnitt Hohfurri- und Eckwiesenstrasse) mit erlaubter Fahrtrichtung Wülflingen
- Auf der Hessengüetlistrasse zwischen Oberfeldstrasse und Brühlgartenstrasse sowie auf der Wartstrasse im Bereich Eulachhallen und evtl. der Salstrasse (genaue Lage noch unbekannt) Signalisierung temporärer Fahrverbote von Montag bis Freitag ab 19.00 bis 06.00 Uhr sowie Samstag und Sonntag ganztags für Motorfahrzeuge und Motorräder.

Im Rahmen der Haushaltsanierungsprogramme mussten verschiedene Verkehrsprojekte gestrichen oder sistiert werden. Davon betroffen waren auch Massnahmen aus dem Umsetzungskonzept «Massnahmen zur Reduktion des Durchgangsverkehrs». In einer Medienmitteilung am 16. Mai 2014 hat der Stadtrat den Entscheid kommuniziert:

«Wie bereits im April in den Medien berichtet wurde, müssen auch Massnahmen im Rahmen des «Verkehrskonzepts Neuwiesen - Umsetzungskonzept Massnahmen gegen den Durchgangsverkehr» sistiert werden. Etliche Massnahmen des Verkehrskonzepts sind bereits umgesetzt (u.a. Knotenausbauten entlang der Neuwiesenstrasse, Verkehrsberuhigungen in den Quartieren Neuwiesen, Brühlberg, Blumenau und Oberfeld, Lastwagenfahrverbote, Abbiegeverbote). Die nächsten Arbeitsschritte mit zwei Versuchsanordnungen (Einbahnverkehr in einem Teilbereich der Oberfeldstrasse und Nachtfahrverbot) wurden für mindestens zwei Jahre sistiert. Auf die Umsetzung eines Monitorings und Controllings zur periodischen Beurteilung des Durchgangsverkehrs wird ganz verzichtet.»

Die ebenfalls im Umsetzungskonzept vorgesehene Begegnungszone Schützenstrasse hat der Stadtrat 2014 abgelehnt. Es wurden aber verschiedene bauliche und verkehrstechnische Verbesserungen zugunsten der Verkehrssicherheit und zum Wohnschutz umgesetzt (z.B. Tempo 30, bauliche Erhöhung der Fahrbahn im Knotenbereich). Unmittelbar anschliessend an die Oberfeldstrasse wurden Begegnungszonen realisiert (Rankstrasse/Erlenstrasse). Die Begegnungszone Oberfeldstrasse wird nicht weiterverfolgt, weil sie als Bestandteil einer Tempo-30-Zone als genügend beurteilt wird und eine Begegnungszone ohne grössere bauliche Massnahmen nicht umgesetzt werden kann. Die Begegnungszone am Brühlberg-Fuss (ohne Anton-Graff-Strasse) ist rechtskräftig und wird 2016 im Rahmen von Strassensanierungsarbeiten umgesetzt.

6. Angaben zum Durchgangsverkehr

Mittels Verkehrszählungen können Aussagen zum Verkehrsaufkommen gemacht werden. Um präzisere Angaben bezüglich Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr machen zu können, braucht es Nummernschilderhebungen. Solche Zählungen sind aufwändig. Daher wurden auch erst zwei durchgeführt. Im Jahr 2004 fand die erste Nummernschilderhebung statt. Die zweite Nummernschilderhebung wurde 2015 durchgeführt.

Beide Zählungen fanden an einem Dienstagabend zwischen 17 und 18 Uhr statt. Sie sind grundsätzlich vergleichbar, dürfen aber auch nicht überbewertet werden, da es sich nur um Stichproben handelt. Die Zahlen zeigen keine besorgniserregende Entwicklung auf.

Nachfolgend sind tabellarisch die beiden Verkehrszählungen ausgewertet (Angaben in Fahrzeuge / Stunde):

	Einfahrten (ins Gebiet)	Durchfahrten nach A	Durchfahrten nach B	Durchfahrten nach C	Durchfahr- ten nach D	Durchfahrten Total
A= Oberfeldstrasse (bei Einmündung Lindenplatz)	2004: 199		2004: 23	2004: 0	2004: 1	2004: 24
	2015: 154		2015: 12	2015: 4	2015: 5	2015: 21
B = Anton-Graff-Str (bei Einmündung Zürcherstrasse)	2004: 156	2004: 50		2004: 8	2004: 0	2004: 58
	2015: 102	2015: 28		2015: 16	2015: 1	2015: 45
C = Flüelistrasse (bei Einmündung Wülflingerstrasse)	2004: 109	2004: 4	2004: 7		2004: 2	2004: 13
	2015: 86	2015: 8	2015: 14		2015: 2	2015: 24
D = Wartstrasse (bei Einmündung Habsburgstrasse)	2004: (1)	2004: --	2004: --	2004: --		2004: --
	2015: 133	2015: 23	2015: 9	2015: 19		2015: 51

- (1) Im Jahr 2004 wurde nicht an der Wartstrasse (Einmündung Habsburgstrasse) gezählt. Die Werte können daher nicht verglichen werden.

Verkehrsregime:

- Verkehrszählung am 8.6.2004: Oberfeldstrasse Tempo 40, Hessengüetlistrasse Tempo 50, Anton Graff-Strasse Tempo 30, Wart- und Flüelistrasse Tempo 50 (Wartstrasse ab Bleichstrasse Tempo 30)
- Verkehrszählung am 25.8.2015: Oberfeldstrasse Tempo 30, Hessengüetlistrasse Tempo 40, Anton Graff-Strasse Tempo 30, Wart- und Flüelistrasse Tempo 30

Seit 2004 wurden in den Quartieren Neuwiesen, Blumenau, Oberfeld und Brühlberg etliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und somit auch zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs ergriffen. Die Zählungen (Nummernschilderhebungen und andere Zählungen) zeigen, dass die gesamte Verkehrsmenge tendenziell abgenommen hat. Es gibt keine Anzeichen, dass der Durchgangsverkehr in absoluten Zahlen grundsätzlich zugenommen hat.

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

„2009 hat das Stimmvolk einem Rahmenkredit für die Realisierung der Teilprojekte des Masterplans Stadtraum Bahnhof zugestimmt. Darin enthalten ist die Umsetzung des Verkehrskonzepts Neuwiesen. Welche Teile des Konzepts sind bereits umgesetzt, und welche sind noch offen?“

Folgende Massnahmen sind umgesetzt:

- Knoten Neuwiesen- / Schützenstrasse (Linksabbiegespur in der Neuwiesenstrasse)
- Knoten Neuwiesen- / Wülflingerstrasse (Rechtsabbiegespur in der Neuwiesenstrasse)
- Verbesserung der Querungsmöglichkeit (mittels Mittelinseln) für Fuss- und Veloverkehr (Sal-, Paul- und Wartstrasse)
- Tempo-30-Zone Schützenstrasse
- Tempo-30-Zone Wartstrasse
- Tempo-30-Zone Flüelistrasse
- Bauliche Umgestaltung des Knotenbereichs Schützen- / Wartstrasse und Rennweg (Erhöhung der Fahrbahn)
- Lastwagenfahrverbot Schützenstrasse
- Linksabbiegeverbot vom Parkplatz / Tiefgarage Wintower in die Schützenstrasse
- Rechtsabbiegeverbot von der Tellstrasse in die Schützenstrasse

- Rechtsabbiegeverbot von der Strickerstrasse in die Schützenstrasse
- Fahrverbot Schützenstrasse zwischen Wülflingerstrasse und Feldstrasse

Nachfolgende Massnahme war im «Verkehrskonzept Neuwiesen» nicht aufgeführt und wurde zusätzlich realisiert:

- Tempo 40 Hessengüetlistrasse (inkl. bauliche Massnahmen bei den Zugängen direkt auf die Hessengüetlistrasse)

Folgende Massnahmen aus dem «Verkehrskonzept Neuwiesen» sind nicht umgesetzt:

- Fahrverbot für Motorfahrzeuge an Wochenenden auf der Hessengüetlistrasse
- Umgestaltung der Tempo-30-Zone zwischen Neuwiesen- und Schützenstrasse in eine Begegnungszone
- Einrichtung einer Begegnungszone im Gebiet Rudolf- und Neuwiesenstrasse (Bemerkung: Mit der Umgestaltung der Rudolfstrasse wird dies Schritt für Schritt umgesetzt.)

Der Schritt 3 im Konzept beinhaltetete noch keine detaillierten Massnahmen. Es wurde lediglich festgehalten, dass die Auswirkungen der Schritte 1 und 2 analysiert, allfällige Korrekturen vorgenommen und weiterführende Massnahmen zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs eingeleitet werden.

Zur Frage 2:

„In den Abstimmungsunterlagen wurde für das Teilprojekt Verkehrskonzept Neuwiesen eine voraussichtliche Beanspruchung des Rahmenkredits von 5 Mio. Fr. angegeben. Welcher Anteil der 5 Mio. Fr. wurde bisher für welche Massnahmen eingesetzt?“

Für den Rahmenkredit sind nicht die Kosten der Teilprojekte massgebend, sondern die Gesamtkosten. Das heisst, es kann durchaus Verschiebungen zwischen den einzelnen Teilprojekten geben, solange der Gesamtkredit nicht überschritten wird. Die aktuellen Kostenprognosen zeigen, dass der Gesamtkredit beansprucht wird und keine grösseren Mittel mehr verfügbar sind.

Für das Teilprojekt Verkehrskonzept Neuwiesen sind rund 1.5 Millionen Franken ausgegeben worden (u.a. Knotenumgestaltungen Neuwiesenstrasse, Umgestaltung Schützen- / Wartstrasse / Rennweg, Tempo-30-Zonen und Verkehrsstudien). Die beiden Umbauten der Knoten entlang der Neuwiesenstrasse konnten kostengünstiger ausgeführt werden, als im Vorfeld der Abstimmung zum Rahmenkredit 2009 angenommen wurde.

Zur Frage 3 und 4:

„2010 / 2011 kam es bei der Umsetzung von Massnahmen aus dem VK Neuwiesen zu Differenzen mit den betroffenen Quartiervereinen. Daraufhin hat der Stadtrat mit den Betroffenen ein Umsetzungskonzept erarbeitet (StRB vom 19.9.2012). Sieht sich der Stadtrat grundsätzlich immer noch an dieses Umsetzungskonzept gebunden?“

„Das Umsetzungskonzept sieht einen festgeschriebenen Zeitplan vor, der – vorbehältlich von Rekursen – schrittweise zur weitgehenden „Unterbindung des Durchgangsverkehrs in den Quartieren“ bis spätestens Ende 2024 führt. Erachtet der Stadtrat den abgemachten Zeithorizont (trotz kurzfristiger Sistierung infolge Personalmangels) nach wie vor als machbar?“

Der Stadtrat hat Hinweise, dass die beiden Versuchsanordnungen (Einbahnverkehr in einem Teilbereich der Oberfeldstrasse und Nacht- und Wochenendfahrverbot in der Hessengüetli und einem Abschnitt der Wartstrasse) in der Bevölkerung sehr umstritten sind. In den Quartieren Neuwiesen, Blumenau, Oberfeld und Brühlberg wurden zudem in den letzten Jahren viele Massnahmen umgesetzt, um die Attraktivität für den Durchgangsverkehr zu reduzieren (siehe Antwort zur Frage 1). Verkehrszählungen weisen darauf hin, dass die Problematik des Durchgangsverkehrs in den letzten Jahren nicht zugenommen hat. Unter Berücksichtigung der schwierigen finanziellen Lage der Stadt führen alle diese Punkte dazu, dass für den seit 2014 neu zusammengesetzten Stadtrat ein dringender Handlungsbedarf aus heutiger Sicht nicht mehr ausgewiesen ist. Daher wird der Stadtrat erst bei ausgewiesenem Handlungsdruck weitere Massnahmen aus dem Umsetzungskonzept «Massnahmen zur Reduktion des Durchgangsverkehrs» in die Wege leiten.

Zur Frage 5:

„Reichen gemäss Einschätzung des Stadtrates die restlichen finanziellen Mittel aus dem Rahmenkredit, um die dafür erforderlichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen zu projektieren und umzusetzen?“

Wie bei der Antwort zu den Fragen 3 und 4 ausgeführt, stehen für den Stadtrat nicht primär finanzielle Fragen im Vordergrund. Vorab müsste aber geklärt werden, in wie weit die Massnahmen aus dem Umsetzungskonzept noch über den Rahmenkredit finanziert werden dürfen. Es ist fachlich, rechtlich und politisch schwierig, die Versuchsanordnung Einbahnverkehr in der Oberfeldstrasse mit den Auswirkungen der Sperrung der Rudolfstrasse zu begründen.

Zur Frage 6:

„Wann plant der Stadtrat dem Grossen Gemeinderat einen entsprechenden Kredit für die Umsetzung der noch ausstehenden Massnahmen des Verkehrskonzepts Neuwiesen zu beantragen?“

In der Antwort zu den Fragen 3 und 4 hat der Stadtrat dargelegt, dass ein dringender Handlungsbedarf für weitere verkehrsberuhigende Massnahmen in den Quartieren Neuwiesen, Blumenau, Oberfeld und Brühlberg vorläufig nicht ausgewiesen ist. Deshalb plant der Stadtrat momentan auch nicht, dem Grossen Gemeinderat einen Kredit zu beantragen.

Zur Frage 7:

„Gemäss Verkehrskonzept Neuwiesen sind Wechselwirkungen zwischen der Verkehrssituation im Quartier und der geplanten Realisierung eines öV-Hochleistungskorridors auf der Wülflingerstrasse möglich. Negative Auswirkungen der Verkehrsberuhigung im Quartier auf das Hauptnetz sind zu vermeiden; umgekehrt sind aber auch unerwünschte Auswirkungen des Hochleistungskorridors auf das Quartier auszuschliessen. Mit der geplanten Dosierungsanlage Schloss Wülflingen soll demnächst ein Meilenstein des öV-Hochleistungskorridors an der Wülflingerstrasse realisiert werden. Ist sichergestellt, dass diese Massnahme keine negativen Auswirkungen auf das Quartier hat? Ist der Stadtrat bereit, um dies zu garantieren, dem Grossen Gemeinderat gleichzeitig mit dem Kreditantrag Knoten/Dosierungsanlage Schloss Wülflingen auch die ausstehenden Massnahmen des Verkehrskonzepts Neuwiesen (Teilprojekt Rahmenkredit) zu unterbreiten?“

Die Lichtsignalanlage am Knoten Schloss Wülflingen ist Teil des Konzepts «Regionale Verkehrssteuerung (RVS)». Mit diesem Konzept kann die Verkehrsmenge stadteinwärts so gesteuert werden, dass der Bus optimaler priorisiert und der Verkehrsfluss optimiert werden kann. Die Gesamtverkehrskapazität auf der Wülflingerstrasse wird beibehalten. Da mit dem RVS-Konzept der Verkehr, auf dem gesamten Abschnitt der Wülflingerstrasse betrachtet, verflüssigt werden soll, ist nicht mit zusätzlichem Ausweichverkehr durchs Quartier zu rechnen.

Daher erachtet es der Stadtrat als zielführend, zuerst die Knotenumgestaltung Schloss Wülflingen (Lichtsignalanlagen zur Verkehrsdosierung und Buswendeschlaufe) umzusetzen und parallel dazu die Verkehrssituation in den Quartieren zu beobachten (vor allem Oberfeld- / Hessengüetli- und Wartstrasse). Sollte sich zeigen, dass es durch die neue Lichtsignalanlage am Knoten Schloss Wülflingen auf diesen Achsen zu wesentlich mehr Durchgangsverkehr kommt, ist der Stadtrat bereit, weiterführende Massnahmen zur Unterbindung dieses Verkehrs zu prüfen. Es ist leichter, Massnahmen umzusetzen, wenn der Handlungsbedarf für eine Mehrheit der Quartierbewohnenden ersichtlich ist.

Zur Frage 8:

„Ein wesentlicher Baustein der ausstehenden Massnahmen in den Quartieren sind die „temporären Fahrverbote im Quartier“ nachts und an Wochenenden. Zahlreiche Bauarbeiten an Quartierstrassen und Veranstaltungen in der Eulachhalle, die jeweils zu partiellen Sperrungen führten, haben in den letzten Jahren gezeigt, dass Fahrverbote weder an Wochenenden noch unter der Woche erhebliche Probleme auf dem Hauptnetz verursachen. Ist der Stadtrat daher bereit, die temporären Fahrverbote ohne den ursprünglich angedachten vorgängigen Versuch auszuschreiben?“

Aufgrund der Antwort zu den Fragen 3 und 4 sieht der Stadtrat momentan keinen dringenden Handlungsbedarf, um temporäre Fahrverbote auszuschreiben.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon