



LEITBILD STADTRAUM ZÜRCHERSTRASSE
TEILÖFFENTLICHE VERNEHMLASSUNG
ERGEBNISSE

Vernehmlassungsverfahren

Auswertung

Hinweise für die Weiterbearbeitung

STADT WINTERTHUR
LEITBILD STADTRAUM ZÜRCHERSTRASSE
ERGEBNISSE DER TEILÖFFENTLICHEN VERNEHMLASSUNG
ZUSAMMENFASSUNG

Titelbild
Schlüsselstellen
Feddersen & Klostermann Architekten

Herausgeberin
Stadt Winterthur
Departement Kulturelles und Dienste
Stadtentwicklung Winterthur
Obertor 32
8402 Winterthur
Telefon 052 267 62 72
stadtentwicklung@win.ch
www.stadtentwicklung.winterthur.ch

Ausgabe
August 2010

1. VERNEHMLASSUNGSVERFAHREN VOM FRÜHJAHR 2010

1.1 Verfahren

Die Quartiervereine von Töss und Brühlberg-Tössfeld und weitere interessierte Kreise wurden im Projekt „Entwicklungsstudie Zürcherstrasse“ - einem Teilprojekt aus dem „Entwicklungsimpuls Töss“ - in verschiedener Weise laufend und bei Meilensteinen angehört und in die Entscheidungsprozesse einbezogen. Im Unterschied zu den raumplanungsrechtlich verankerten Mitwirkungsverfahren handelt es sich dabei um eine „freiwillige Mitwirkung“.

Das „Leitbild Stadtraum Zürcherstrasse“ bildet den Abschluss der „Entwicklungsstudie“ und die Grundlage für den Realisierungsprozess. Das Leitbild wurde im Herbst 2009 stadintern in Vernehmlassung gegeben und bereinigt. Ende 2009 wurde die teilöffentliche Vernehmlassung gestartet. „Teilöffentlich“ meint, dass nicht die ganze Öffentlichkeit, sondern eine Auswahl an betroffenen und interessierten Organisationen begrüsst wurden. Die Vernehmlassung wurde auf den 15. Februar 2010 befristet und in Einzelfällen bis 22. März 2010 verlängert.

1.2 Vernehmlassungsadressaten

- Amt für Verkehr der Volkswirtschaftsdirektion (AfV)
- Töss Lobby als Dachorganisation im Quartier Töss
- Quartierverein Tössfeld-Brühlberg (QVTB)
- Sulzer Immobilien AG
- Auwiesen Immobilien AG
- Forum Architektur Winterthur
- Verein „Winterthur: agil - mobil“
- Automobil Club der Schweiz (ACS)
- Touring Club Schweiz (TCS)
- Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)
- Pro Velo Winterthur
- GGR Fraktion Schweizer Demokraten (SD)
- GGR Fraktion Schweizerische Volkspartei (SVP)
- GGR Fraktion FDP.Die Liberalen (FDP)
- GGR Fraktion Evangelische Volkspartei / Eidgenössische Demokratische Union / Grünliberale Partei (EVP/EDU/GLP)
- GGR Fraktion Christlichdemokratische Volkspartei (CVP)
- GGR Fraktion Sozialdemokratische Partei (SP)
- GGR Grüne / Alternative Liste (Grüne/AL)

1.3 Eingegangene Stellungnahmen

- Amt für Verkehr (AfV) (Pascal Kern, Leiter Infrastrukturplanung)
- Töss Lobby (koordinierte Stellungnahme namens aller Mitgliedsorganisationen) (Monika Imhof, Präsidentin)
- Quartierverein Tössfeld-Brühlberg (QVTB) (Roland Meier, Michael Rüeegger, Felix Schmid)
- Sulzer Immobilien AG (Martin Schmidli, Geschäftsführer)
- Verein „Winterthur: agil - mobil“ (Daniel Oswald, Präsident)
- ACS Ortsgruppe Winterthur (Markus Hutter, Präsident)
- TCS Gruppe Winterthur (Susanne Ballauf, Präsidentin)
- Pro Velo Winterthur (Kurt Egli)
- SVP Winterthur (Werner Badertscher, Gemeinderat)
- Fraktion FDP.Die Liberalen (Felix Helg, Gemeinderat)
- CVP Winterthur (Werner Schurter, Gemeinderat)
- SP Fraktion (Roland Wirth, Fraktionspräsident)
- Grüne / AL Fraktion (Reto Diener, Gemeinderat)

2. AUSWERTUNG

2.1 Würdigung

Die Stellungnahmen zur teilöffentlichen Vernehmlassung zeigen eine grundsätzliche Zustimmung zur vorgeschlagenen Aufwertung des Raums Zürcherstrasse. Die Kombination von Massnahmen im Verkehr, Städtebau und Freiraum wird begrüsst. Ebenso die Prozessidee mit teils längeren Zeithorizonten und die Betonung von Kooperation und Kommunikation. Bei der Umsetzung des „Impulsprogramms“ erwarten die Quartierorganisationen und einzelne Fraktionen eine hohe Verbindlichkeit. Aus Sicht der Töss Lobby haben Massnahmen im Bereich Zentrum Töss und der Bahnübergang über die Bülach-Linie erste Priorität.

Auf die Themen Städtebau und Freiraum wurde nicht in allen Stellungnahmen eingegangen. Die Rückmeldungen sind überwiegend positiv, teilweise wurden zusätzliche Massnahmen gefordert. Die Förderung des Wohnens entlang der Hauptstrasse wurde teils begrüsst, teils - mit Hinweis auf die Immissionen - als abwäglich bezeichnet.

Zu kontroversen Reaktionen führte der generelle Zielkonflikt zwischen Siedlung und Verkehr. Das Meinungsbild ist insgesamt etwa ausgeglichen. Auf der einen Seite wird auf die verkehrsorientierte Funktion der Kantonsstrasse verwiesen und die Machbarkeit insgesamt infrage gestellt. Teilweise werden entlastende Massnahmen im übergeordneten Strassennetz als zwingende Voraussetzung genannt. Auf der anderen Seite wird eine klare Begrenzung oder auch Reduktion des Automobilverkehrs verlangt. Die Prioritäten zur Förderung des Busverkehrs sind nur in einer Stellungnahme auf offenen Widerspruch gestossen.

Daneben wurden zahlreiche Anträge und Bemerkungen zur konkreten Ausgestaltung der Impulsprojekte vorgebracht. Soweit sinnvoll, werden sie als „Hinweise für die Weiterbearbeitung“ im Rahmen der weiteren Planungs- und Realisierungsschritte beachtet (Kapitel 3).

2.2 Spezielle Fragen und Themen

- Die Eignung des „Konzept Zürcherstrasse“ zur Bewältigung der Verkehrsmengen wird mehrfach bezweifelt. Dazu ist zu bemerken, dass detaillierte Studien durchgeführt und die Machbarkeit grob nachgewiesen wurde. Es bestehen aber effektiv Zielkonflikte zwischen der Siedlungsentwicklung und den Mobilitätsbedürfnissen. Die MIV Kapazitäten können noch nicht genau beziffert werden, weil sie wesentlich von der genaueren Ausgestaltung der Spuren, Knoten, Querungsbedingungen und dem Betriebskonzept abhängen. Die Präzisierung dieser Aspekte erfolgt in einem weiteren Planungsschritt. Das Leitbild ist Grundlage und Voraussetzung für diesen Schritt.
- Auch die Finanzierbarkeit wird teils bezweifelt. Die Umgestaltung der Strasse geht primär zu Lasten des Kantons. Die Kosten liegen im üblichen Rahmen einer Finanzierung durch die kantonale Baupauschale. Im Agglomerationsprogramm kann eine Teilfinanzierung durch den Bund beantragt werden. Die kantonalen und städtischen Stellen beurteilen die Chancen zum heutigen Zeitpunkt als intakt. Die Amortisationsphasen des Strassenbauwerks sind im Zeitplan (Etappe) grob berücksichtigt.
- Die Idee einer Tieferlegung der Strasse beim Zentrum Töss wird teils weiterhin als Bestlösung bezeichnet. Grundwasserbohrungen sollen letzte Erkenntnisse über die Machbarkeit bringen. Im Rahmen der mehrstufigen Planung wurde die Idee eingehend studiert und diskutiert. Der Stadtrat fasste im Sommer 2009 den Zwischenentscheid zur Auswahl des Strassenraum- und Verkehrskonzepts. Die gewichtigen und vielfältigen Gründe für das Fallenlassen der „Variante Tieferlegung“ wurden mehrfach kommuniziert. Unabhängig vom Variantenentscheid gab das zuständige Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) die geforderte Grundwasseruntersuchung im April 2010 in Auftrag.

2.3 Aufgenommene Anträge

- Das „Konzept Zürcherstrasse“ wurde mit dem Entwurf des städtischen Gesamtverkehrskonzepts (sGVK) koordiniert.
- Das „Konzept Zürcherstrasse“ und die Kapazitäten des Gesamtsystems werden im Rahmen der Weiterbearbeitung optimiert und detaillierter mit dem sGVK sowie mit der Erschliessung des Sulzerareals koordiniert.
- Die Spurbreite für den motorisierten Individualverkehr wird auf mindestens 6.50 m ausgelegt.
- Der Antrag ans Bundesamt für Verkehr zur Erstellung des Bahnübergangs über die Bülachlinie wird prioritär vorbereitet.
- Diverse Korrektur- und Präzisierungsvorschläge sind eingeflossen.
- Die Umsetzung des Leitbilds wird als Legislatorschwerpunkt 2010-2014 definiert.

2.4 Nicht berücksichtigte Anträge

- Die gegenläufigen Anträge zur Fixierung der Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr wurden nicht aufgenommen. Die relevanten Textpassagen wurden offener formuliert.
- Die Scramble-Schaltung beim Zentrum Töss kann nicht sofort realisiert werden. Die Vor- und Nachteile dieser Lösung müssen im Systemzusammenhang genauer untersucht werden.
- Die Einführung des Tempo-30-Regimes auf einer Kantonsstrasse ist nicht bewilligungsfähig.
- Der „Bahnweg“ entlang des Gleisfeldes ist aufgrund des optionalen Ausbaus der Bülach-Bahnlinie vorläufig nicht machbar. Er wurde aus dem Impulsprogramm gestrichen, verbleibt aber auf der Ideenebene durch Eintrag in der Abbildung „Freiraumgerüst Töss“.
- Vorschläge für zusätzliche Projekte wurden mit Rücksicht auf die Prioritäten und Ressourcen nicht aufgenommen.
- Der Vorschlag eines Gebietsmanagements wurde in dieser Form nicht aufgenommen. Die zuständigen Stellen werden das Quartier laufend über die Umsetzung und Möglichkeiten zur Mitwirkung orientieren.
- Die Schlüsselstelle Nr. 6 (Areal Migros/McDonald, Knoten Jäger-/Brühlbergstrasse) wird im Rahmen des „Konzept Verkehr“ mit hoher Sorfalt behandelt. Auf den umgebenden Liegenschaften ergeben sich für die Stadt zurzeit keine Handlungsspielräume. Für Sulzer Werk 1 wurde ein separates Testplanungsverfahren durchgeführt. Die Eckliegenschaft wurde unter Schutz gestellt. Für deren Erwerb zur Einrichtung einer Quartiernutzung ist kein genügender Bedarf ersichtlich. Auf die Durchführung einer separaten städtebaulichen Studie (Massnahme „Vertiefungsstudie durchführen“) wird verzichtet.

3. HINWEISE FÜR DIE WEITERBEARBEITUNG

Hinweise aus der Vernehmlassung zur Beachtung und Prüfung im Rahmen der Weiterbearbeitung des „Konzept Zürcherstrasse“:

- Detailüberprüfung und Optimierung der Strassenraumaufteilung und der Baumalleen inbezug auf Gestaltung, technische und betriebliche Machbarkeit, Verkehrssicherheit und Flexibilität. Sowie auf Ausweichmöglichkeiten von MIV und Busverkehr für Blaulichtorganisationen (keine bauliche Erhöhung zur Abtrennung der Fahrstreifen, genügend Abstand der Bäume etc.).
- Optimierung der Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems, basierend auf der Anzahl Personenbewegungen. Erstellung eines Verkehrssteuerungskonzepts. Detailkoordination mit städtischem Gesamtverkehrskonzept und Erschliessung Sulzerareal. Genauere Prüfung der Vor- und Nachteile der Scramble-Schaltungen und nicht signalgesteuerten Fussgängerübergänge.
- Aufweitung der Mittelfahrbahn auf min. 6.50 m (Konfliktfall LW/LW und Sondertransportroute).
- Genauere Prüfung der Spurführungen und Enflechtung auf den Knoten. Präzisierung der Abbiegespuren.
- Generelles Vermeiden von Rückstau und Schleichverkehr im Quartier, in diesem Zusammenhang auch Überprüfung der Abbiegespuren (Staulängen).
- Genauere Prüfung des Umgangs mit seitlichen Einmündungen und Erschliessungen inbezug auf mögliche Konflikte mit den durchgehenden Bus- und Velospuren.
- Prüfung von technischen Möglichkeiten zur Immissionsbegrenzung, namentlich „Flüsterbeläge“.
- Quartiernahe Organisationen bezeichnen Verbesserung der Situation beim Zentrum Töss und Realisierung des Bahnübergangs als prioritär und dringlich, ebenso eine Aufwertung der Vorzonen im dazwischen liegenden Bereich. Die Scramble-Schaltung beim Zentrum wird als unverzichtbar angesehen. Betreffend Sanierung Zentrum Töss wird eine aktive Einflussnahme gefordert.

