

Wintimobil – stadtverträglich unterwegs

Positionen Mobilität in Winterthur 2022

Zielsetzung

Das vorliegende Papier soll die aktuellen Positionen und Grundhaltungen von Wintimobil zu verschiedenen Themen im Kontext Mobilität festhalten. Basis dazu ist die ReTraite, die im März 2022 stattgefunden hatte. Das Papier dient unter anderen auch als Leitfaden für die Kommunikation nach aussen.

1. Tempo 30

Die städtische Planung gemäss «Zielbild Temporegime» (Mai 2022) wird grundsätzlich begrüsst: Auf allen kommunalen Strassen soll bis spätestens 2035/40 grundsätzlich Tempo 30 eingeführt werden.

Tempo 30 beruhigt den Verkehrsfluss, erhöht die Sicherheit für Zufussgehende sowie Velofahrende und reduziert den Lärm für Anwohnende. Tempo 30 soll innerstädtisch zur Regel werden.

Auf den Hauptstrassen (kantonal oder regional) soll insbesondere im Ring um die Altstadt sowie in ausgewählten Bereichen, z.B. bei Quartierzentren, S-Bahnstationen oder anderen publikumsintensiven Einrichtungen mit viel querendem Fuss-/Veloverkehr Tempo 30 geprüft und wenn möglich eingeführt werden (Beispiele: Frauenfelderstrasse beim Bhf Oberwinterthur, Zürcherstrasse beim Zentrum Töss). Streckenabschnitte auf Hauptstrassen mit grossmehrheitlich, flankierenden Wohnbauten sollen ebenfalls geprüft werden. Die beinahe flächendeckende Umsetzung für alle innerstädtischen Hauptstrassenabschnitte erscheint uns aber nicht zielführend.

Wintimobil fordert, dass es für kompensierende, fahrplanstabilisierende Massnahmen auf Buslinien, welche von Tempo 30 betroffen sind, einen Finanzierungsmix zwischen Kanton und Gemeinden gibt, welcher sich an der bereits heute geltenden Finanzierungs-Strategie des ZVV orientiert. Die dazu notwendige Erhöhung der Kostenbeteiligungen bleibt im überschaubarem Rahmen und ist im Sinne des Nutzens für die Allgemeinheit zu tragen. Die Stadt Winterthur soll sich beim Kanton dafür einsetzen.

2. Fussgängerteppiche/Fussgängerbereiche und Alleen auf Hauptstrassen

Gemäss dem Konzept «Entwicklungsperspektive Winti 2040» (Juni 2021) der Stadt sollen für Zufussgehende in Bereichen, wo deren Anteil im öffentlichen Raum besonders gross ist, sog. «Fussverkehrsteppiche» eingerichtet werden. Damit ist gemeint, dass qualitativ hochwertige, möglichst unterbrechungsfreie Achsen/Wege für den Fussverkehr geschaffen werden.

Wintimobil begrüsst den Ansatz grundsätzlich. Was die Hauptverkehrsachsen und insbesondere die ÖV-Hochleistungskorridore anbetrifft (und das gilt übrigens auch bzgl. Veloverkehr, siehe 3.) muss aber eine Entflechtung der Verkehrsströme angestrebt werden, mit dem Ziel gegenseitige Behinderungen möglichst zu minimieren. Ausnahmen können allenfalls unmittelbar rund um den HB sowie der Altstadt zum Tragen kommen. Für die Entflechtung sind allenfalls auch aufwändigere, bauliche Querungselemente vorzusehen und einzuplanen.

Fussgängerlängsbereiche (Trottoirs) an den wichtigen Verkehrsachsen der Stadt sollen grundsätzlich genügend breit ausgeschieden werden, damit überall auch Bäume (gemäss dem Alleenkzept) für die Verbesserung des Stadtklimas und der Aufenthaltsqualität gepflanzt werden können.

Autolängsparkierungen sind an diesen Achsen grundsätzlich eher aufzuheben. Wo parallel geführte Velokomfortrouten existieren (siehe 3.), ist die Priorisierung im Strassenraum auf Busspuren und Fussgängerbereiche/Alleen zu fokussieren.

Auf reinen Quartierstrassen (nicht klassiert) sind Trottoirs - bei Tempo 30 oder weniger - nicht grundsätzlich notwendig. Ausnahmen: Veloschnellrouten oder viele Längsparkierungen. In diesem Fall sind (mindestens einseitig) markierte Fussgängerbereiche vorzusehen.

3. Veloschnell-/Komfortrouten

Wintimobil unterstützt den Ausbau des Veloschnellrouten-Netzes gemäss dem städt. «Synthesebericht für Veloschnellrouten» (Juni 2020).

Für die Priorisierung und Erhöhung des Veloverkehrsanteils sind separat ausgeschiedene, von den Hauptverkehrsachsen getrennte Komfortrouten unabdingbar. Die Routen müssen möglichst unterbrechungsfrei und überall mit mindestens Tempo 30 (höchstens ausnahmsweise Tempo 20, Begnungszonen) befahren werden können. Ausnahmen mit Mischverkehr, bzw. Fussverkehrszonen sind nur auf sehr kurzen Abschnitten (z.B. rund um den Hauptbahnhof) zulässig. Auf kommunalen Strassen ist anzustreben, dass grundsätzlich alle Elemente der Priorisierung eingesetzt werden: Aufheben Rechtsvortritt, Spurmarkierungen, Getrennte Führung für Fussgänger, etc.

Für Querungen mit Bahngeleisen und Hauptstrassen sind entweder separate Linienführungen oder zumindest LSA gesteuerte Querungshilfen mit Priorisierung gegenüber dem MIV vorzusehen.

Überall dort, wo parallel zu Hauptachsen separate Velokomfortrouten ausgeschieden werden können, genügt für die Hauptstrassen und ÖV-Hochleistungskorridore ein Minimalstandard für Velofahrende.

4. Modalsplit

Gemäss dem Konzept «Entwicklungsperspektive Winti 2040» (Juni 2021) wird eine deutliche Verschiebung des Modalsplits im städt. Verkehrsmix vorgesehen: Für den **MIV** bis 2040 von heute rund 32% auf nur noch **21%**, dafür **Velo/ÖV** von heute 15%/20% auf neu **22%/25%**. Wintimobil begrüsst das explizit, das ist für einen stadtverträglichen Mobilitätsmix unabdingbar. Im Vordergrund steht dabei die Flächeneffizienz der verschiedenen Verkehrsträger (in Bezug auf die Anzahl transportierter Personen). Die Effizienz ist mit ÖV/Velo gegenüber dem MIV im Durchschnitt bis zu 10x mal besser! Dieses Entlastungspotenzial ist deutlich grösser (und deutlich günstiger zu realisieren) als jeder Bau von Entlastungsstrassen oder -Tunnels.

Wir werden uns dafür einsetzen, dass die Richtwerte in einer kommenden Revision des kommunalen Richtplans eingetragen werden.

5. Begegnungszonen, Mischverkehrszonen und Aufenthaltsqualität

Wintimobil fordert für reine Wohnquartiere, aber auch für die Quartierzentren sowie andere stark öffentlich belebte Areale, mit gleichzeitig durchgehend notwendigen Verkehr, vermehrt Begegnungszonen mit Tempo 20. Damit erhalten die schwächeren Verkehrsteilnehmer eine weitere Bevorzugung und die entsprechenden Areale eine deutliche Aufwertung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Begegnungs- und Mischverkehrszonen sind überall mit genügend Grünbereichen auszustatten (horizontal und vertikal). Diese schaffen ein besseres Stadtklima (gegen die Erwärmung) sowie mehr Aufenthaltsqualität (für Anwohner und Besuchende) und unterstützen gleichzeitig die Biodiversität. Die aktuellen Beispiele rund um den HB weisen diesbezüglich noch grosse Defizite auf und sind zu verbessern.

6. Erschliessungsstrasse Oberwinterthur, Autobahnumfahrung (A1), MIV-Dosierung

Wintimobil stellt sich nicht gegen die Planung/Umsetzung der Erschliessungsstrasse Oberwinterthur und begrüsst grundsätzlich, wenn damit für den Südosten der Stadt ein verbesserter Anschluss an die A1 erreicht werden kann. Die Lösung darf aber weder bestehende Wohnquartiere noch Naturareale zerschneiden. Das eben massiv aufgewertete Gebiet in den Hegmatten (sowie der Zugang dazu) darf durch keine neue Strasse beeinträchtigt werden. Zwingend müssen - bei einer allfälligen Realisierung - damit auch andere, heute bestehende Durchfahrtskorridore, wie z.B. die Breitestrasse oder auch die Technikumstrasse weiter verkehrsberuhigt (d.h. vom MIV weiter befreit) werden. Für die Breitestrasse und den Kistenpass (Oberwinterthur) sind grundsätzlich Durchfahrtsperren einzuplanen.

Die Vision der Stadt für eine Verlegung der A1 in den Tunnel bei Töss - von der Stadtgrenze bis mindestens Nägelsee - begrüsst Wintimobil explizit, ebenso die geplanten Überdeckungen in Wülflingen.

MIV-Dosierungen auf den Einfallsachsen (allenfalls auch innerstädtisch) sind umzusetzen. Ziel muss sein, die ÖV-Hochleistungskorridore soweit von Überlastungen zu befreien, dass die Busse nicht mehr durch Staus behindert werden. Gleichzeitig schafft diese Massnahme auch mehr Raum bzw. Qualität für die anderen, flächeneffizienteren Verkehrsträger wie Velo- und Fussverkehr.

Der Durchfahrtswiderstand für den MIV im Zentrum der Stadt ist zu erhöhen, so wie es auch das städtische Konzept vorgesehen hat. Verbindungsfahrten von Stadtteil zu Stadtteil sowie externer Durchgangsverkehr soll künftig in erster Priorität die A1 Umfahrung nutzen. Somit können die zentralstädtischen Quartiere weiter vom Autoverkehr entlastet werden.

7. ÖV Netz- und HB Ausbau

Wintimobil begrüsst die Planungen und angestossenen Studien zur Weiterentwicklung des Hochleistungs-ÖV in Winterthur (lokal und überregional). Mit dem prognostizierten und auch erwünschten Wachstum auf dem ÖV (was mit einer parallelen Reduktion des MIV einhergehen *muss*) sind nächste Ausbauschritte zu planen und zu konzipieren.

Innerstädtisch sind neben dem Bus allenfalls auch neue Verkehrsträger anzudenken, bzw. zu evaluieren, welche ab ca. 2050/60 zum Einsatz kommen könnten.

Beim Ausbau des HB ab 2045/50 wird sich Wintimobil dafür einsetzen, dass möglichst keine weiteren Stadträume durch einen Ausbau beeinträchtigt werden. Dass hier - wenn eine weitere Verlagerung des Fernverkehrs von der Strasse auf die Schiene angestrebt werden soll - eine Kapazitätssteigerung stattfinden muss, ist unbestritten. Deshalb sollen auch allfällig teurere Varianten wie ein Tiefbahnhof mit allenfalls sogar direktem Anschluss an das lokale ÖV-Netz in Betracht gezogen und vertieft evaluiert werden. Das Resultat der aktuellen «HB 2045+ Testplanung» zwischen der Stadt und der SBB (Sep. 21) ist diesbezüglich noch ungenügend. Wir werden uns dafür einsetzen, dass die beste (verkehrseffizienteste) sowie stadtverträglichste Lösung umgesetzt wird.

Verabschiedet durch den Vorstand am 15. Juni 2022
Für das Co-Präsidium

Reto Diener und Manuel Sahli