

An den Grossen Gemeinderat

## Winterthur

Beantwortung der Schriftlichen Anfrage betreffend Regionale Verkehrssteuerung (RVS), eingereicht von Gemeinderat F. Landolt (SP)

---

Am 21. März 2016 reichte Gemeinderat Felix Landolt folgende Schriftliche Anfrage ein:

*«Im kommunalen Richtplan ist im Kapitel 3 Verkehr, Leitlinien unter Ziffer 2 folgende Vorgabe behördenverbindlich festgesetzt:*

*2 Der Anteil des öffentlichen Verkehrs, Fuss- und Veloverkehrs am Quell-, Ziel- und Binnenverkehr der Stadt Winterthur wird bis 2025 gemäss den Vorgaben des städtischen Gesamtverkehrskonzeptes, mindestens aber um 8 Prozentpunkte gegenüber 2005 erhöht.*

*In diesem Zusammenhang werden im städtischen Gesamtverkehrskonzept aus dem Jahr 2011 unter „15 Weiteres Vorgehen und Ausblick“ folgende zwei Massnahmen als dringlich erklärt und zur raschen Umsetzung empfohlen:*

- 1. Nr. 10 Umsetzung RVS, Dosierung und Steuerung MIV*
- 2. Nr. 3 Aktualisierung und Ergänzung RVS Konzept*

*In den Berichten vom 29.11.2013 zum Thema „Steuerung und Dosierungsanlagen am Stadtrand“ vom AfS werden 6 neue Lichtsignalanlagen aufgezählt, welche dazu dienen sollten den Verkehr am Rand der Stadt zu dosieren, so dass er innerstädtisch flüssiger ist und so die Verlustzeiten für den öV gesenkt werden können. Diese Massnahmen sind gemäss Aussagen an diversen Stellen der Verkehrsplanung wichtiger Bestandteil, um das Ziel der Modalsplitverschiebung zu erreichen. Das ursprüngliche RVS Konzept stammt aus dem Jahr 2006 und feiert seinen 10. Geburtstag.*

*In der Investitionsplanung Budget 2016 sind für die 6 Anlagen insgesamt CHF 30'000 für die LSA Tösstal/ Eidbergastrasse im Jahr 2017 und 800'000 im Jahr 2019 für den Knoten Schloss eingestellt.*

*Eine Überprüfung vor Ort ergibt, dass an allen 6 Stellen, wo eine Dosierungsanlage entstehen sollte, keine solche existiert. Es stellen sich folgende Fragen:*

- 1. Welche Haltung hat der Stadtrat gegenüber den Konzepten sGVK und RVS?*
- 2. Teilt der Stadtrat die Einschätzung, dass für eine effektive Steuerung alle Dosierungsanlagen erstellt werden müssen?*
- 3. Wie weit sind die Planungen fortgeschritten? Wann kann mit einer Umsetzung gerechnet werden?*
- 4. Im Bericht vom 29.11.2013 wird eine Grobkostenschätzung von 8 Mio CHF aufgeführt: Worauf bezieht sich diese Zahl und konnten die in Aussicht gestellten 2.5 bis 3 Mio. CHF als Bundesbeiträge aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation sowie die 4 bis 4.5 Mio CHF als Beiträge des Kantons aktiviert werden?*
- 5. Warum fehlen die Projekte weitgehend in der Investitionsplanung?»*

## **Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:**

### **1. Strategie und Legislatorschwerpunkte**

Das Wachstum der Stadt Winterthur und das gleichzeitig steigende Bedürfnis nach mehr Mobilität der Bevölkerung führen zu einem Verkehrswachstum. Das heute bereits stark ausgelastete Verkehrsnetz gelangt immer häufiger an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit. Ohne Gegenmassnahmen werden sich in den nächsten Jahren die Staulängen und die Stauzeiten spürbar vergrössern und die Verkehrsspitzen zeitlich ausdehnen. Die Folge: Mehr Staus, unberechenbare Fahrzeiten und grössere Verlustzeiten für Busse, Autos und Lastwagen, blockierter Gewerbeverkehr und Ausweichverkehr in Wohnquartieren. Die Attraktivität der Stadt für die Wohnbevölkerung, Besuchende, Unternehmen und Kundinnen und Kunden wird dadurch negativ beeinträchtigt. Deshalb hat sich der Stadtrat in seiner Strategie und seinen Legislatorschwerpunkten ein funktionsfähiges Verkehrsnetz für alle Verkehrsträger zum Ziel gesetzt. Der Grosse Gemeinderat hat von der 12-Jahres-Strategie und von den Legislatorschwerpunkten 2014 – 2018 des Stadtrates am 2. März 2015 Kenntnis genommen.

Eine Massnahme in den Legislatorschwerpunkten des Stadtrates ist die Umsetzung der Regionalen Verkehrssteuerung (RVS).

### **2. Regionale Verkehrssteuerung (RVS)**

2006 hat der Kanton mit der Stadt das RVS-Konzept Winterthur und Umgebung erarbeitet. Einige Massnahmen aus diesem Konzept von 2006 sind umgesetzt [u.a. Lichtsignalanlagen Schaffhauser-/Feldstrasse, Wülflinger-/Salomon-Hirzel-Strasse (Härti), Optimierung der Koordination der Lichtsignalanlagen in der St. Galler-, Schaffhauser- und Stadlerstrasse].

Zwischenzeitlich wurde das Konzept weiter entwickelt und spezielle Teilkonzepte ausgearbeitet, wie z.B. das «Verkehrskonzept Neuhegi-Grüze». Die in der Schriftlichen Anfrage erwähnten sechs neuen Lichtsignalanlagen am Stadtrand sind Teil eines separaten erarbeiteten Konzepts «Steuerungs- und Dosierungsanlagen am Stadtrand». Beide Konzepte sind auf der städtischen Homepage beim Amt für Städtebau einsehbar.

Am 25. Juni 2012 wurde im Grossen Gemeinderat die Motion «Mehr freie Fahrt für den Bus in Winterthur» eingereicht (GGR-Nr. 2012-071). Die Motion wurde am 7. April 2014 mit abgeändertem Motionstext erheblich erklärt:

*«Der Stadtrat wird eingeladen, zu Händen des Parlaments eine Kreditvorlage auszuarbeiten, welche eine erste Tranche notwendiger Massnahmen (z.B. Simulationsmodelle sowie Anpassung der Software für die Verkehrssteuerung, neue Lichtsignalanlagen, Reduktion der Verkehrsbeziehungen, Verlegung von Bushaltestellen vor die Kreuzungen oder separate Busspuren) zur Umsetzung eines Dosierungs- und Steuerungskonzepts für die Buspriorisierung auf dem städtischen Hauptstrassennetz beinhaltet.»*

Am 24. August 2015 hat der Grosse Gemeinderat die Frist für die Umsetzung der Motion bis am 31. Dezember 2016 erstreckt. Im Steuerungs- und Dosierungskonzept (Umsetzung ÖV-Hochleistungskorridors) für die Buspriorisierung werden Massnahmen vorgeschlagen, welche der Zielsetzung des RVS-Konzepts entsprechen.

### 3. Neue Lichtsignalanlagen am Stadtrand

In Winterthur wird der Verkehr schon seit über dreissig Jahren mittels Lichtsignalanlagen (LSA) gelenkt. Mit dem RVS werden folgende Ziele verfolgt:

- Berechenbare Fahrzeiten für alle Verkehrsträger
- Flüssig zirkulierender Verkehr innerhalb der Siedlungsgebiete
- Gewährleistung der Anschlüsse zwischen Bus und S-Bahn
- Entlastung der Nebenstrassen vom Durchgangsverkehr (kein «Schleichverkehr»)
- Verbesserung der Verkehrssicherheit

Um dieses bewährte System fortzuführen, sind unter anderem an folgenden Knoten zusätzliche LSA geplant: Schloss Wülflingen; Steig-/Dättnauerstrasse; Auwiesen-/Rosenaustrasse; Auwiesenstrasse/In der Au; Tösstal-/Eidbergstrasse und Stadler-/Reutlingerstrasse. Der Stadtrat hat das Konzept («Steuerungs- und Dosierungsanlagen am Stadtrand») für die neuen LSA am Stadtrand am 18. Februar 2015 zur Kenntnis genommen. Nachdem die Bau- und Betriebskommission des Grossen Gemeinderats und die Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU) über das Konzept informiert wurden, hat das Departement Bau am 12. Juni 2015 mit einer Medienmitteilung die Öffentlichkeit informiert. Das Konzept wurde in der Folge vom VCS und von agil-mobil aus verschiedenen Gründen öffentlich kritisiert.

Die sechs LSA wurden im Rahmen der Gesamtrevision des regionalen Richtplans aufgenommen. Der Vorstand der RWU war grundsätzlich damit einverstanden. Vom 24. August bis am 30. Oktober 2015 führte die RWU die öffentliche Auflage zur Gesamtrevision durch und am 16. März 2016 hat die ausserordentliche Delegiertenversammlung der RWU ohne Gegenstimme und ohne Wortmeldung den regionalen Richtplan genehmigt. Die RWU hat den Richtplan dem Regierungsrat zur Festsetzung eingereicht. Mit der Festsetzung durch den Kanton sind der Richtplan und die sechs LSA behördenverbindlich.

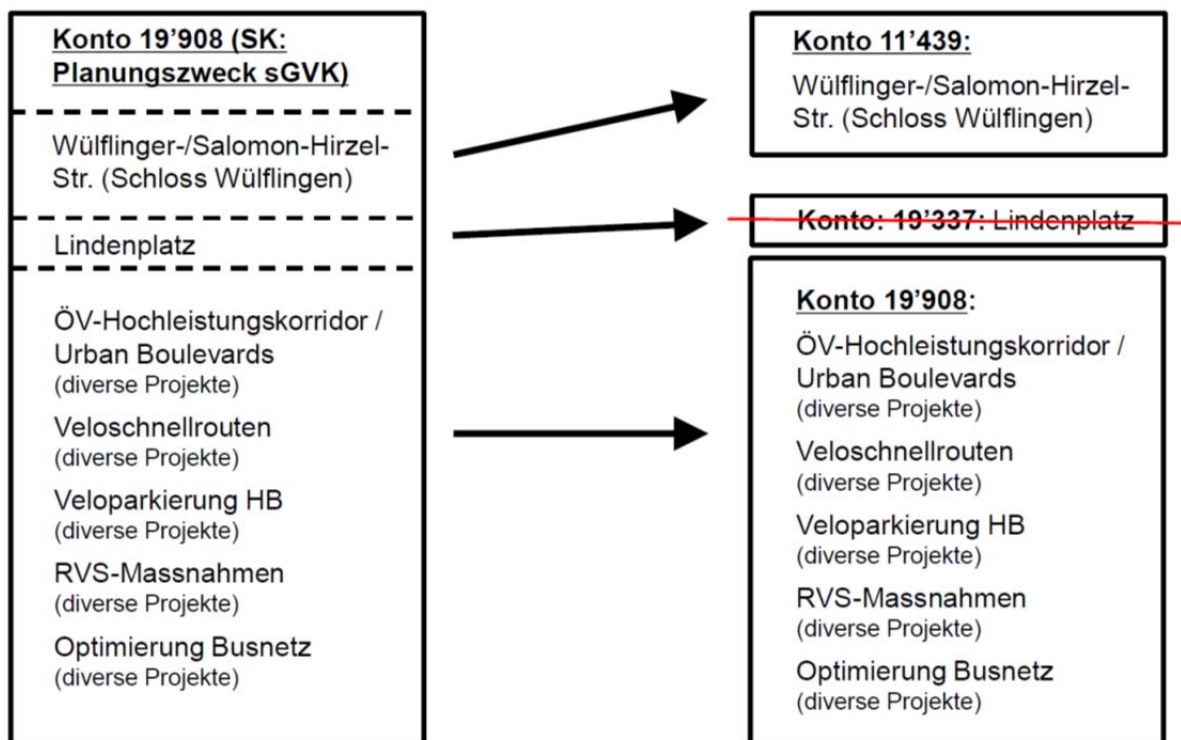
Die Projektierungskredite für die sechs LSA wurden im Budget 2015 eingestellt. Diese Kredite waren unter anderem Gegenstand einer Interpellation betreffend Höhe von Projektierungskrediten (GGR-Nr. 2015.16), welche der Stadtrat am 16. September 2015 beantwortet hat.

### 4. Investitionsplanung

Für sämtliche dieser sechs Knoten liegen Vorstudien mit einer Grobkostenschätzung vor. In der neu überarbeiteten Investitionsplanung für 2017 wurden Änderungen vorgenommen. Von den sechs LSA aus dem «Steuerungs- und Dosierungsanlagen am Stadtrand» sind nur für die LSA Knoten Stadler-/Reutlingerstrasse und LSA Knoten Auwiesenstrasse/In der Au erst die Projektierungskosten aufgeführt. Bei den anderen Projekten sind auch die mutmasslichen Baukosten enthalten. Der Grund hierfür: Die Umsetzung des Knotens Stadler-/Reutlingerstrasse ist erst mittel- bis langfristig nötig und es können sich noch namhafte inhaltliche Änderungen ergeben (zuerst muss die Buserschliessung geklärt werden). Und bei der LSA Auwiesenstrasse/In der Au braucht es noch inhaltliche Abklärungen, bevor weitere Schritte unternommen werden. Diese Abklärungen können Einfluss auf die Kosten haben.

Trotzdem sind alle Kosten in der Investitionsplanung grob geschätzt enthalten. In der Produktgruppe Tiefbau wird nämlich das Sammelkonto «SK: Planungszeck sGVK AP1 + AP2» geführt (Auftrag 19'908). Darin sind sämtliche Projekte aus dem sGVK aufgeführt, die aufgrund der ungenauen Kostenschätzung noch nicht als Einzeltitel in der Investitionsplanung aufgeführt sind. Dieses Konto wurde nach Zustimmung des Grossen Gemeinderats zum

sGVK eröffnet, damit sichergestellt werden kann, dass die Projekte aus dem sGVK in der Investitionsplanung enthalten sind. Sobald bei einem Projekt genaue Angaben zu den Kosten vorliegen, wird ein Einzeltitel gelöst und die Kosten auf dieses Konto übertragen. Gleichzeitig wird das Sammelkonto «SK: Planungszweck sGVK AP1 + AP2» um den entsprechenden Betrag gekürzt. Die Gesamtsumme in der Investitionsplanung bleibt (in etwa) gleich. Nachfolgend ist diese Funktionsweise schematisch dargestellt.



### Zu den einzelnen Fragen:

#### Zur Frage 1:

«Welche Haltung hat der Stadtrat gegenüber den Konzepten sGVK und RVS?»

Der Stadtrat steht nach wie vor hinter den Grundsätzen des sGVK und unterstützt daher auch das RVS-Konzept. Die Massnahmen werden vom Stadtrat in nächster Zeit ausgearbeitet.

#### Zur Frage 2:

«Teilt der Stadtrat die Einschätzung, dass für eine effektive Steuerung alle Dosierungsanlagen erstellt werden müssen?»

Es ist grundsätzlich wünschenswert und zielführend, wenn alle Massnahmen eines Konzeptes umgesetzt werden können. Die Dosierungsanlagen sind wichtig und der Stadtrat unterstützt sie. Es muss aber darauf hingewiesen werden, dass ein Grossteil des Verkehrsaufkommens Quell- und Binnenverkehr ist. Dieser Verkehr wird von den Dosierungsanlagen am Stadtrand nicht tangiert. Aus diesem Grund sind auch die im sGVK festgelegten Massnah-

men im Bereich Mobilitätsmanagement, Parkierung und Infrastrukturbauten (z.B. Querung Grüze, Zentrumserschliessung, ÖV-Hochleistungskorridor, Veloschnellrouten) wichtig. Ziel muss es sein, die Mobilitätszunahme mit einer Steigerung der Personenbeförderungskapazität (Personen- statt Fahrzeugbewegungen) zu bewältigen.

Bei den Dosierungsanlagen handelt es sich um Massnahmen in der politischen, rechtlichen und finanziellen Kompetenz des Grossen Gemeinderates. Es ist somit eine wesentliche Aufgabe des Stadtrates die Bevölkerung, den Grossen Gemeinderat, den Kanton, die Verkehrsverbände und die Region vom Konzept und den Massnahmen zu überzeugen und die finanziellen Belastungen bei der Umsetzung der Massnahmen aufzuzeigen.

### Zur Frage 3:

*«Wie weit sind die Planungen fortgeschritten? Wann kann mit einer Umsetzung gerechnet werden?»*

Die Projekte der Knoten Schloss Wülflingen und Auwiesen-/Rosenaustrasse werden prioritär bearbeitet. Neben diesen Knoten werden im Rahmen des «Verkehrskonzepts Neuhegi-Grüze» die Knoten Seener-/Hegifeldstrasse, Seener-/Rudolf-Diesel-Strasse (punktuelle Busbevorzugung) und der Knoten sowie die Busspuren beim Ohrbühlkreisel projektiert. Das Departement Bau geht vorbehältlich der öffentlichen Mitwirkungsverfahren gemäss Strassengesetz und der Kreditbewilligungen durch den Grossen Gemeinderat von einer Realisierungsbereitschaft in zwei bis drei Jahren aus.

Beim Knoten Auwiesenstrasse/In der Au sind auf Stufe Vorstudie noch Abklärungen vorzunehmen. Das Projekt beinhaltet auch grössere bauliche Massnahmen, was aufwändig ist. Das Departement Bau geht von einer Realisierungsbereitschaft in drei Jahren aus. Beim Knoten Steig-/Dättbauerstrasse ist eine Realisierung in zwei bis drei Jahren möglich. Der Knoten Tösstal-/Eidbergstrasse ist mittelfristig geplant. Das Tiefbauamt wird die Projektierung an die Hand nehmen und geht von einer Realisierungsbereitschaft in vier Jahren aus. Der Knoten Stadler-/Reutlingerstrasse ist erst mittel- bis langfristig geplant. Zuerst muss in Abstimmung mit der laufenden Gebietsplanung (Neubaugebiet Zinzikon) noch geklärt werden, wie zukünftig die Buslinie 1 dieses Gebiet erschliesst. Da die Verkehrsmenge noch nicht sehr hoch ist, kann mit dieser Dosierungsanlage noch zugewartet werden. Das Tiefbauamt hat deshalb die Projektierung vorerst noch nicht gestartet. Die Auswirkungen auf den Knoten Stadler-/Frauenfelderstrasse sind allerdings im Auge zu behalten.

### Zur Frage 4:

*«Im Bericht vom 29.11.2013 wird eine Grobkostenschätzung von 8 Mio CHF aufgeführt: Worauf bezieht sich diese Zahl und konnten die in Aussicht gestellten 2.5 bis 3 Mio. CHF als Bundesbeiträge aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation sowie die 4 bis 4.5 Mio CHF als Beiträge des Kantons aktiviert werden?»*

Im Bericht «Steuerungs- und Dosierungsanlagen am Stadtrand» werden die Kosten der LSA Knoten aufgeführt. Es handelt sich bei dieser Zahl um eine Grobkostenschätzung auf Stufe Vorstudie. Auch die Beiträge durch das Agglomerationsprogramm sind grob abgeschätzt (prozentualer Betrag 35 – 40 % der anrechenbaren bzw. agglomerationsrelevanten Gesamtkosten). Da bis heute noch keine dieser LSA umgesetzt ist, konnten auch keine Bundesbeiträge abgeholt werden. Die Bundesbeiträge werden erst nach Bauvollendung ausbezahlt.

Zur Frage 5:

*«Warum fehlen die Projekte weitgehend in der Investitionsplanung?»*

Alle sechs LSA aus dem Konzept «Steuerungs- und Dosierungsanlagen am Stadtrand» sind in der Investitionsplanung aufgeführt.

- Knoten Schloss Wülfigen: LSA und Buswendemöglichkeit (Produktegruppe Tiefbau; Projekt-Nr. 11'439)
- Knoten Steig-/Dättnauerstrasse: LSA (Produktegruppe Tiefbau; Projekt-Nr. 11'774)
- Knoten Auwiesen-/Rosenaustrasse: Bussignal (Produktegruppe Tiefbau; Projekt-Nr. 11'390)
- Knoten Auwiesenstrasse/In der Au: LSA (Produktegruppe Tiefbau; Projekt-Nr. 11'776)
- Knoten Tösstal-/Eidbergstrasse: LSA (Produktegruppe Tiefbau; Projekt-Nr. 11'777)
- Knoten Stadler-/Reutlingerstrasse: LSA (Produktegruppe Tiefbau; Projekt-Nr. 11'772)

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon