

Pearl Pedernana
Dr. Hans Hollenstein
Reinhard Stahel
Ernst Wohlwend

Interessengemeinschaft
Rychenbergstrasse
Postfach 4
8410 Winterthur

13. Februar 2002

Verkehrssicherheit an der Rychenbergstrasse; Ihr Schreiben vom 22. Januar 2002 an die Kandidatinnen und Kandidaten für den Stadtrat von Winterthur

Sehr geehrte Frau Mörgeli

Wir nehmen Bezug auf Ihr oben erwähntes Schreiben, worin Sie uns als Kandidatin und Kandidaten bevorstehender Stadtratswahlen um eine Stellungnahme zu verschiedenen Fragen betreffend die Verkehrssicherheit an der Rychenbergstrasse ersuchen. In Ergänzung zu den bisherigen diesbezüglichen Verlautbarungen und Antworten des Stadtrates lassen wir uns dazu gerne gemeinsam wie folgt vernehmen:

Vorweggenommen sei, dass der Stadtrat die verschiedenen Verkehrsanliegen der Anwohnerschaft der Rychenbergstrasse seit jeher ernst genommen hat. So setzte er bekanntlich eigens hierfür eine Arbeitsgruppe ein, die während langer Zeit tagte und dabei Strassenabschnitt um Strassenabschnitt systematisch auf Verkehrsprobleme hin untersuchte und gegebenenfalls massgeschneiderte Lösungsvorschläge erarbeitete. Letztere hatten sich allerdings stets innerhalb der vom Stadtrat vorgegebenen Rahmenbedingung zu bewegen, nämlich, dass auf der Rychenbergstrasse die generelle Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h beizubehalten sei. Dazu hat sich der Stadtrat in seinem Bericht und Zusatzbericht zum Postulat betreffend verkehrsberuhigende Massnahmen Rychenbergstrasse vom 20. Januar 1999 (GR-Nr. 97/089) bereits einlässlich geäussert, und er erachtet diesen Standpunkt mit Rücksicht auf das städtische Verkehrskonzept, welches "Tempo 50" für Hauptstrassen sowie Hauptsammelstrassen und "Tempo 30" für geeignete Wohnquartiere vorsieht, auch weiterhin für funktionell richtig. Die bisherigen, verkehrstechnisch durchwegs positiven Erfahrungen haben den Stadtrat in dieser verkehrspolitischen Haltung denn auch bestätigt und bestärkt. In staatspolitischer Hinsicht darf in diesem Zusammenhang überdies zumindest am Rande nicht ausser Acht gelassen werden, dass die eidgenössische Volksinitiative "Für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen (Strassen für alle)" am 4. März 2001 nicht nur gesamtschweizerisch klar verworfen wurde, sondern im Stadtkreis Oberwinterthur darüber hinaus einen über dem Winterthurer Durchschnitt liegenden Neinstimmenanteil von rund 70% verzeichnete. Ein direkter Bezug zwischen diesem Abstimmungsergebnis und der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf der Rychenbergstrasse soll an dieser Stelle nicht hergestellt werden. Immerhin darf das Resultat aber als eine generelle Bestätigung des städtischen Verkehrskonzepts gewertet werden.

Wie Ihnen ferner bekannt ist, hat die vom Stadtrat eingesetzte Arbeitsgruppe zur Verbesserung der Verkehrssituation an der Rychenbergstrasse mehrere wirkungsvolle Massnahmen erarbeitet, die anschliessend auch umgesetzt worden sind. So wurde bei der Brauerei Haldengut ein provisorischer Kreisel errichtet und im Abschnitt Lindspitz bis Haldengut versetzte Parkplätze markiert. Zudem konnte die Verkehrssicherheit an der Verzweigung Rychenbergstrasse/Kirchweg dank eines Fussgängerübergangs merklich verbessert werden.

Dass Ihren Anliegen auch weiterhin mit Offenheit und Engagement begegnet werden soll, zeigt sich darin, dass wir derzeit weitere Massnahmen zur Verkehrsberuhigung prüfen. Konkret handelt es sich

dabei um eine Änderung der Wegweisung für Lastwagen für den Strassenabschnitt Lindspitz bis Haldengut sowie um verkehrstechnische Sicherheitsvorkehrungen im Bereich des sogenannten Bäumli-Rankes.

Zu den örtlichen Verkehrsverhältnissen im Einzelnen ist Folgendes anzuführen: Die Belastung der Rychenbergstrasse durch den motorisierten Individualverkehr wird alljährlich während einer Woche beim Bäumli-Rank gemessen und anschliessend statistisch ausgewertet. Die erhobenen Daten zeigen, dass die Verkehrsmenge in den vergangenen zehn Jahren keine nennenswerte Änderung erfahren hat: Nachdem im Jahr 1990 (nach der Schliessung des Bahnübergangs Pflanzschulstrasse 1987) werktags ein Mittelwert von 6040 Motorfahrzeugen ermittelt worden war, bewegte sich das durchschnittliche Tagestotal während der letzten fünf Jahre (1997-2001) zwischen maximal 6450 Fahrzeugen (1999) und dem erst kürzlich ermittelten Minimalwert von 6070 Fahrzeugen im Jahr 2001. Vor diesem Hintergrund besteht aus heutiger Sicht jedenfalls kein aktueller Anlass zur Befürchtung, dass das Verkehrsaufkommen auf der Rychenbergstrasse in den nächsten Jahren erheblich zunehmen wird.

Ermittelt wurde im Weiteren auch der Durchgangsverkehr: Laut städtischer Verkehrsstatistik wurden im Oktober 1999 in der Hauptverkehrsstunde zwischen 17 und 18 Uhr insgesamt 39 Durchfahrten vom Lindspitz bis zur Stadlerstrasse gezählt, in der Gegenrichtung deren 27. Der Durchgangsverkehr in beiden Richtungen belief sich damit auf 66 Fahrzeuge (vgl. Verkehrsstatistik 1999 S. 73). Im Mai 2000 wurde der stündliche Durchgangsverkehr zwischen 14 bis 15 Uhr in beiden Richtungen mit 57 Fahrzeugen ermittelt (wovon 25 vom Lindspitz zur Stadlerstrasse und 32 in umgekehrter Richtung fahren; vgl. Verkehrsstatistik 2000 S. 61). Stellt man diese Zahlen den Spitzenwerten in den einzelnen Strassenabschnitten von rund 400 bis zu 660 Fahrzeugen gegenüber, kann offenkundig nicht von einem überbordenden Durchgangsverkehr auf der Rychenbergstrasse gesprochen werden.

Mit Bezug auf die angesprochene Lärmbelastung trifft es zwar zu, dass die Immissionen an der Rychenbergstrasse die massgebenden Lärmgrenzwerte teils übersteigen. Dasselbe gilt allerdings gleichermassen für nahezu sämtliche übergeordneten und kommunalen Strassen in Winterthur; Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes in unmittelbarer Strassennähe bilden hier leider sogar die Regel. Beim Verkehrslärm handelt sich um ein weit reichendes Problem, mit welchem städtische Agglomerationen generell zu kämpfen haben: diesem zu begegnen, ist auch ein Bedürfnis der stadträtlichen Verkehrspolitik. Dementsprechend sind wir entlang der Rychenbergstrasse ebenso wie für das übrige Strassennetz bestrebt, den Verkehrslärm nach Möglichkeit in Grenzen zu halten. Im Bedarfsfall wäre bei besonders lärmbeeinträchtigten Gebäuden auch der Bau von passiven Lärmschutzmassnahmen zumindest in Erwägung zu ziehen.

In Übereinstimmung mit dem stadträtlichen Bericht zum Postulat betreffend verkehrsberuhigende Massnahmen Rychenbergstrasse ist dem Schutz der Fussgänger/innen und Radfahrer/innen an der Rychenbergstrasse auch weiterhin die gebotene Beachtung schenken. Zusätzliche Sicherheitsmassnahmen zugunsten von SchülerInnen und kleinen Kindern sind deshalb aus unserer Sicht grundsätzlich denkbar. Wie bis anhin werden wir solche Massnahmen - auch auf entsprechende Anregung hin - ernsthaft prüfen und, falls angemessen, auch umzusetzen.

Ihre abschliessende Frage beantworten wir dahingehend, dass der Stadtrat die Motion betreffend Abklassierung der Rychenbergstrasse nicht unterstützen wird, weil sich Vorkehrungen zur örtlichen Verkehrsberuhigung auch ohne diese raumplanerische Massnahme bedürfnisgerecht verwirklichen lassen.

Wir hoffen, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben.

Mit freundlichen Grüssen

(von allen 4 wiederkandidierenden, bisherigen Stadträten persönlich unterzeichnet)