

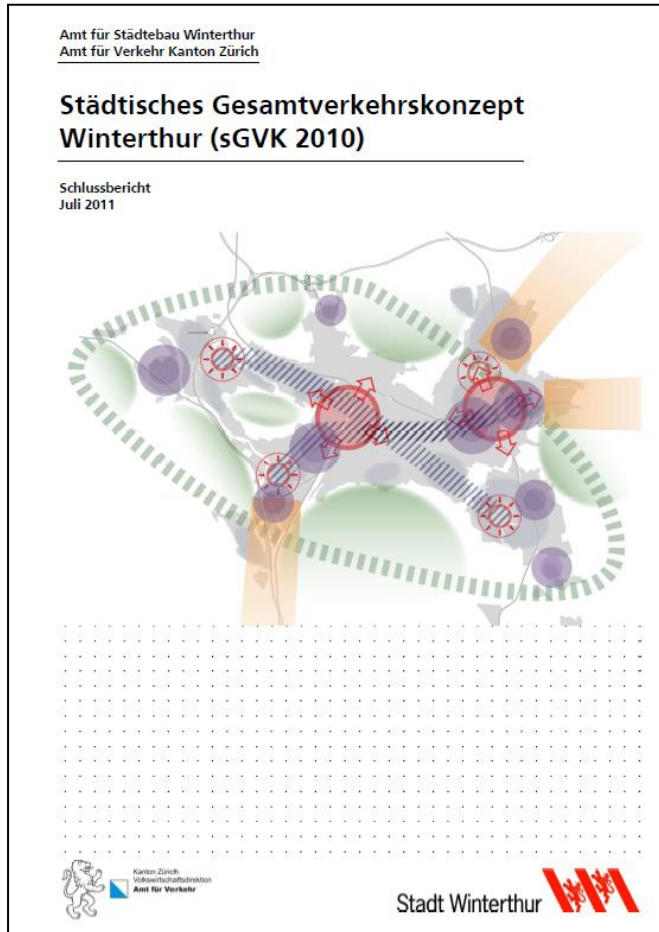
Von der Planung zur Umsetzung. Erfolge und Hürden am Beispiel des Agglomerationsprogramms Winterthur und Umgebung

Städtekonferenz Mobilität, 23. November 2015

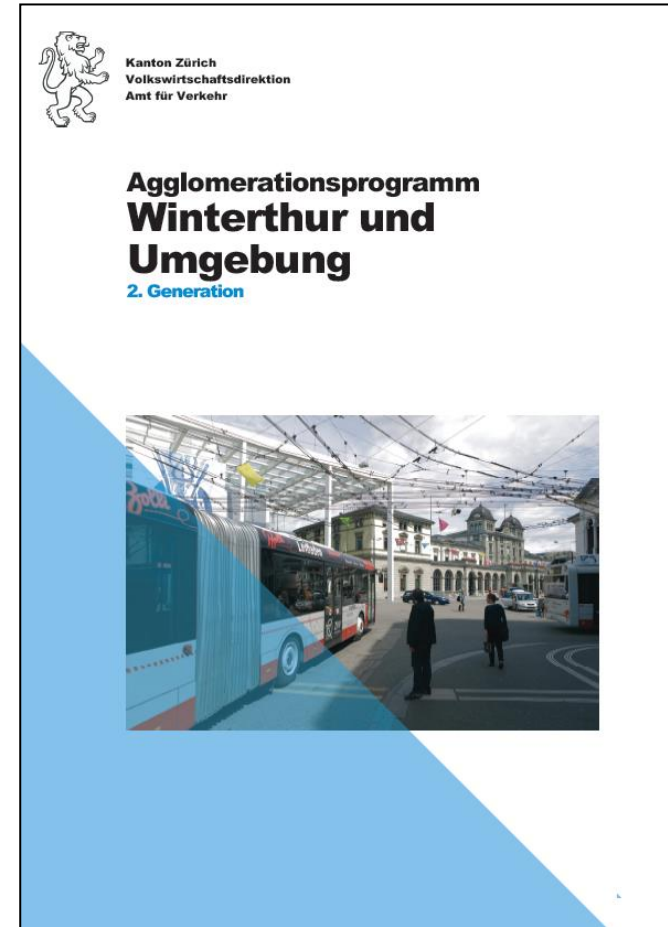
Raffael Noesberger, Gesamtleiter Verkehr

Die Ausgangslage

Lernen aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation



Städtisches Gesamtverkehrskonzept
(Zustimmung Parlament am 3.10.11
mit 56:0)



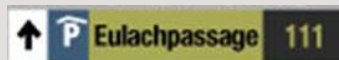
Agglomerationsprogramm
Winterthur und Umgebung
(Kanton Zürich, Mai 2012)

Agglomerationsprogramm und Städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK)

Infrastrukturbauten



Verkehrsmanagement



Raumplanung, Mobilitätsmanagement und Parkierung



Zukunftsbild 2030



Berner Verkehrsmillionen für Winterthur

Das Agglomerationsprogramm des Bundes sieht 110 Millionen Franken Unterstützung für Winterthurer Projekte vor. Das Geld kommt vor allem dem ÖV und Veloverkehr zugute.

MICHAEL GRAF

Insgesamt 1,68 Milliarden Franken will der Bundesrat zwischen 2015 und 2018 investieren, um die Verkehrssituation in den Städten und ihren umliegenden Gemeinden zu verbessern. Heisst das Parlament das zweite Agglomerationsprogramm gut, profitiert auch Winterthur. 110 Millionen Franken an Bundesgeldern sind für hiesige Projekte vorgesehen. Der Bund übernimmt jeweils 40 Prozent der Kosten und entlas-

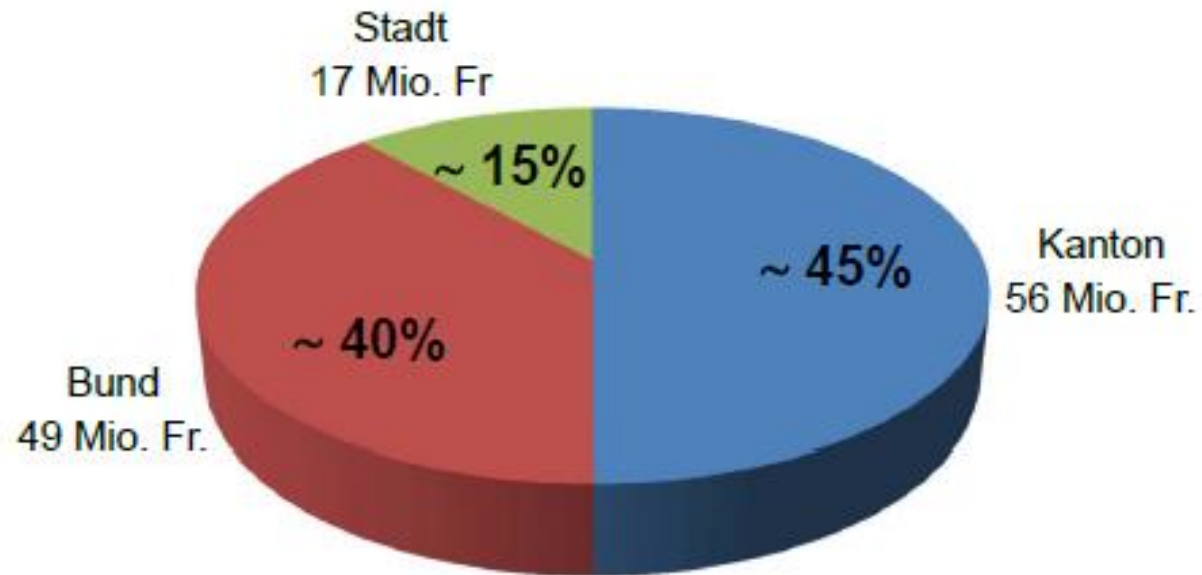


110 Millionen für Bus und Velo

WINTERTHUR. Der Bundesrat will sich im Rahmen des zweiten Agglomerationsprogramms an diversen Verkehrsprojekten im Raum Winterthur beteiligen. Stimmt das Parlament dem Programm zu, fliessen zwischen 2015 und 2018 rund 110 Millio-

Das Agglomerationsprogramm als «Hebelarm»

Gesamtkosten 122 Mio. Fr. (Stadt Winterthur)



Das Agglomerationsprogramm als «Hebelarm»

Bund, und
Kanton

5 - 6 Franken



Stadt
1 Franken

Zwei Wege der Strukturanpassung für Stadtzürcher Reformierte Seite 16

Ein «Nest» soll zum Leuchtturm der Energiepolitik werden Seite 17

Ustermer Pläne für Unterführung enden als Scherbenhaufen Seite 17

Das Z...

Weitere 40 Millionen Franken als Sparziel

Winterthur will mit dem Entlastungsprogramm Balance zuerst Tabus kippen und dann Leistungen streichen

Damit der Winterthurer Haushalt definitiv ins Lot kommt, muss der Aufwand um weitere 40 Millionen Franken jährlich sinken. Mit Martin Vollenwyder und Markus Notter sollen Experten aus Stadt und Kanton Zürich an dieser Aufgabe mitwirken.

Florian Sorg

Das 2013 ein
nierungsprog
aber es reich



deren Erfüllung auf kommunalem Recht basiert.

Effizienzsteigerungen und lineare Kürzungen allein reichten nicht aus, die Stadt müsse in allen Bereichen auch Leistungen streichen. Die Finanzvorsterherin Beutler hob den langfristigen Charakter des Programms hervor. Winterthur stehe nicht am finanziellen Abgrund, aber auf Dauer sei der Haushalt nur mit schmerzlichen Eingriffen in allen Bereichen zu sanieren. Mit Beharrlichkeit werde man das Ziel von 20 Millionen Franken Aufwandreduktion erreichen, ohne die Stadt gleich an die

Stadt Winterthur streicht 110 Stellen

Winterthur muss sparen. Nun hat der Stadtrat ein Sanierungsprogramm von 44 Millionen präsentiert. Dieses sei «schmerzhaft», sagt der Stadtrat. Betroffen sind durch Abbau und Auslagerung insgesamt 550 Stellen.

Wo liegen die Herausforderungen?

Organisiert in den Strassenkampf

Die Hegemer bringen sich in Stellung gegen die Strassenpläne der Stadt: Sie haben einen neuen Verein gegründet, um sich Hegi 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-

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 zerschneiden, 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 mehrheitliche Lösung müsse wohl unter den Boden. Dass eine Erschliessung für das Zentrumgebiet 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 begrüsses es, dass sie jetzt einen klaren Ansprechpartner habe, sagt Baustadträtin Pearl Pedergnana (SP). Auch Roland Eglauf 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 Mitlinks-Politiker. Sie setzen den Stadtrat deshalb nun unter Zugzwang.

MARIUS BEERLI

Der Gemeinderat zwingt den Stadtrat zum «Nachsitzen». Die Regierung hatte im Monat im Parlament ein

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

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 heranzutragen. 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»,

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

Nachbarn fürchten den Schleichverkehr

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

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

zung vom Elsauer Gemeindeführer Ruedi Wellauer. «Wir haben im Rahmen der Verschleissung des Verkehrsnetzes verlangt, die Auswirkungen der Anlagen aufzuzeigen», sagt

die Erschliessungstrasse nach Neuhegi führt über das Gebiet von Nachbarn (Landbote» von gestern). Alternative «Anschlusspunkte» gibt es zwar in Oberwinter-

NACHGEFRAGT

Michael Künzle
Stadtpäsident
CVP

«Stadt und Gewerbe haben dasselbe Ziel»



Das Gewerbe droht mit Wegzug

verbe blüht Sturm gegen den Entwurf für die neue dnung. Der Stadtrat hehle seine eigene Standortverhindere Wachstum, sagt der KML-Verband. Die langen Extraregelungen und drohen abzuwandern.

ung die Bewilligungspraxis für Parkplätze rigoros verschärfte. Zum Ärger des Parlaments, das sich übergangen fähle. 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

«Strassen sollen ihren Zweck erfüllen»

Wülflinger fordern Tempo 20, Landbote» vom 25. September. Wülflingen zählt rund 15000 Einwohner.

B bewegen können muss, ohne dabei Fussgänger und Velofahrer zu gefährden. Dies ist mit einer Hauptstrasse

Knotenpunkt Härti, dann der Lindenplatz und jetzt die Wieshofstrasse. Ich wohne seit 60 Jahren in Wülflingen,

SVP zurück im Stadtrat – Pedergnana abgewählt

WINTERTHUR. Wahlerfolg für die bürgerliche Allianz: SVP-Kandidat Josef Lisibach drängt Pearl Pedergnana (SP) aus dem Amt und kippt die Mehrheit im Stadtrat.

Altstadt und Veltheim wieder Boden gutmachen. Die Aufholjagd blieb jedoch erfolglos. Wülflingen und Oberwinterthur

204
Gla
gun
I
9.02.14

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

weltbericht hält dazu unmissverständlich fest: «Die Stadt versucht mit verschiedenen Massnahmen, den motori-

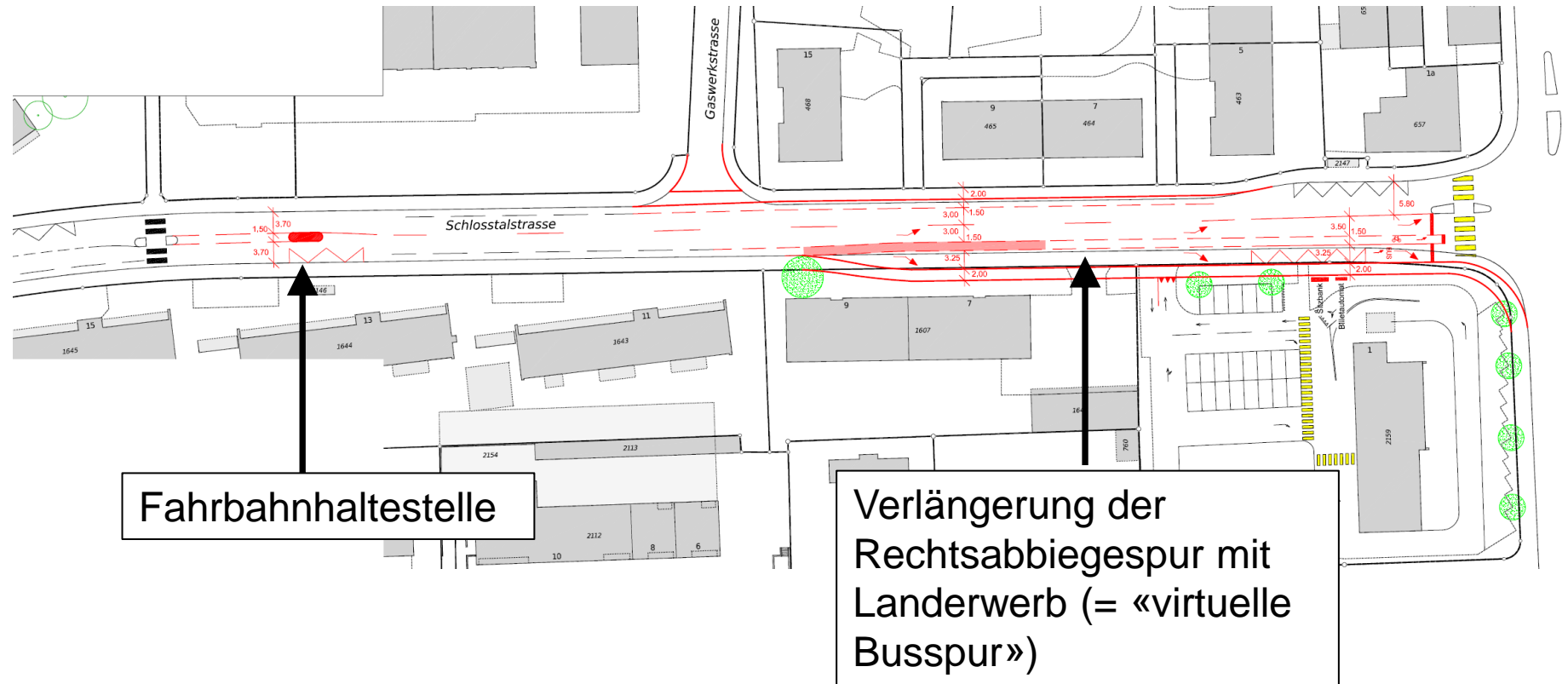
Vorfeld der Wahlen auch von den bürgerlichen Stadtratsmitgliedern Michael Künzle und Barbara Günthard-Maier, die den Umweltbericht unterschrieben.

Im Jahr 2010 fuhr jeder Winterthurer und jede Winterthurerin jeden Tag im Schnitt 35,5 Kilometer weit, davon 16,5 Kilometer mit Auto oder Motorrad.

Der Verkehr hat Folgen, zum Beispiel diese: «15 Prozent der Bevölkerung, etwa 15000 Personen, leiden aufgrund ihrer Wohnlage unter Strassenlärm über den Grenzwerten.» Jede 500 Gebäudefläche, deren Bewohner sogar über dem Alarmwert zu leben hatten, sind inzwischen mit schalldichten Fenstern versehen.

51 Prozent des Feinstaubes gehen aus 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 ei-

Beispiel ÖV-Hochleistungskorridore (= Busbevorzugung)



- Ressourcenplanung im städtischen Gesamtverkehrskonzept (2011) zeigte, dass es mehr Projektleitende bei der Verkehrsplanung und im Tiefbauamt braucht.
- Seit 2013 sind die Aussichten in der städtischen Finanzplanung düster □ Sparprogramme
- Folgen der Sparprogramme:
 - Die Verkehrsplanung musste im Rahmen des Sparprogramms 1 von 4 Projektleiterstellen abbauen.
 - Projekte müssen «gestrichen» oder «sistiert» werden
 - «Schwung» für die Planung ging verloren
- Vorgehen: Fokussierung auf Projekte mit dem besten Kosten- / Nutzenverhältnis (stadträtliche Antwort aufgrund einer Anfrage aus dem Parlament)

Rahmenbedingungen anpassen?

Terminierung der Projekte

- Zum Zeitpunkt der Eingabe der Agglomerationsprogramme sind die Planungen zum Teil noch nicht soweit (□ daher Massnahmenpakete).
- Strategie der Stadt Winterthur: Aufwertungen bzw. bauliche Anpassungen im Rahmen von Sanierungsarbeiten («Synergien nutzen»).
- Sanierungsprogramme sind relativ kurzfristig. Terminierung der Projekte in Vierjahresperioden sind daher schwierig.

Massnahmenpakete schaffen

- Bund splittet tendenziell Massnahmenpakete auf. Massnahmenpakete, z.B. «Veloschnellrouten» oder «Masterplan Stadtraum Bahnhof» bieten aber grössere Flexibilität bei der Umsetzung.

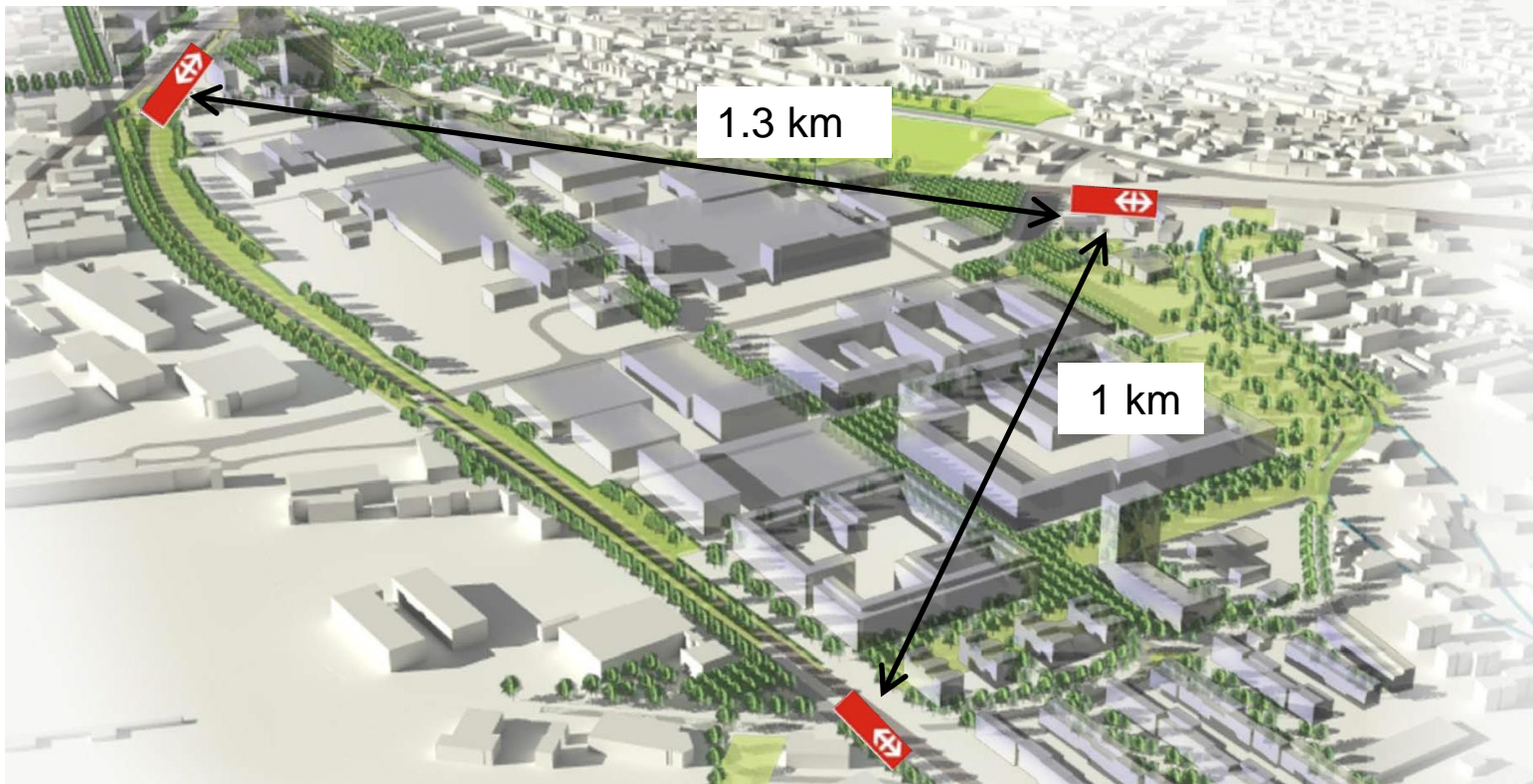
Investitionen nicht nur in Infrastrukturbauten

- Investitionen auch in Verkehrsmanagement ermöglichen («Technik statt Beton»). Kann gutes Kosten- / Nutzenverhältnis und flächige Wirkung haben.

Das grosse Verdienst des Agglomerationsprogramms

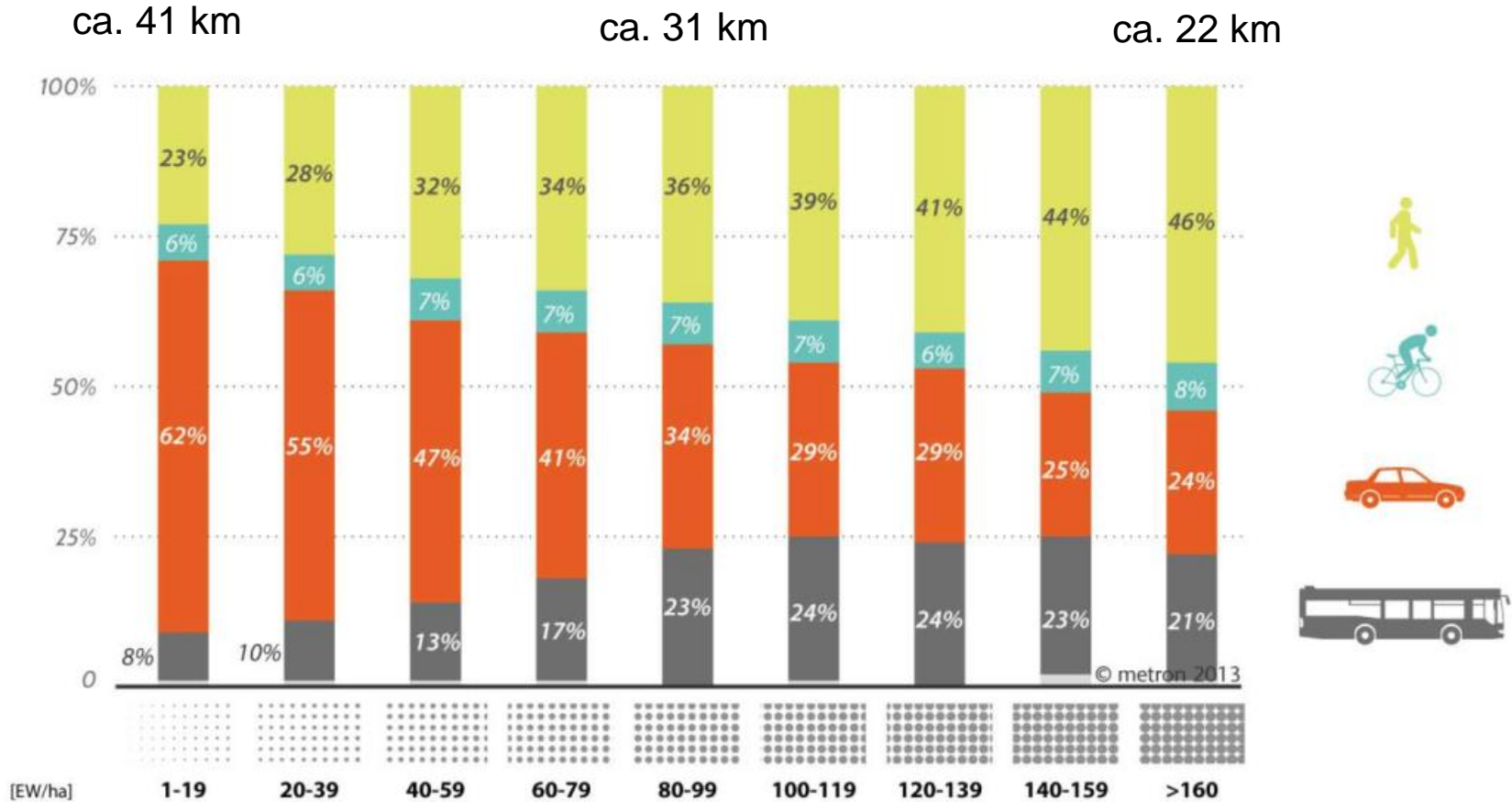
Neues Zentrum Neuhegi-Grüze

Beispiel: Ein neues urbanes Zentrum in Winterthur



- Entwicklung um S-Bahnhöfe
- Durchmischte Nutzung (Wohnen/Arbeiten)
- Hohe Aufenthaltsqualität (Freiräume)
- Planungszone verhängt (umfassende Planung ermöglichen)

Zusammenhang Siedlungsstruktur und Verkehr



Quelle: Metron

□ Raumplanung = Verkehrsplanung

A long, straight road lined with tall, bare trees under a clear blue sky. A white banner with black text is overlaid in the center.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit