



Winterthur, 17. April 2002

<p style="text-align: center;">Motion „Abklassierung Rychenbergstrasse“ Stellungnahme zum Antrag und Bericht des Stadtrates</p>
--

In Beantwortung der erwähnten Motion im Grossen Gemeinderat von Winterthur hat der Stadtrat am 27. Februar seinen Bericht und Antrag vorgestellt. Dieses Papier durchleuchtet die Antworten des Stadtrates noch einmal kritisch aus der Sicht der betroffenen Anwohner und Anwohnerinnen. Die rein verkehrsorientierte Optik des Stadtrates bedarf dringend einer Korrektur!

1. „Die Rychenbergstrasse stellt eine wichtige Verbindung verschiedener Quartiere und Stadtkreise dar.“

Dass die Rychenbergstrasse Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Quartiere wahrnimmt, stellt niemand in Frage. Die Klassierung als kommunale Strasse ist hierzu aber keineswegs zwingend notwendig. Demgegenüber wären heute schon verkehrsberuhigende Massnahmen möglich. Hier stimmen wir mit dem Stadtrat durchaus überein: die Frage ist nur welche; darauf wird zurückzukommen sein.

Eine reine Behauptung des Stadtrates ist aber die Aussage, die Rychenbergstrasse hätte eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen verschiedenen Stadtkreisen. In der Motionsantwort stellt er selbst fest, dass nur gerade 39, bzw. 57 Fahrzeuge in der Spitzenstunde (von ca. rund 650 Fahrzeugen total) die Rychenbergstrasse als Verbindung zwischen den Stadtteilen Oberwinterthur und Veltheim/Rosenberg benutzen. Damit widerlegt er sich gleich selbst.

Die „wichtige Verbindungsfunktion“ wird der Rychenbergstrasse nur deshalb angelastet, weil sie als Ausweichroute und nordöstliche Entlastungstangente zur Achse Frauenfelder-, Römer-, Lindstrasse erhalten werden soll.

Hierfür aber ist sie von der Anlage und der Dimensionierung her absolut nicht geeignet. Bei maximal knapp 6 m Breite und meist nur einseitigem Trottoir oder sogar nur einseitigem Gehstreifen, versetzt mit Steigungen (Oberwinterthur, Äusseres Lind) und engen Kurven (Bäumli rank, Äusseres Lind) entspricht sie nicht dem Anforderungsprofil einer „Entlastungsstrasse“. Schon gar nicht angesichts der Tatsache, dass sie durch reine Wohngebiete führt.

Der „Erschliessung verschiedener (angrenzender) Quartiere“ der Rychenbergstrasse dient der Bus (Linie 10). Tagsüber an Werktagen fährt der 10er vom Hauptbahnhof bis Bahnhof Oberwinterthur und wieder zurück. Daraus kann keine übergeordnete Bedeutung abgeleitet werden. Dass in den Randzeiten (abends und am Wochenende) zusätzlich auch die Wohngebiete von Hegi über die Rychenbergstrasse erschlossen werden ist nicht nur für die Rychenbergstrasse ein Problem, auch die Bewohner von Hegi sind mit dieser Lösung gar nicht glücklich (siehe die beiliegende Einwendung zum ZVV-Fahrplan vom März 2002). Hier muss zwingend eine Entflechtung vorgenommen werden.

2. Belastungen und Prognose

Seit 1999 habe die Gesamtbelastung eher abgenommen. (Diese Aussage gründet auf einer Zählung während einer einzigen Woche im Jahr. Wann die Zählung jeweils stattfindet entzieht sich unserer Kenntnis.)

Dies ändert aber nichts an der Tatsache, dass auch 6100 Fahrzeuge pro Tag auf der ganzen Strecke massive Lärmgrenzwertüberschreitungen verursachen (3dB über dem Grenzwert, nachzulesen in den städtischen Umweltberichten). Davon schreibt der Stadtrat gar nichts in seiner Antwort.

Damit eine Reduktion von 3dB erreicht würde, müsste die Verkehrsmenge auf die Hälfte zurückgehen. Diese Tatsache allein ist Grund genug für mehr als nur einen „gewissen Handlungsbedarf“. Dieser ergibt sich also bereits aus der heutigen Situation. Dass der Gesamtverkehr in den nächsten Jahren weiter zunimmt ist eine allgemein anerkannte Prognose, um wie viel genau spielt hierbei gar keine Rolle. Wenn keine Massnahmen ergriffen werden, ist auch an der Rychenbergstrasse (wieder) mit einer Verkehrszunahme zu rechnen.

3. Durchgangsverkehr

Die alleinige Betrachtung der 39, bzw. 57 Durchfahrten vom Lindspitz bis zur Stadlerstrasse ergibt ein sehr einseitiges Bild der Situation. Aus Sicht des übergeordneten Verkehrsnetzes - kantonale und regionale Strassen - sind alle Fahrten, welche von einer solchen kommen und wieder auf eine solche münden als Durchgangsverkehr zu betrachten. Verkehr, der gemäss Verkehrsplanung nicht auf eine untergeordnete Strasse gehört. Z.B. eine Fahrt von der Frauenfelder- über die Talacker-, Rychenbergstrasse zum Lindspitz, oder eine Fahrt von der Spitalbrücke über die Halden- und Rychenbergstrasse zur Stadlerstrasse in Oberwinterthur. Die Anzahl aller derartigen Durchfahrten wurden in den erwähnten Messungen der Stadt erfasst. Vergleicht man all diese Fahrten mit der totalen (statistischen) Verkehrsmenge, so erhält man zwischen 30 und 40 % Durchgangsverkehr.

Beispielsweise am Bäumlirank zwischen 17⁰⁰ und 18⁰⁰: Von total rund **600** Vorbeifahrten sind 230 dem Durchgangsverkehr zuzurechnen, **also knapp 40% !!**

Damit ist die Rychenbergstrasse bereits heute längst im Geltungsbereich folgender Handlungsanweisung des kommunalen Richtplanes:

“Bei denjenigen (kommunalen) Strassen, die eine hohe Verkehrsbelastung aus quartierfremdem Verkehr aufweisen und durch Wohngebiete führen, sind Massnahmen zur Reduktion des durchgehenden Verkehrs zu treffen.”

Diese Tatsache wird in der Antwort des Stadtrates mit keinem Wort erwähnt.

4. Sicherheit und Lebensqualität

Kein Wort verliert die stadträtliche Antwort zum Thema Sicherheit. Gerade kürzlich sind wieder mehrere Unfälle mit Kindern passiert, welche nur dank viel Glück nicht noch schwerere Folgen hatten. Angesichts der vielen Schulhäuser (Kantonsschule, Musikschule, Oberstufe, Primarschule, Kindergarten, Kinderhort) welche neben den Privathäusern direkt oder unmittelbar angrenzend an der Rychenbergstrasse stehen, ist das gegenwärtige Verkehrsregime mit Tempo 50 und über 6000 Fahrzeugen pro Tag ein permanentes Sicherheitsrisiko, das nur durch Zudrücken beider Augen bewusst in Kauf genommen werden kann. Nicht wenige Familien mit

kleinen Kindern (uns sind zahlreiche derartige Fälle bekannt) ziehen entweder von der Rychenbergstrasse weg oder wollten sich nicht mehr hier niederlassen. Die Lebensqualität ist mehr als nur ein wenig beeinträchtigt.

5. Bisherige Massnahmen

Der Stadtrat führt an, bereits heute etwas getan zu haben und listet die einzelnen Massnahmen auf. Hierzu ist einiges zu ergänzen. Weitere Details zu a) und b) können im städtischen Bericht zu den provisorischen Massnahmen im Äusseren Lind nachgelesen werden.

a) „Kreisel auf der Kreuzung Haldenstrasse / Rychenbergstrasse“

Dies ist ein altes Projekt der städtischen Verwaltung und Verkehrsplanung, das in der Vergangenheit beim Stadtrat immer auf Ablehnung stiess, und nun bei der Neu-Lancierung des Verkehrsberuhigungsprojektes (Motion Mächler) in den Jahren 1998 und 1999 vom Stadtrat aus der Schublade geholt und als Patentlösung verkauft wurde.

Anmerkungen: Ein Kreisel dient vor allem zur Verkehrsverflüssigung und nur am Rande zur Verkehrsberuhigung. Das Tempo wurde mit dieser Massnahme kaum gesenkt, auch führt sie zu keiner Reduzierung der Verkehrsmenge.

b) „Versetzte Parkfelder“ ab Haldengut bis Lindspitz

Dies ist die bisher einzige Verkehrsberuhigungsmassnahme an der Rychenbergstrasse. Die Durchfahrtsgeschwindigkeit wird aber nur bei hohem Verkehrsaufkommen wirklich reduziert (Kreuzen ist höchstens noch mit reduziertem Tempo möglich). Ansonsten dominiert vor allem vermehrtes Stop and Go, was zu noch höherem Lärm (bis 64 dB) als zuvor führt! Das, in diesem Abschnitt weiterhin geltende Temporegime 50 ist für die Massnahme „versetzte Parkfelder“ eindeutig ungeeignet. Neben vermehrtem Lärm ist die Sicherheit für Velofahrer und Kinder (Unübersichtlichkeit!) ebenfalls verschlechtert. Die Anwohner erwarten deshalb zu Recht eine konsequente Signalisation für Tempo 30. Wir begrüssen zwar, dass zusätzlich nun auch - das schon lange geforderte LKW Verbot - zumindest teilweise umgesetzt werden soll. Von einer echten Verkehrsberuhigung in diesem Abschnitt kann aber erst gesprochen werden bei einem - zu den versetzten Parkfeldern passenden - reduzierten Grundtempo 30. Ob die Verkehrsmenge durch die jetzt aktiven Massnahmen abgenommen hat, kann nicht beantwortet werden. Die Stadt hat bisher keine Zahlen vorgelegt.

c) „Fussgängerübergang Kirchweg“

Eine rein „kosmetische“ Massnahme: Tatsächlich wurde nur gerade die Signalisation ein klein wenig nachgebessert. Auch die erwähnten - in der Zwischenzeit realisierten - verkehrstechnischen Verbesserungen am Bäumlirank betreffen einzig die Verdeutlichung der Signalisation für die Autofahrer (Kurventafeln, Randmarkierungen).

In diesem Kontext von Verkehrsberuhigung zu sprechen ist schon beinahe zynisch. Für den grössten Teil der Rychenbergstrasse (Haldenstrasse bis Stadlerstrasse: 85 % der Gesamtlänge von ca. 3,5 km) gibt es schlicht überhaupt keine, irgendwie messbaren Verbesserungen in Bezug auf die angesprochen Probleme: Sicherheit, Lärm, Wohnqualität, Verkehrsbelastung.

d) „Forderung der Arbeitsgruppe nach Tempo 30 bzw. 40“

Einzig diese Massnahme(n) hätte der Stadtrat abgelehnt. Hier ist dreierlei zu korrigieren und anzumerken.

Erstens hat dies die Arbeitsgruppe keineswegs gefordert. Die Arbeitsgruppe hat im Gegenteil alle möglichen und bekannten Massnahmen zusammengestellt und nach verschiedensten Kriterien bewertet. Spezialisten der Verkehrsplanung, der Polizei und der Verkehrsbetriebe hatten zusammen mit den Vertretern der IG Rychenbergstrasse daraus die einzige, sinnvoll mögliche Massnahme vorgeschlagen, eben eine Temporeduktion.

Zweitens sind viele anderen denkbaren Massnahmen mit viel Wirkung nur schon aufgrund der Buslinie ausgeschlossen (z.B. versetzte Parkfelder).

Drittens: Fakt ist: Der Stadtrat hat eine Temporeduktion aus Prinzip und schon vorab a priori ausgeschlossen.

Immer mehr Menschen in dieser Stadt können es nicht mehr verstehen, weshalb eine Temporeduktion nicht auch auf der Rychenbergstrasse zum Tragen kommen soll. Die Massnahme hätte nicht einmal irgend eine Einschränkung in der Benutzung zur Folge. Einzig dem Prinzip „den Verhältnissen angepasste Fahrweise“ würde endlich Nachachtung verschafft. Weshalb ist dies eigentlich nicht möglich?

6. Fazit

Dass Verkehrsberuhigungsmassnahmen auch auf einer kommunalen Sammelstrasse möglich sind, wissen wir alle längst.

Aufgrund des bisherigen Verhaltens des Stadtrates in Bezug auf Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf der Rychenbergstrasse, müssen wir dessen Aussagen in seinem Bericht zur hängigen Motion aber als papierene Floskeln halten.

Der Stadtrat war (bisher) nicht bereit, Massnahmen durchzuführen, die tatsächlich den Lärm reduzieren, die Verkehrsbelastung mindern und damit die Sicherheit und die Wohnqualität verbessern.

Die Abklassierung der Rychenbergstrasse bleibt deshalb auch aus unserer Sicht der einzig gangbare und Erfolg versprechende Weg.

Interessengemeinschaft Rychenbergstrasse
Für den Vorstand:

Walter E. Bauder, Präsident
Reto Diener, Co-Präsident