



GROSSSTADT WINTERTHUR

Wachstum und Verkehr

Wachstum mit begrenzter Mobilität



Herzlich willkommen!

Michael Künzle, Stadtpräsident



GROSSSTADT WINTERTHUR

Wachstum als Herausforderung

Eine Veranstaltungsreihe der Stadtentwicklung Winterthur

- Dienstag, 18. Juni 2013 Auftaktveranstaltung
- Dienstag, 20. August 2013 Wachstum und Freiräume
- Mittwoch, 2. Oktober 2013 Wachstum und Finanzen
- Donnerstag, 31. Oktober 2013 Wachstum und Bauen
- Mittwoch, 4. Dezember 2013 Wachstum und Verkehr
- Mittwoch, 29. Januar 2014 Schlussveranstaltung



Verkehr betrifft uns alle und weckt viele Emotionen

Organisiert in den Strassenkampf

Die Hegemer bringen sich in Stellung gegen die Strassenpläne der Stadt: Sie haben einen neuen Verein gegründet, um sich Gehör zu verschaffen. Die Stadt empfindet das nicht als Kampfansage.

MARTIN FREULER

Bert Hofmänner ist alles andere als ein «Polder», der den Verkehr verteuert und den Stadtrat ins Pfefferland wünscht. Er wirkt ruhig und sachlich, nimmt kein wüstes Wort in den Mund und ist fasziniert «von den direktdemokratischen Erlebnissen», die er gerade machen könne. Und doch ist der 39-Jährige seit vorgestern Abend Präsident und Vorkämpfer des neu gegrün-

me schafft, ist ihr Geld nicht wert.» Und Probleme entstünden viele, zu viele, wenn eine Strasse quer durch Hegi gezogen werde: Für die Bevölkerung sei das unerträglich, das Naherholungsgebiet gehe kaputt, Hegi werde zerschnitten, und die Sicherheit leide, weil die Kinder auf dem Schulweg eine neue Hauptstrasse überqueren müssten. In der Lieblingsvariante des Stadtrats wird die Strasse, die das Entwicklungsgebiet Neuhegi mit der A1 verbind-

nicht besser macht. Für Hofmänner ist deshalb klar: Eine oberirdische Strasse kommt so nicht in Frage, eine mehrheitsfähige Lösung müsse wohl unter den Boden. Dass eine Erschliessung für das Zentrumsgebiet nötig ist, be-

«Das ist eine Lösung, die neue Probleme schafft»



Bert Hofmänner

mehr sein. Am 2. Mai will er sich erstmals der Bevölkerung vorstellen und Beitrittskarten verteilen, am 10. Mai plant er einen Protestmarsch in Hegis Wappenfarbe Goldgelb vom Schloss zur Parkarena, wo die Stadt eine Informationsveranstaltung abhalten wird. Die Stadt übrigens empfindet den neuen Verein nicht als widerspenstig, sie macht zumindest gute Miene zum bösen Spiel. Sie begrüsst es, dass sie jetzt einen klaren Ansprechpartner habe, sagt Baustadträtin Pearl Pedergnana (SP). Auch Roland Eglaut von der IG Frauenfelderstrasse, für den die Alternativvariante über die Technorama-Brücke nicht in Frage kommt, hat

Busse zu langsam: Rat macht Tempo



Der Stadtrat sorge nicht dafür, dass Busse schneller vorwärtskommen, weil dies der Stadtpolizei nicht genehm sei, vermuten Mitte-Links-Politiker. Sie setzen den Stadtrat deshalb nun unter Zugzwang.

MARIUS BEERLI

Der Gemeinderat zwingt den Stadtrat zum «Nachsitzen». Die Regierung hatte am Montag im Parlament mitgeteilt,

Reto Diener von den Grünen. Auch er vermutet, dass «gewisse Sektoren in der Verwaltung bremsen». Dies zum Nachteil anderer, etwa von Stadtbussen. Die Befürworter des Motionen...

Es droht ein neuer Parkplatzstreit

Wirtschaftsvertreter kritisieren das geplante Parkplatzzregime der Stadtverwaltung. Unterstützt werden sie von SVP und FDP.

ten Tagen Alarm geschlagen: Wenn die Unternehmen weniger Parkplätze zur Verfügung hätten, dann würden sie wegziehen. «Damit werden die Bemühungen der Stadt für den Verkehr zu...

«flexibel» gehandhabt wird. Gerade dort will der Stadtrat aber eine strengere Parkplatzzregime anwenden, um den öffentlichen Verkehr noch deutlicher zu fördern. Widerspruch gegen die...

lungnahme einreichen, obwohl dies eigentlich nicht dazu eingeladen worden sind. Den Kurs des Stadtrats bestätigen SVP und FDP. Das Heft bei der Zeit...

Die Begegnungszone entzweit

Vertreter des Wülflinger Forums wollen Lindenplatz und Umgebung in eine Begegnungszone mit Tempo 20 verwandeln. Doch gegen ihre Petition regt sich Widerstand. Die SVP-Ortspartei und ein Teil der Gewerbetreibenden sammeln Unterschriften gegen das Projekt.

ren wiederholt an den Stadtrat herangehen. Doch dieser erklärte, ihm seien die Hände gebunden, das Astra sei für die Autobahnzubringer zuständig. Man habe das Anliegen deponiert. «Der Stadtrat macht es sich damit zu einfach,

So sieht das auch Lisibach: «Wülflingen ist der grüne Stadtteil überhaupt. Da braucht es keine Begegnungszone mit den auf der Wülflingerstrasse.» Einen Moment lang hätten er und seine Mitstreiter erwogen, für den eigentlichen

NACHGEFRAGT

Michael Künzle
Stadtpresident
CVP



«Stadt und Gewerbe haben dasselbe Ziel»

Der Crash im Parlament war unnötig

Man glaubte die ideologischen Kämpfe um die Freiheit des Autofahrens überwunden. Doch nun drohen sie Winterthurs Politik wieder zu dominieren. Gefragt wäre aber Denken statt Trotzen.

MARTIN GMÜR

Um es in der Sprache der Autofahrer

Wahrscheinlichkeit wird diese nicht so geringfügig sein, dass SVP, FDP und CVP applaudieren. Im Gegenteil: Sie

Ob die Stimmberechtigten dies honorieren werden, ist allerdings fraglich. Winterthur hat sich in den letzten zehn Jahren als Stadt etabliert, die mehrheitlich links-grün-mittig wählt und insbesondere in Verkehrs- und Umweltthemen auch so stimmt. Erneuerbare Energien, 2000-Watt-

Vorwurf gefallen lassen, eine bessere Lösung ihrem Wahlkampf und ihrer Profilierungssucht geopfert zu haben. In der Sache selbst wäre es ohnehin klüger gewesen, die noch ausstehenden Verhandlungen und Gespräche abzuwarten und dann die Parkplatzverordnung neu zu bearbeiten. Denn

mus, dort einen Parkplatz finden. Und selbstverständlich sollen die Lastwagen, die bei Zimmer an der Salzerallee die Tennen künstlicher Gelenke abholen, möglichst hinderlich für Zufahrten können. Doch der nette Schrauberverkäufer bei Hämli, der Mechaniker und der Ingenieur bei

Nachbarn fürchten den Schleichverkehr

Damit die Busse freie Fahrt haben und um den Verkehr auf den Hauptachsen zu verlässigen, sollen an der Stadtgrenze Pflörtneranlagen aufgestellt werden. Wiesendangen und Ebsau reagieren skeptisch und verlangen Nachbesserungen.

Alternative zum Warten bietet sich den Autofahrern nämlich der Umweg über Wiesendangen, den «Klitenpass» und Hegi an, um nach Winterthur zu gelangen. «Eine solche Verlagerung

zung von Ebsau Gemeindefreier Ruedi Wellauer: «Wir haben im Rahmen der Verschmelzung des Verkehrskonzeptes verlangt, die Auswirkungen der Anlagen aufzuzeigen», sagt

che Erschliessungstrasse nach Neuhegi führt über das Gebiet von Nachbarn der Verschmelzung des Verkehrskonzeptes verlangt, die Auswirkungen der Anlagen aufzuzeigen», sagt

Der Autoverkehr bleibt ein Hauptproblem

Winterthurs Umweltbericht zeigt: Wir fahren zu viel mit dem Auto. Wir produzieren zu viel Feinstaub. Und wir sind noch sehr weit weg vom 2-Tonnen-CO₂-Ziel. Doch wir sind zumindest auf gutem Weg.

MARTIN GMÜR

5960 Kilogramm Kohlendioxid pro Kopf und Jahr 2010 auf gutem Weg

weltbericht hält dazu unmissverständlich fest: «Die Stadt versucht mit verschiedenen Massnahmen, den motorisierten Verkehr zu reduzieren. Jed-

Vorfeld der Wahlen auch von den bürgerlichen Stadtratsmitgliedern Michael Künzle und Barbara Günthard-Maier, die den Umweltbericht unterschrieben. Im Jahr 2010 fuhr jeder Winterthurer und jede Winterthurerin jeden Tag im Schnitt 35,5 Kilometer weit, davon 16,6 Kilometer mit Auto oder Motorrad. Die Zahl der motorisierten Autos ist

Der Verkehr hat Folgen, zum Beispiel diese: «15 Prozent der Bevölkerung, etwa 15000 Personen, leiden aufgrund ihrer Wohnlage unter Strassenlärm über den Grenzwert.» Eine 500 Gebäude, deren Bewohner sogar über dem Alarmswert zu leben hatten, sind inzwischen mit schalldichten Fenstern versehen. Das Verkehr ist auch konstruktiv

51 Prozent des Feinstaubes gehen auf Konto des Verkehrs, 20 Prozent auf Konto des Baugewerbes, 1 Prozent trägt die KVA bei. Bei den Stickoxiden werden sogar 70 Prozent dem Verkehr zugeschrieben. Die sommerlich hohen Ozonwerte, jahrelang ein Hauptproblem der Luftreinhaltung, sind heute ein ernsthaftes Problem. 20 Tonnen pro Jahr

Das Gewerbe droht mit Wegzug

Das lokale Gewerbe läuft Sturm gegen den Entwurf für die neue Parkplatzverordnung. Der Stadtrat heble seine eigene Standortpolitik aus und verhindere Wachstum, sagt der KMU-Verband. Die Garagisten verlangen Extraregelungen und drohen abzuwandern.

MARC LEUTENEGGER

Die Winterthurer Verkehrspolitik der

lamente verabschiedet wurden. Die rotgrün gefärbte Verkehrszukunft aber schmeckt längst nicht allen und stösst

ung die Bewilligungspraxis für Parkplätze rigoros verschärft. Zum Ärger des Parlaments, das sich übergangen fühlte. Via Motion setzte der Gemeinderat durch, dass der Stadtrat die überholte Parkplatzverordnung aus den Achtzigerjahren revidieren und seine Praxis demokratisch legitimieren muss.

der Stadt bereits eingegangen, und sie lassen kaum ein gutes Haar am Verordnungsentwurf. «Wir sind grundsätzlich gegen diese neue Parkplatzverordnung, die kompletter Blödsinn ist», sagt Peter Maier, Inhaber der Schlossgarage in Wülflingen. Maier hat wie 14 weitere Garagisten eine Stellungnahme unterschrieben, die eine spezielle Regelung

nicht zu den Parkplätzen.» Die Bauvorschriften macht aber im gleichen Atemzug klar, dass sie für das Autogewerbe, was Kunden- und Mitarbeiterparkplätze anbelangt, keine Sonderregelungen will. Das heisst wohl auch, dass die Garagen wie die Detailhändler ihre Kundenparkplätze bald mit Parkuhren ausstatten müssen. Für Garagist Maier ein un-



Programm des Abends

Raffael Noesberger, Gesamtleiter Verkehr



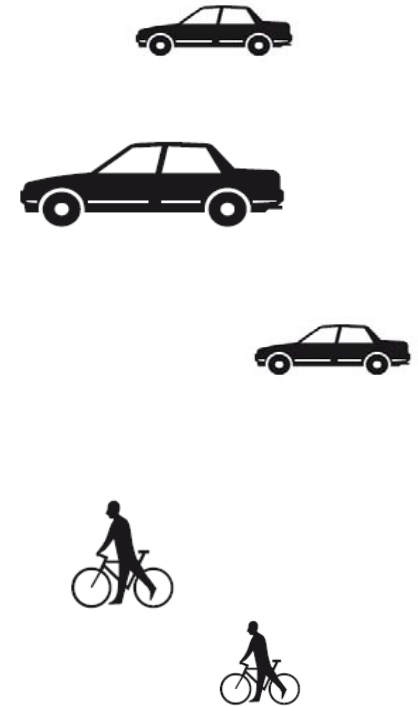
Ablauf des Abends

- Begrüssung Michael Künzle, Stadtpräsident
- Ablauf Raffael Noesberger, Gesamtleiter Verkehr
- Referat Raffael Noesberger, Gesamtleiter Verkehr
- Gruppengespräch alle
- Podiumsdiskussion Leitung Michael Hauser, Stadtbaumeister
 - Michael Künzle, Stadtpräsident
 - Klaus Zweibrücken, Dozent für Raum- und Verkehrsplanung Hochschule Rapperswil
 - Thomas Anwander, Präsident Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur
 - Markus Knauss, Geschäftsführer VCS Zürich
 - Andreas Siegenthaler, Implenja AG
- Abschluss Raffael Noesberger, Gesamtleiter Verkehr Winterthur
- Apéro Alle sind herzlich eingeladen

Wachstum mit begrenzter Mobilität

Raffael Noesberger, Gesamtleiter Verkehr

Mobilität – Viele Ansprüche und viele Antworten



Verkehrsplanung als stetiger Zielkonflikt

Die Hessengüetlistrasse wird für Autos teilweise gesperrt. Wülflingen erhält mehrere Tempo-30-Zonen und das Oberfeld eine Einbahnstrasse.

Die Verkehrsplanung in Winterthur ist eine «Nifelbüez». Stets stehen sich Interessen im Weg – Auto- und Velofahrer wollen freie Fahrt. Öffentliches und...



Herausforderung: Begrenzter Raum und viele Bedürfnisse



Stadthausstrasse



Technikumstrasse

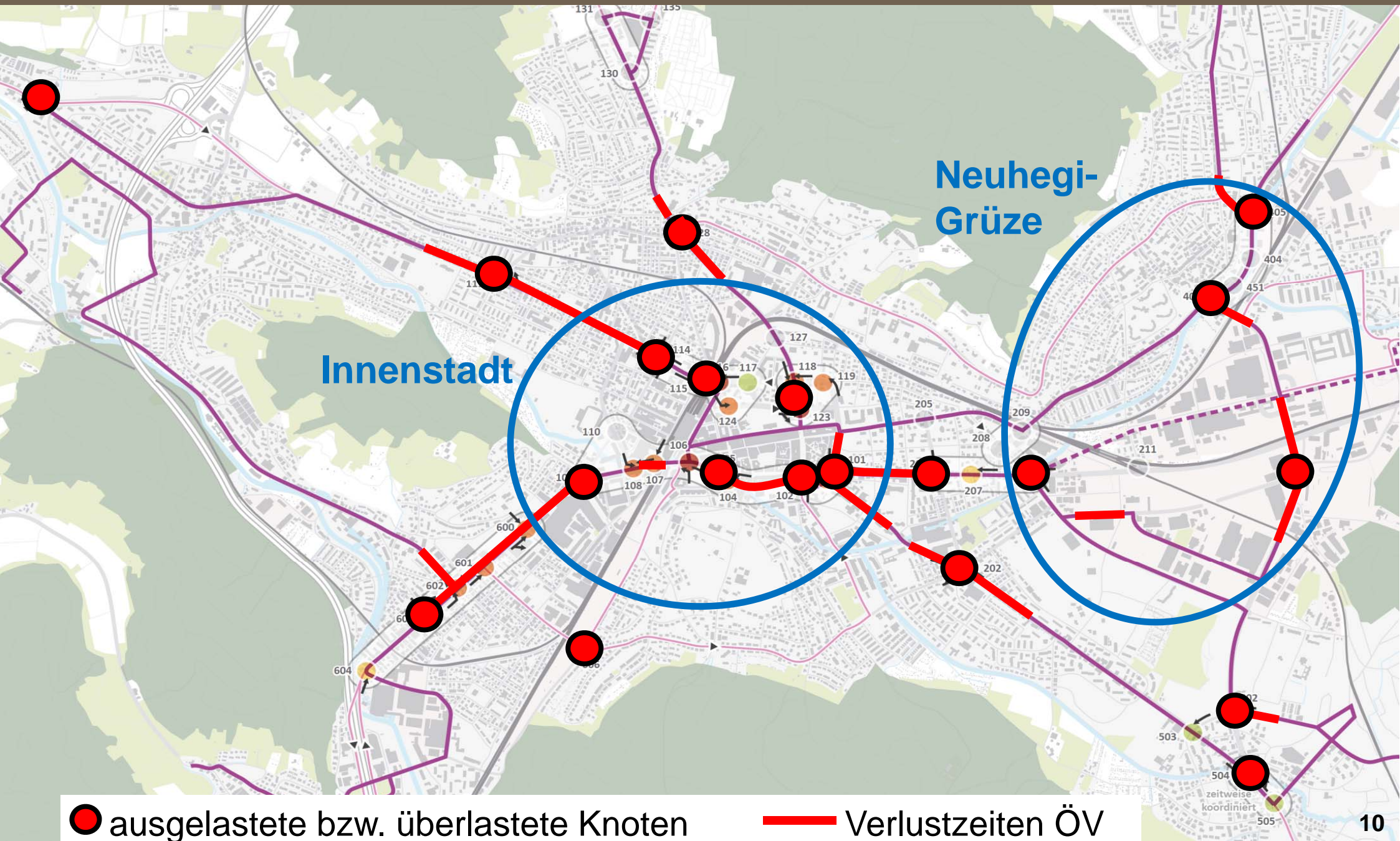


Zürcherstrasse, Zentrum Töss

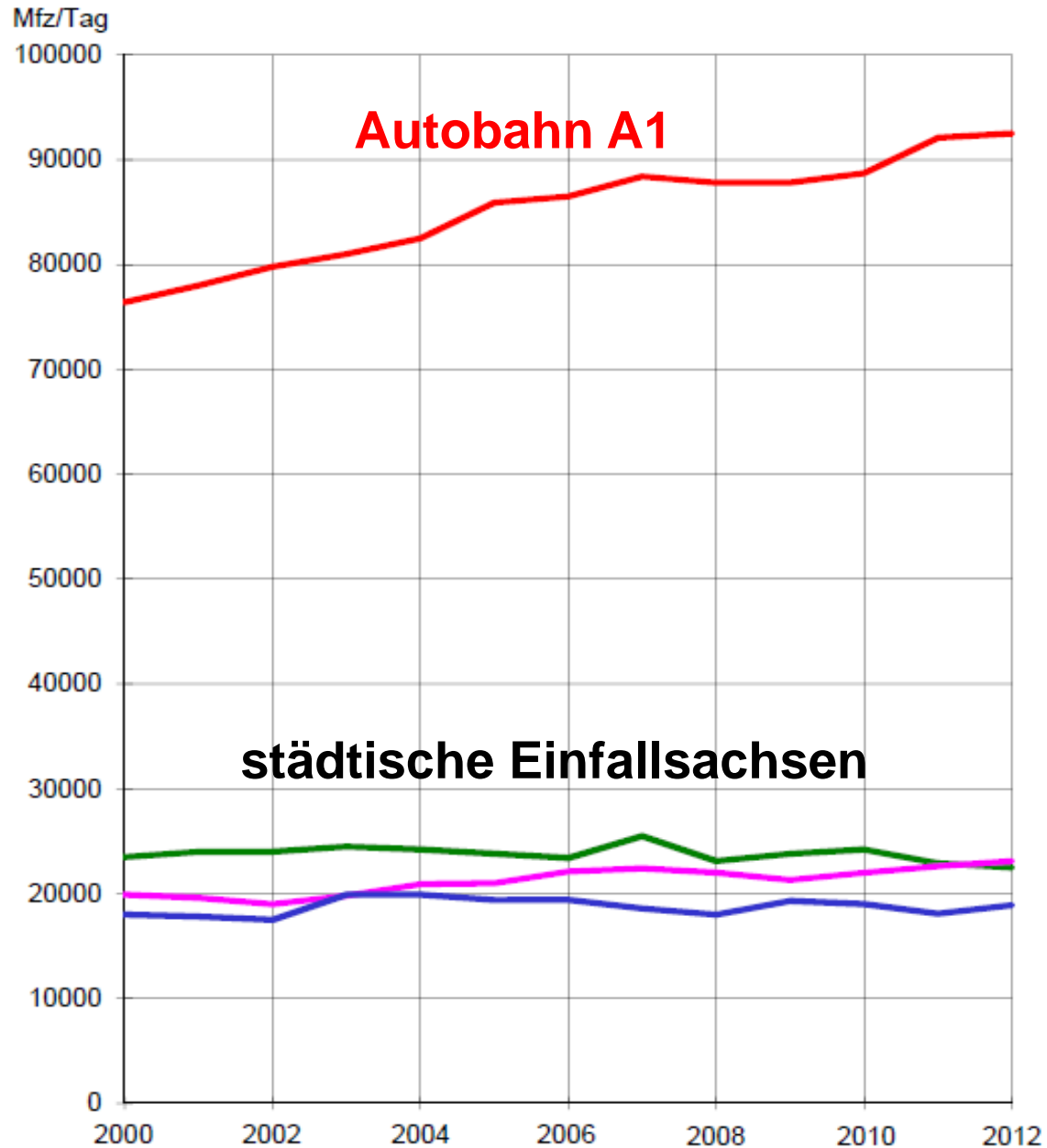


Altstadt, Marktgasse

Das Hauptproblem: Viel Verkehr in den Spitzenzeiten



Die städtischen Hauptstrassen sind ausgelastet



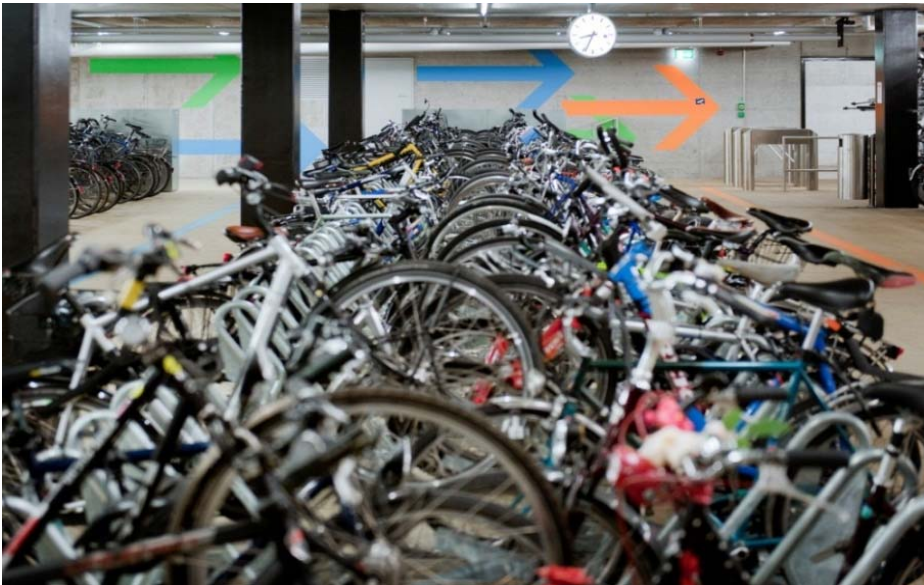
Verkehrsmenge 2000 - 2012

Wülflingerstrasse

Zürcherstrasse

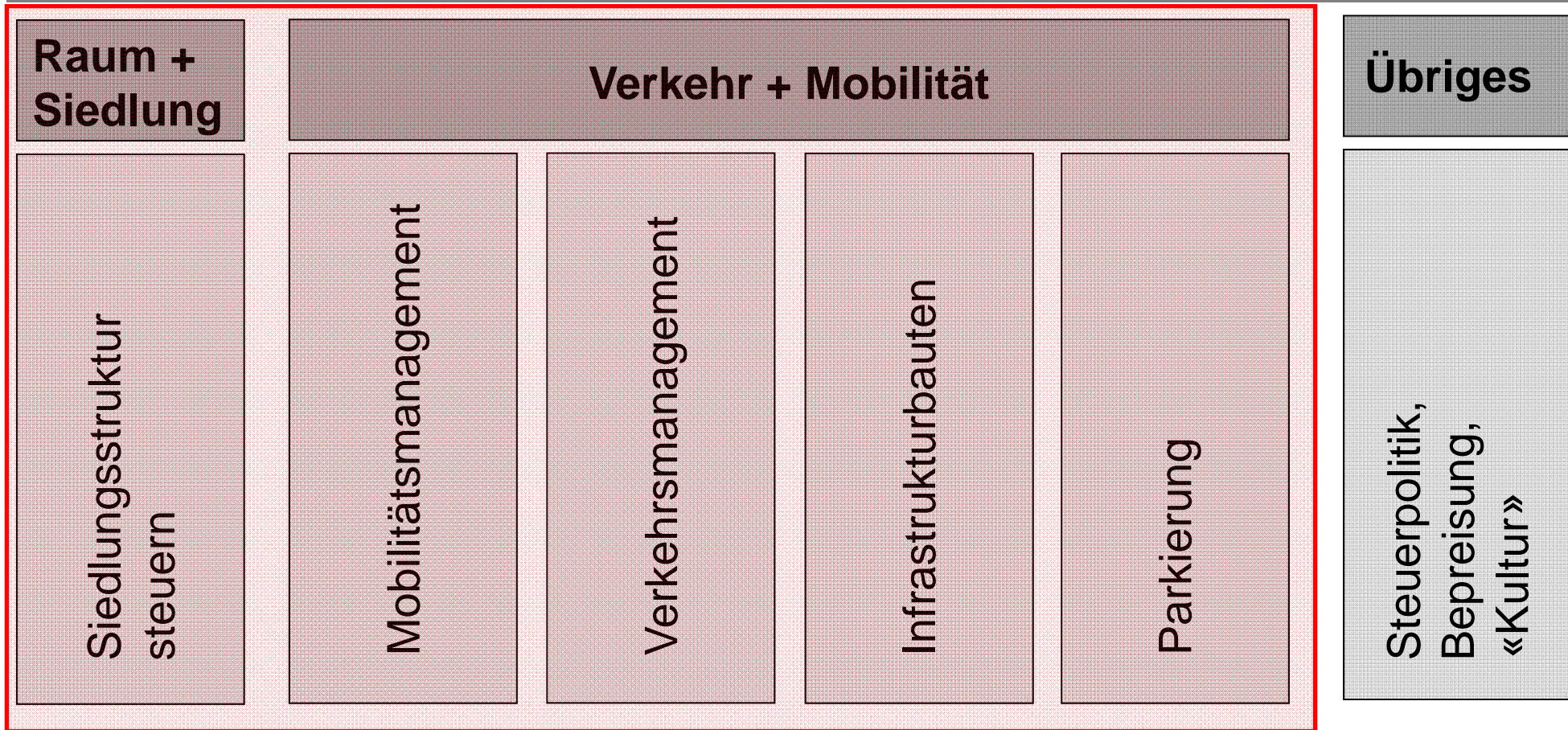
Frauenfelderstrasse

Das Verkehrssystem ist zu Hauptverkehrszeiten ausgelastete



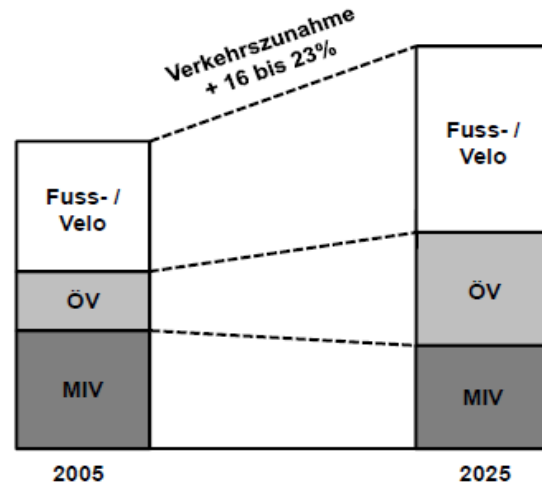
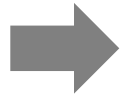
Wie kann die Mobilität beeinflusst werden?

Beeinflussung der Mobilität



Die Leitplanken der städtischen Verkehrspolitik und die Lösungsansätze

Die verkehrspolitischen Zielsetzungen



Mehrverkehr muss über ÖV, Fuss- und Veloverkehr abgewickelt werden

Winterthur wird 2000-Watt-Stadt

Sowohl die «Winergie»-Initiative als auch der Gegenvorschlag haben im Volk eine Mehrheit gefunden. Die Grünen jublieren.

CHRISTIAN GÜRTNER

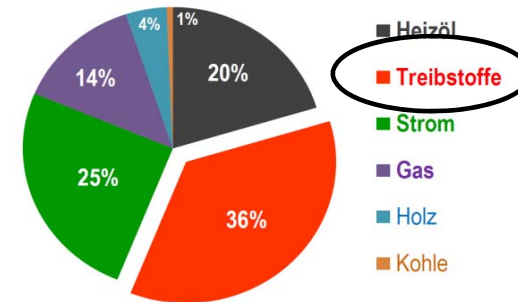
Die Stadt Winterthur ist bis zum

haben eine ganz wichtige Weichenstellung zugunsten kommender Generationen vorgenommen.»

Bestätigt sieht sich auch der Stadtrat. Winterthur werde den Weg weitergehen, den die Stadt vor Jahren eingeschlagen habe, sagte die neue Umweltstadträtin Barbara Günthard-Maier (FDP) vor

den Medienvertretern im Stadthaus. «Die Bevölkerung möchte, dass Winterthur zur Umwelt Sorge trägt. Das ist heute sehr deutlich geworden.» Auf «typische Winterthurer Art» habe das Volk mit dem Gegenvorschlag eine realisierbare Vorlage bevorzugt. Regierung und Parlament hätten mit dem Gegenvor-

schlag die richtige Lösung präsentiert: «Wir haben herausgespürt, was die Bevölkerung will.» Der Ball liegt nun beim Stadtrat. Dieser hat dem Parlament alle vier Jahre einen Bericht zum Zwischenstand der Zielerreichung vorzulegen. Bis 2020 muss der Energieverbrauch auf 4800 Watt sinken, bis 2035 auf 3400 Watt. Die Treibhausgasemissionen dür-



➔ Der Grosse Gemeinderat will den Anteil am öffentlichen Verkehr, Fuss- und Veloverkehr markant steigern. Die Bevölkerung will weniger Energieverbrauch.

Die Hauptziele der städtischen Verkehrsplanung

→ Wir wollen ein funktionierendes Verkehrssystem sicherstellen

(Rückgrat für eine wirtschaftlich prosperierende Stadt.)



→ Wir wollen eine hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität gewährleisten

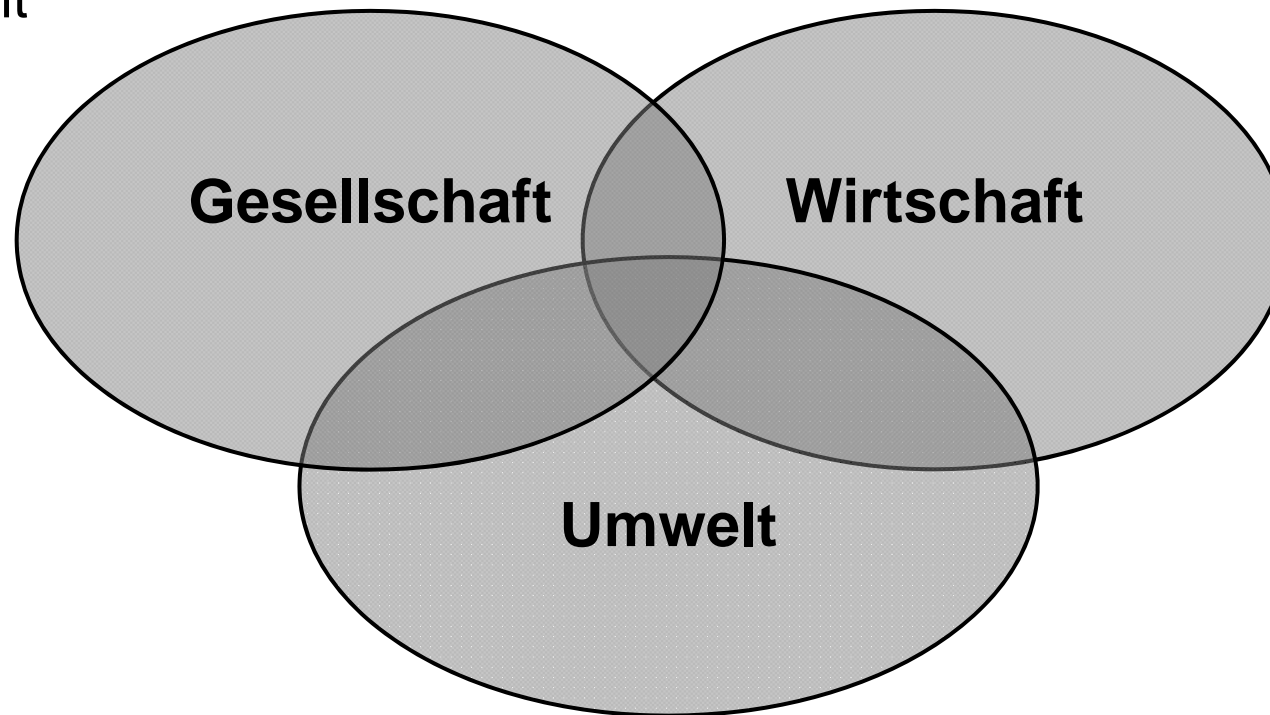
(Stadt mit hoher Lebensqualität.)



Spannungsfeld der nachhaltigen Mobilität

- Lebens- und Aufenthaltsqualität
- Begegnungen ermöglichen
- Soziale Sicherheit und Verkehrssicherheit

- Wirtschaftliche Entwicklung sicherstellen
- Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems
- Kosten- / Nutzenverhältnis und Kostenträger

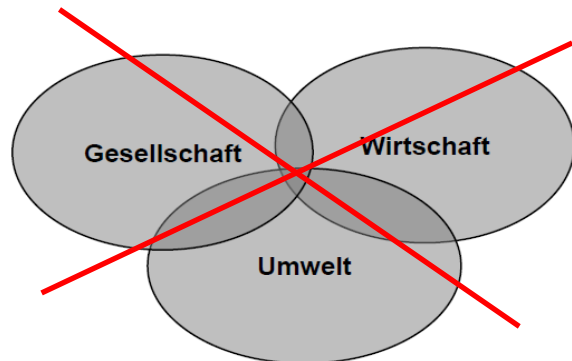


- Sparsamer Umgang mit Ressourcen
- Vermeiden von Umweltverschmutzung und von Lärm
- Erhalt Lebensräume

Wenn wir nicht handeln, leiden wir alle unter den Folgen:

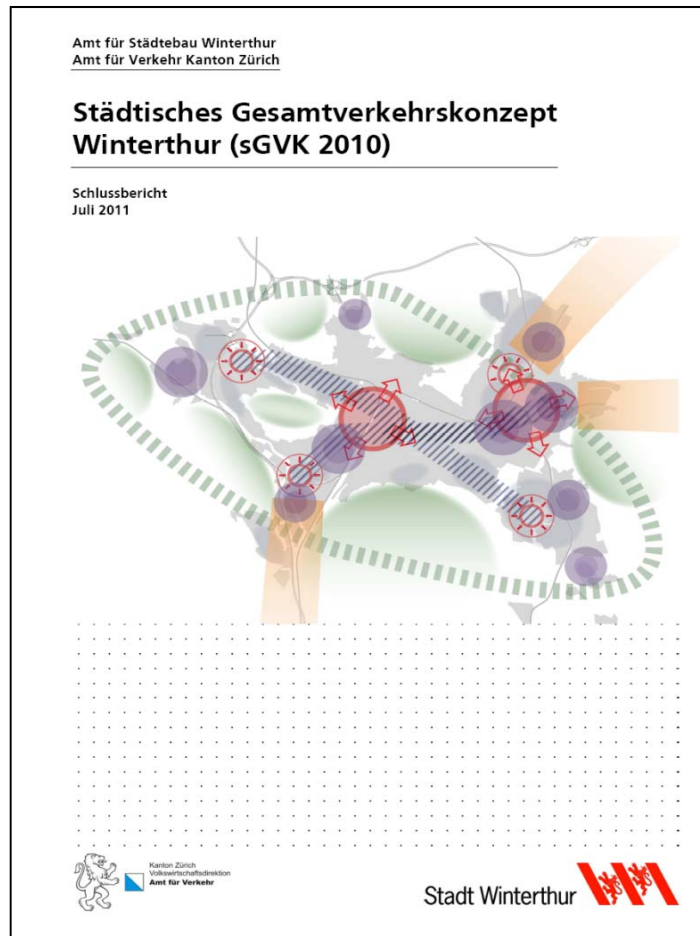
- Mehr Staus an Knoten (= mehr Wartezeiten)
- Blockierter (Gewerbe-)Verkehr
- Stadtbus: Grosse zusätzliche Verlustzeiten und Fahrplaninstabilitäten
- Ausweichverkehr in Wohnquartiere

➔ **Die Wirtschaftlichkeit der Unternehmen und die Wohnqualität werden beeinträchtigt.**



→ Städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK)

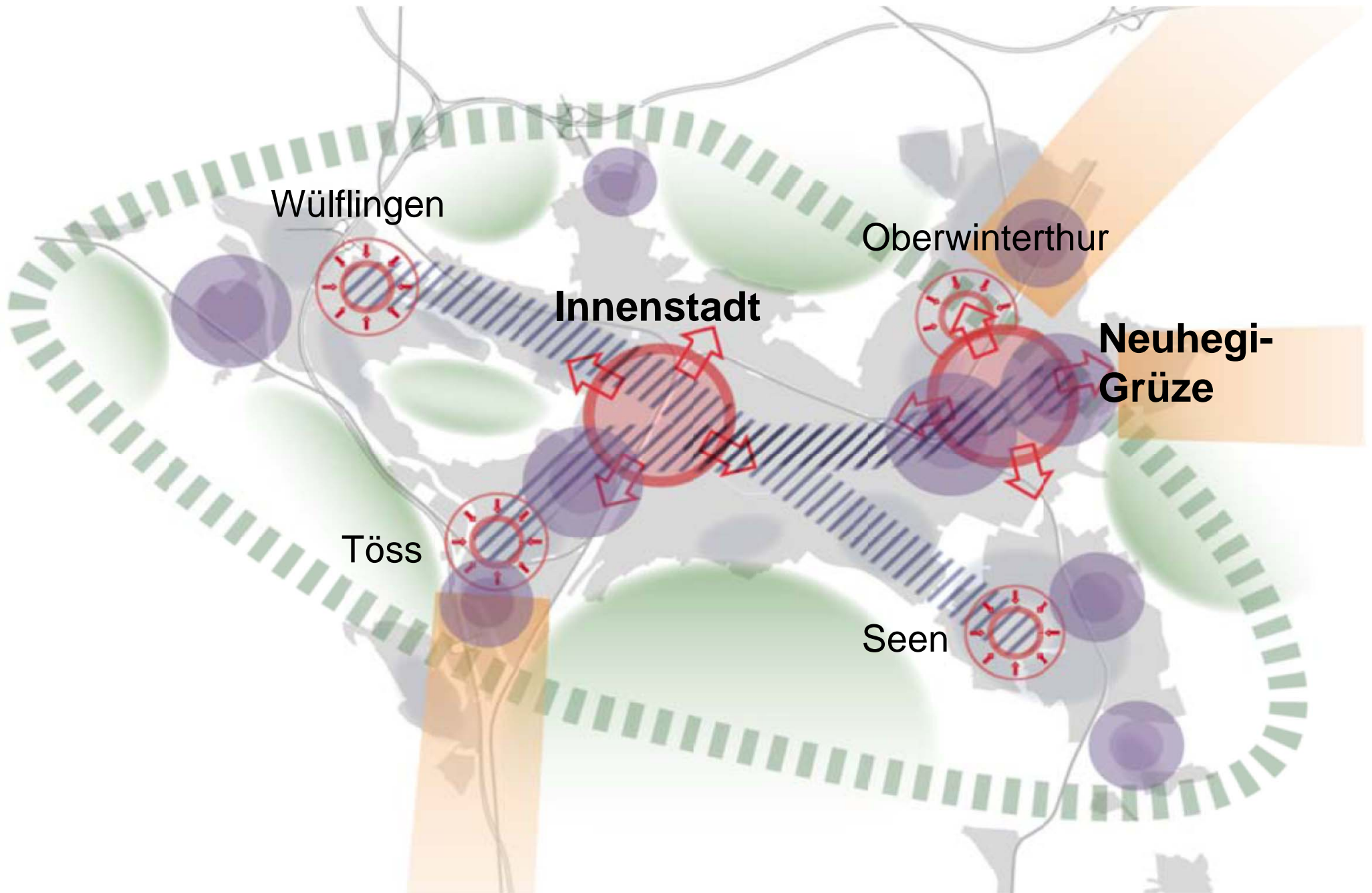
(Grosser Gemeinderat hat dem Konzept 2011 einstimmig zugestimmt)



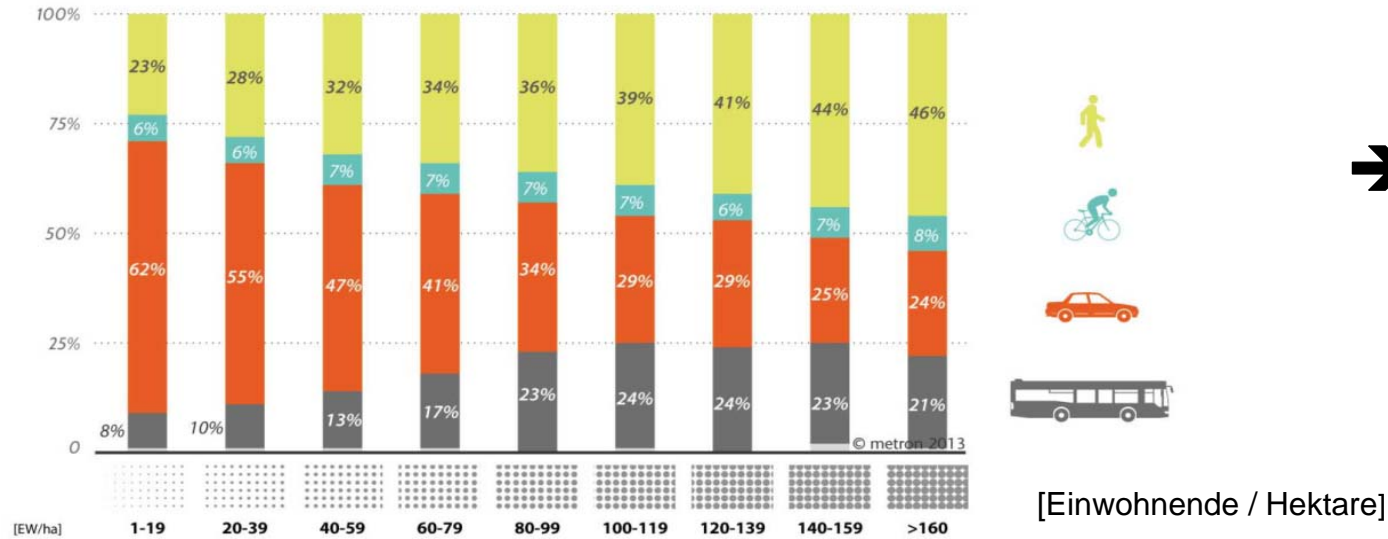
Inhalt:

- Ziel: Förderung ÖV, Fuss- und Veloverkehr
- Ziel: Funktionierendes Verkehrsnetz sicherstellen
- Abstimmung Siedlung und Verkehr (Zukunftsbild)
- Verkehrliche Grundsätze
- Konkrete Massnahmen zur Umsetzung

Zukunftsbild 2030: Winterthur als bipolare Stadt



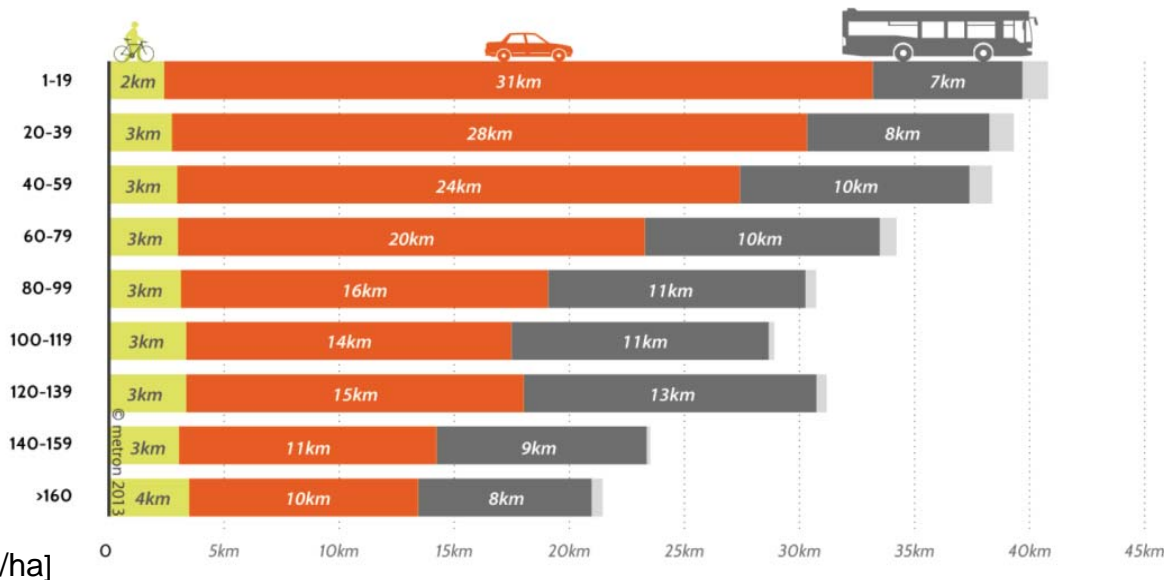
Dichte Gebiete = Nachhaltige Mobilität



➔ Je höher die Dichte, desto mehr ÖV und Fussverkehr



[Einwohnende / Hektare]



➔ Je höher die Dichte, desto kürzer die Wege

[EW/ha]

Quelle: Metron 2013

21

Verkehrlicher Grundsatz: Personen- statt Fahrzeugbewegungen



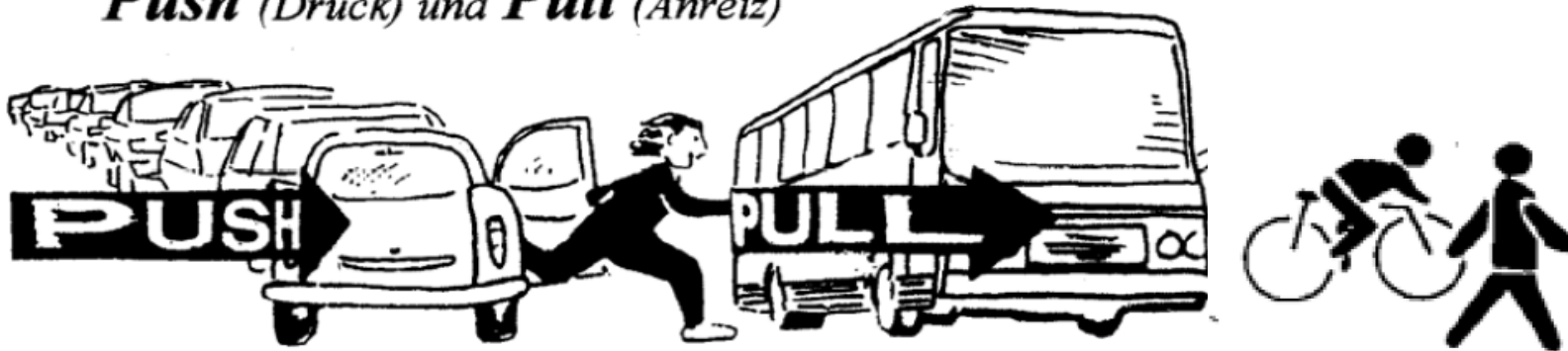
100 Personen
=
80 Autos (à 480 m)

100 Personen
=
1 Bus (à 18m)

➔ Bus, Fuss- und Veloverkehr hat grössere Verkehrskapazität als der Autoverkehr und braucht weniger Platz

Wie wird die Verlagerung erreicht?

Push (Druck) und Pull (Anreiz)



Der Mensch handelt nicht unbedingt rational. Er hinterfragt sein Verhalten erst, wenn er auf Widerstand stösst. Das alleinige ÖV-Angebot ist für den Automobilisten mit keinerlei Verlust verbunden. Daher ist eine Verhaltensänderung eher unwahrscheinlich.

➔ Mit dem Push- (= Lenkung, Erschwernisse) und Pull-Prinzip (= Förderung, Anreize) wird eine Verlagerung auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr sowie eine Verflüssigung des Autoverkehrs erreicht.

Die Strasse ist mehr als nur ein funktionaler Raum



Bahnhofplatz 1955



Oberer Graben ~1982



Rudolfstrasse, Bahnhofszugang



Zürcherstrasse, Zentrum Töss

Städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK) (nur Verkehrsmassnahmen)

Infrastrukturbauten



- ÖV-Hochleistungskorridor
- Querung Grüze
- Masterplan Bahnhof
- Velobahnen / Veloparkierung
- Zentrumserschliessung
Neuhegi-Grüze

Verkehrsmanagement

- Dosierungskonzept
- Steuerungskonzept
- Parkleitsystem
- RVS-Konzept

Mobilitätsmanagement und Parkierung

- Gestaltungspläne, z.B.
Werk 1, Lagerplatz
- Mobilitätskonzepte
- Mobilität in Unternehmen
(MIU)
- Parkplatzverordnung
- Fahrtenmodell
- Parkraumbewirtschaftung

Neues Zentrum Neuhegi-Grüze



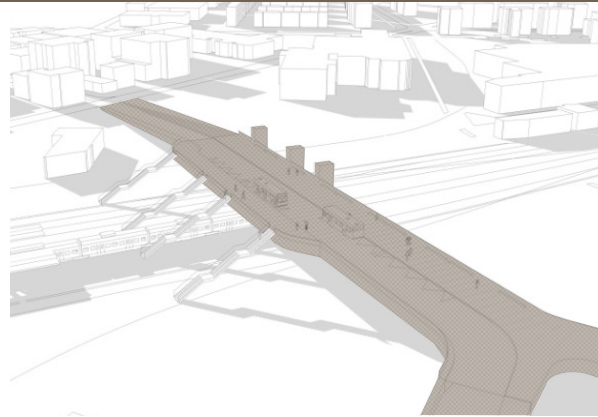
Prinzip:

- Verdichtung nach innen
- Richtung Stadtzentrum: Fokus auf ÖV , Fuss- und Veloverkehr
- Leistungsfähiger Anschluss an Autobahn

Neughegi-Grüze: Dieverkehrliche Herausforderung bewältigen



3 Bahnhöfe



ÖV-Querung Grüze



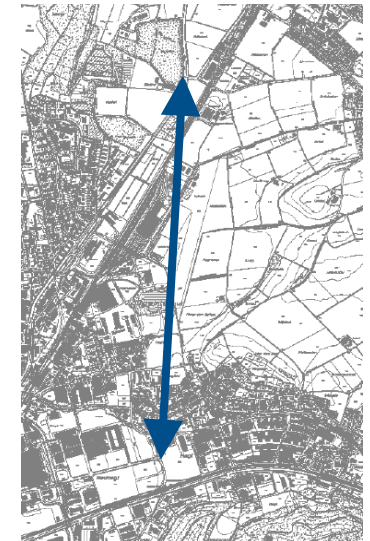
ÖV-Hochleistungskorridore



Velo- und Fusswege
Velobahnen



«Stadt der kurzen Wege»,
Nutzung



MIV-
Erschliessung



Parkierung
regeln



Mobilitäts-
management



Verkehr dosieren
und lenken

Zukunft der Mobilität



Pendeln Das Dogma der schier unbegrenzten Mobilität ist zu brechen, Reisen muss wieder besonders werden. *Von David Bosshart*

Mehr Mobilität, weniger Verkehr



**STEIGEN WIR WEITERHIN
INS AUTO ODER ALLE ZUR
GLEICHEN ZEIT IN DEN ZUG,
WERDEN WIR NOCH LANGE
AUF DIE LÖSUNG VON
VERKEHRSPROBLEMEN
WARTEN.**

**Verkehrsexperten fordern
Ausbaustopp für Strasse und Schiene**
Die Mobilität muss teurer werden, der Verkehr abnehmen. Nur so lasse sich der Kollaps verhindern.

*Den Homo oeconomicus gibt es
nicht – erst recht nicht im Verkehr*

Essenz bzw. Thesen

- ➔ **In der Raumplanung liegt das grösste Potenzial der nachhaltigen Mobilität.**
(Dichte und durchmischte Gebiete mit guter ÖV-Erschliessung)
- ➔ **Ein funktionierendes Verkehrsnetz kann nur sichergestellt werden, indem der Anteil ÖV, Fuss- und Veloverkehr vergrössert wird.**
(Es wird Kapazität geschaffen für diejenigen, die auf das Auto angewiesen sind)
- ➔ **Eine Verlagerung zugunsten des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs kann nur mit einer Kombination von Pull (= Förderung, Anreize) und Push (= Lenkung, Erschwernisse) erreicht werden.**
- ➔ **Es braucht Anreize um die vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen zeitlich besser bzw. gleichmässiger auszunutzen.**
- ➔ **Der Fokus muss vermehrt auf Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement liegen als im Bau von neuen Infrastrukturen.**

Danke für Ihre Aufmerksamkeit





Podiumsdiskussion

Leiter Michael Hauser, Stadtbaumeister Winterthur



Schlusswort und Fazit

Raffael Noesberger, Gesamtleiter Verkehr



Datum der Schlussveranstaltung

Mittwoch, 29. Januar 2014

Schlussveranstaltung

- Zusammenfassung der Ergebnisse und Formulieren von Empfehlungen für den Stadtrat
- Alte Kaserne, 19.00 Uhr
- www.stadtentwicklung.winterthur.ch



Herzlichen Dank für Ihr Kommen
und gute Heimkehr!