

Positionen für einen zukunftsgerichteten städtischen Verkehr

1 GRUNDSÄTZE

Der Verein *winti mobil* versteht sich als gemeinsames politisches Sprachrohr seiner Mitglieder für einen umweltfreundlichen, flächeneffizienten und sicheren Verkehr im öffentlichen Raum in Winterthur. Dabei stehen die Förderung des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs im Vordergrund. Der Verein ist gegenüber anderen oder neuen Mobilitätsformen offen, sofern sie seinen Zielen und Grundsätzen nicht widersprechen.

Die Arbeit des Vereins *winti mobil* gründet auf politischen Entscheiden der letzten Jahre (vgl. Grundlagen) und dem Anliegen, organisatorische und planerische Optimierungen im Verkehrsbereich anzustossen.

2 ZIELE/VISIONEN

Im Zentrum der Tätigkeiten des Vereins *winti mobil* stehen Anstrengungen für eine Verschiebung des Modalsplits zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs sowie von Personenbewegungen per Velo und zu Fuss. Dabei spielt das Fahrrad als effizientestes Verkehrsmittel hinsichtlich Energieverbrauch und Raumbeanspruchung eine zentrale Rolle. Im behördenverbindlichen kommunalen Richtplan ist eine Verschiebung des Modalsplits um acht Prozentpunkte bis ins Jahr 2025 (gegenüber 2005) festgeschrieben.

Von diesem übergeordneten Ziel der Modalsplitverschiebung abgeleitet ergeben sich Ziele für die verschiedenen Verkehrsmittel:

2.1 Fussverkehr

Die Fussgänger*innenbewegungen nehmen eine sehr wichtige Funktion im innerstädtischen Verkehr ein, insbesondere in den dichten, bahnhofsnahe und innerstädtischen Quartieren/Arealen. Diese Gebiete sind durchgängig und sicher zu gestalten.

Wo möglich und sinnvoll haben Fussgänger*innen Vorrang gegenüber den anderen Verkehrsträgern.

Unsere Vision ist eine Stadt der kurzen Wege mit einer hohen urbanen Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

2.2 Veloverkehr

Das Velo ist auf kurzen Distanzen noch immer die effizienteste und umweltfreundlichste Variante. Es soll einen deutlich höheren Anteil als heute am innerstädtischen Verkehr haben.

Unsere Vision ist es, Winterthur wieder zur Velostadt Nummer 1 der Schweiz werden zu lassen. Dafür braucht es durchgängige, sichere und gegenüber dem motorisierten Verkehr priorisierte Velowege und -spuren sowie genügend Abstellplätze.

2.3 Öffentlicher Verkehr

In Ergänzung zum Veloverkehr soll der öffentliche Verkehr den Grossteil des übrigen privaten Verkehrsaufkommens sicherstellen, sowohl innerhalb der Stadt als auch in der Region. Neben dem Schienenverkehr und dem regionalen Busnetz betrifft dies vor allem *Stadtbus*. Weitere Transportmöglichkeiten wie Stadtbahn/Tram müssen in Betracht gezogen werden.

Unsere Vision ist ein öffentlicher Verkehr, der mit hinreichender Kapazität und hoher Fahrplanzuverlässigkeit eine attraktive Alternative zum privaten Auto darstellt.

2.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Für den gewerblichen Verkehr ist genügend Kapazität auf dem Strassennetz sicherzustellen. Die Bedeutung des übrigen motorisierten Individualverkehrs ist dem übergeordneten Ziel der Modalsplitverschiebung unterzuordnen.

In den Stadt- und Quartierzentren sind verkehrsberuhigte und/oder autoarme Zonen zu schaffen, welche dem Ziel der Steigerung von Lebens- und Aufenthaltsqualität verpflichtet sind.

3 MASSNAHMEN UND HANDLUNGSFELDER

3.1 Fussverkehr

- In der Innenstadt sind die Strassen so zu gestalten, dass die Fussgänger*innen hindernisfrei und sicher queren können. Sind Signalanlagen unumgänglich, so muss auf möglichst kurze Umlaufzeiten und Priorisierung der wichtigen Fussgänger*innen-Ströme geachtet werden.
- In der ganzen Stadt sind wichtige Wege für Fussgänger*innen so zu entwickeln und zu verbessern, dass sie auch für jüngere, ältere oder beeinträchtigte Mitglieder der Gesellschaft gefahrlos nutzbar sind.
- Schulwege sind mit hoher Priorität so auszugestalten, dass Sicherheit und Durchgängigkeit an vorderster Stelle stehen.

3.2 Veloverkehr

- Fahrradfahren soll als selbstverständliche und sichere Fortbewegungsart in Stadt und Quartier positioniert werden. Fahrradfahren soll Spass machen und ein gutes Image haben (die nordischen Länder sind hierfür ein Vorbild).
- Alle Fahrradrouten müssen durchgängig mit Velowegen oder mindestens Velospuren (auch an Kreuzungen) realisiert und markiert werden. Veloschnellrouten gemäss Richtplan sind mit hoher Priorität umzusetzen. Auf wichtigen Velowegen sind vertikale Versätze (Anschläge) zu vermeiden.
- Hinsichtlich Sicherheit liegen durch die schnellen e-Bikes gewisse Konfliktpunkte mit den anderen Verkehrsteilnehmer*innen vor. Diese Konflikte sollen, soweit dies in städtischer Kompetenz liegt, thematisiert und geeignete Massnahmen zur Entschärfung ergriffen werden.
- An Start- und Zielorten wichtiger Veloverkehrsbeziehungen müssen Parkierungsmöglichkeiten in genügender Anzahl angeboten werden.

3.3 Öffentlicher Verkehr

Stadtbuss stellt in Winterthur den öffentlichen Verkehr sicher. Der Busbetrieb ist auf das Strassennetz angewiesen und trifft an vielen Stellen auf Konkurrenz anderer Verkehrsträger. Insbesondere die Breite der sechs Hauptachsen (Zürcher-, Tösstal-, St. Galler-, Frauenfelder-, Schaffhauser- und Wülflingerstrasse) lässt nur bedingt eine separat geführte Busspur zu.

Dieser Umstand führt verbunden mit intensivem MIV-Verkehrsaufkommen zu den Hauptverkehrszeiten dazu, dass es gemäss ZVV (Stand 2017) an 19 neuralgischen Knoten zu Fahrplanverzögerungen kommt. Aus dieser Feststellung ergeben sich zwei verkehrspolitische Stossrichtungen/Handlungsfelder:

- Der öffentliche Verkehr soll generell, aber insbesondere bei überlasteten Knoten gegenüber dem MIV konsequent bevorzugt werden. Das kann unter anderem durch Massnahmen in der Verkehrssteuerung (z.B. nähernde Busse nehmen Einfluss auf die Ampelsteuerung), durch bauliche Massnahmen (z.B. eigene Busspur) oder durch die Reduktion der Abbiegemöglichkeiten erfolgen. Einzelne Massnahmen müssen im Verkehrsverbund zusammen mit Nachbarknoten analysiert werden. Die Massnahmen sind zielgerichtet und werden über ein Monitoring bezüglich der erzielten Wirkung überprüft.
- Der motorisierte Individualverkehr ist am Stadtrand mittels Lichtsignalanlagen so zu dosieren, dass die Funktionsfähigkeit des innerstädtischen Strassennetzes für den verbleibenden Verkehr gewährleistet ist. Alle Dosieranlagen gemäss regionalem Verkehrssteuerungskonzept sind möglichst rasch zu realisieren. Weitere solche Anlagen, vor allem beim Stadteingang von Süden her, sind zu prüfen. Durch flankierende Massnahmen müssen angrenzende Quartiere vor dem Ausweichverkehr geschützt werden.

Der Verein *winti mobil* betrachtet diese beiden Stossrichtungen für einen stadtverträglichen Verkehr als zentral.

3.4 Motorisierter Individualverkehr

- Die Anzahl Parkplätze hat einen wesentlichen Einfluss auf die Wahl des Verkehrsmittels, sowohl für Binnen- wie auch für Aussenpendler*innen.
- Die Überlastungen des Strassennetzes findet hauptsächlich zu den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden statt. Die dafür verantwortlichen automobilen Pendler*innenströme müssen zu vermeiden versucht, besser über den Tag verteilt oder auf andere Verkehrsträger verlagert werden. Wesentliche Massnahmen dazu sind die Steuerung über Parkplätze, Priorisierung/Dosierung (Push) sowie die verbesserte Leistungsfähigkeit der verfügbaren Alternativen (Pull).
- Der motorisierte Strassenverkehr ist Hauptgrund für überschrittene Lärmpegel auf diversen Strassenabschnitten. Der Verein befürwortet die Lärmsanierung – auch auf verkehrsorientierten Strassen – mittels einer lokal begrenzten Temporeduktion.
- Grundsätzlich sind Quartiere vor Durchgangs- und Ausweichverkehr konsequent zu schützen und als Tempo 30-Zonen oder Begegnungszonen (Tempo 20) zu gestalten. Das gilt auch für die erweiterte Altstadt sowie die Quartierzentren.
- Bezüglich Verkehrsdosierungsanlagen betrachten wir flankierende Massnahmen wie den Schutz vor Ausweichverkehr als zentral, auch für die Akzeptanz derartiger Anlagen.
- Alternative Antriebe oder neue individuelle Mobilitätsformen sind (soweit kommunal möglich) dann zu fördern, wenn sie zu den Zielen des Vereins einen positiven Beitrag zu leisten vermögen.

4 BEDEUTUNG UND RELEVANZ

Das vorliegende Positionspapier wurde im Laufe der Vereinsgründung entwickelt, diskutiert und von allen Mitgliedern verabschiedet. Es bildet die Basis für die verkehrspolitische Ausrichtung des Vereins.

Die genannten Massnahmen sollen während der Legislatur 2018-2022 aktiv vorangetrieben werden. Der Vorstand aktualisiert dieses Positionspapier regelmässig, aber mindestens zu Anfang einer neuen Legislatur. Die Mitgliederversammlung entscheidet endgültig über Änderungen.

Besteht in einer konkreten verkehrspolitischen Frage keine Einigkeit unter den Mitgliedern, enthält sich der Verein einer öffentlichen Aussage und verweist auf die Stellungnahmen der einzelnen Mitglieder.

Der Verein *winti mobil* agiert lokal- und regionalpolitisch. Übergeordnete Verkehrsthemen wie die Hochleistungsnetze für den motorisierten Verkehr oder des öffentlichen Schienenverkehrs stehen nicht im Fokus.

5 GRUNDLAGEN

- Das *städtische Gesamtverkehrskonzept (sGVK)* gibt einen planerischen Rahmen und eine allgemeine Richtung für die Verkehrspolitik. Es wurde 2011 im Grossen Gemeinderat ohne Gegenstimme angenommen.
- Die städtischen Zielvorgaben zur CO₂-Reduktion (u.a. das *Energiekonzept 2050*) sowie die nationalen Lärm- und Luftemissionsziele verlangen Sanierungsmassnahmen an der Quelle, also dem motorisierten Individualverkehr: Er ist für einen erheblichen Anteil (30 bis 40%) des klimawirksamen CO₂-Ausstosses der Stadt Winterthur verantwortlich, produziert hohe Lärmbelastungen und ist Verursacher der gesundheitsschädlichen Luftbelastung.
- Im April 2011 beschloss der Grosse Gemeinderat einen Richtplaneintrag (als Gegenvorschlag zur Städteinitiative von *umverkehr*), der eine Modalsplit-Veränderung um 8% Punkte zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs bis 2025 zum Ziel hat.
- Winterthur ist Erstunterzeichnerin der *Stadtkonferenz Mobilität*, welche die *Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität* verabschiedet hat.
- Der zweite *Städtevergleich Mobilität* (Oktober 2017) weist gegenüber dem Bericht von 2012 eine nicht signifikante Modalsplitverschiebung zu Gunsten des öffentlichen und Velo-/Fussverkehrs aus. Prozentual ist der motorisierter Individualverkehr (im Vergleich mit den anderen Grossstädten der Schweiz) am innerstädtischen Binnenverkehr besonders hoch und der Anteil des öffentlichen Verkehrs besonders tief.

Am 12. Januar 2019 von der Gründungsversammlung verabschiedet.