

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Antrag und Bericht zur Erheblicherklärung der Motion betreffend Rychenbergstrasse – Aufhebung der Klassierung als kommunale Strasse, eingereicht von den Gemeinderäten Rolf Weibel namens der EVP-Fraktion, Matthias Gfeller namens der GP-Fraktion und H.U. Würigler namens der SP-Fraktion

Antrag:

Die Motion betreffend Rychenbergstrasse – Aufhebung der Klassierung als kommunale Strasse wird nicht erheblich erklärt und damit als erledigt abgeschrieben.

Bericht:

Die Gemeinderäte Rolf Weibel (EVP), Matthias Gfeller (GP) und H.U. Würigler (SP) reichten am 11. Juni 2001 namens ihrer Fraktionen mit 28 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgende Motion ein, die vom Grossen Gemeinderat am 27. August 2001 überwiesen wurde:

„Im Kommunalen Verkehrsplan 2 vom 6./27. April 1998 wird der Eintrag der Rychenbergstrasse als Kommunale Strasse (zwischen Schaffhauser- und Stadlerstrasse) aufgehoben.

Begründung:

Im geltenden Verkehrsrichtplan der Stadt ist die Rychenbergstrasse auf ihrer ganzen Länge als kommunale Strasse klassiert und eingetragen. Der quartierfremde Verkehr auf dem Strassenzug nimmt stetig zu und beträgt heute schon über 30%, das sind rund 2000 von etwa 6500 Fahrzeugen täglich. Das gesamte Verkehrsaufkommen wird gemäss Prognosen in den nächsten Jahren um weitere 40 bis 70 % wachsen. Gemäss Textteil des Kommunalen Richtplanes, Seite 30 (Ziffer 312, Erläuterungen) sind grundsätzlich auf allen "Strassen, die eine hohe Verkehrsbelastung aus quartierfremdem Verkehr aufweisen und durch Wohngebiete führen, Massnahmen zur Reduktion des durchgehenden Verkehrs zu treffen." Im Falle der Rychenbergstrasse lässt sich diese behördenverbindliche Vorgabe aber anscheinend wegen der bestehenden Klassierung als kommunale Strasse nicht wirksam umsetzen.

Das am 26.1.98 überwiesene Postulat Mächler (96/089) verlangte verkehrsberuhigende Massnahmen. Im vom Parlament verlangten Ergänzungsbericht vom 1.9.99 sicherte der Stadtrat eine Zusammenarbeit mit den Anwohnern für solche Massnahmen zu. Anschliessend haben Anwohner und Chefbeamte aus Verkehrsplanung, Verkehrspolizei, Fachstelle für Umweltschutz, Verkehrsbetriebe in der Arbeitsgruppe Rychenbergstrasse in mehreren Sitzungen einen Katalog möglicher Massnahmen erarbeitet und einige davon dem Stadtrat zur Ausführung empfohlen. Der Stadtrat hat an der Schlussitzung der Arbeitsgruppe im November 2000 jedoch alle Massnahmen abgelehnt.

Der inzwischen eingerichtete provisorische Kreisell Rychenberg-/Haldenstrasse und die versetzten Parkplätze im Abschnitt Schaffhauser- bis Haldenstrasse wirken nur begrenzt verkehrsberuhigend und gegen den quartierfremden Durchgangsverkehr überhaupt nicht. Seine Ablehnung begründet der Stadtrat vor allem mit der Klassierung der Rychenbergstrasse als Kommunale Strasse. Die dringend nötige Verkehrsentlastung und

-beruhigung auf der Rychenbergstrasse kann also offensichtlich nur über die Aufhebung dieser richtplanmässigen Klassierung erreicht werden.“

Der Stadtrat äussert sich dazu wie folgt:

Die Annahme der Motionäre, dass eine Verkehrsentslastung und -beruhigung nur über die Aufhebung der richtplanmässigen Klassierung erreicht werden kann, ist nicht richtig. Auch an kommunalen Strassen sind verkehrsentslastende und -beruhigende Massnahmen möglich (vergl. Kommunalen Richtplan Seite 30 und Kommunalen Richtplan „Bericht zu den Einwendungen“ Seite 21).

Der Stadtrat ist überzeugt, dass die Festsetzung der Rychenbergstrasse als kommunale Strasse zur Groberschliessung der Siedlungsgebiete am Lindberg erforderlich und sinnvoll ist. Die Rychenbergstrasse stellt eine wichtige Verbindung verschiedener Quartiere und Stadtkreise dar.

1. Verkehrsplan und Verkehrsberuhigung

1.1 Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind möglich

Die Absicht der Motionäre besteht gemäss ihrer Begründung grundsätzlich nicht in einer Abänderung des Verkehrsplanes, sondern darin, die Strasse bezüglich Verkehr zu beruhigen. Zur Frage, welche konkreten Massnahmen zur Verkehrsberuhigung an der kommunal klassierten Rychenbergstrasse zu ergreifen seien, nehmen die Motionäre keine Stellung. Klar festzuhalten ist jedoch, dass lediglich das Unterbinden (Motorfahrzeug-Sperre) der Rychenbergstrasse im Widerspruch zur Klassierung als kommunale Strasse und somit dem rechtskräftigen Verkehrsplan steht (siehe auch Kommunalen Richtplan „Bericht zu den Einwendungen“ Seite 21). Alle anderen Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung sind aus planungsrechtlicher Sicht im Grundsatz zulässig.

1.2 Beispiele von kommunal klassierten Strassen

Der Hinweis, der Stadtrat habe Massnahmen zur Verkehrsberuhigung vor allem mit dem Argument der Klassierung der Rychenbergstrasse als kommunale Strasse abgelehnt, ist unzutreffend. An verschiedenen kommunalen Strassen wurden verkehrsberuhigende Massnahmen ausgeführt oder sind in Vorbereitung (Bachtelstrasse, Wartstrasse, Emil-Klöti-Strasse, Stationsstrasse, Pfaffenwiesenstrasse). Über Verkehrsberuhigungs- und Wohnschutzmassnahmen an kommunalen Strassen wurden sogar Volksabstimmungen (Oberfeldstrasse, Landvogt Waser-Str.) durchgeführt.

1.3 Abklassierung für Verkehrsberuhigung?

Dementsprechend ist festzuhalten, dass auch die von den Motionären angestrebte Abklassierung der Rychenbergstrasse nicht zwangsläufig Verkehrsberuhigungsmassnahmen zur Folge haben würde. Würde die Motion erheblich erklärt, müsste der Stadtrat dem Grossen Gemeinderat einen Antrag für eine Änderung des Beschlusses des Grossen Gemeinderates zum Richtplan vom 6. April / 27. April 1998 stellen. Würden der Grosse Gemeinderat und die Baudirektion diesem Antrag zustimmen, wären weder die Motionäre noch der Stadtrat bezüglich Verkehrsentslastung und -beruhigung der Rychenbergstrasse wesentlich weiter. Könnten sich dann allerdings Anwohnende und Stadtrat auf bauliche und verkehrstechnische

Massnahmen einigen, wären als einziger Unterschied zur heutigen Situation diese Massnahmen nicht mehr staatsbeitragsberechtigt.

2. Belastungen und Bedeutung

2.1 Belastungen

Die Verkehrsbelastung der Rychenbergstrasse wird alljährlich beim Bäumlirank während einer Woche erfasst und ausgewertet. Nach der Schliessung des Bahnübergangs Pflanzschulstrasse wurde 1990 ein Werktagsmittel (Montag-Freitag) von 6'040 Motorfahrzeugen registriert. In den letzten fünf Jahren (1997-2001) bewegten sich diese Belastungswerte zwischen 6'450 im Jahr 1999 (Maximum) und 6'070 Motorfahrzeugen im Jahr 2001 (Minimum). Es gibt keinerlei Hinweise, die auf die von den Motionären befürchtete Zunahme des Verkehrsaufkommens von 40-70 % in den nächsten Jahren schliessen liessen. Eine derartige Zunahme würde die Kapazitätsgrenze einiger Knoten des angrenzenden übergeordneten Strassennetzes in den Spitzenzeiten zudem bei weitem übersteigen.

2.2 Bedeutung

Neben der unbestrittenen Bedeutung der Rychenbergstrasse im Zusammenhang mit der Erschliessung der Siedlungsgebiete am Lindberg dient die Strasse auch als städtische Quartierverbindung. Diese Verbindungsfunktion, die auch zahlreiche andere städtische Sammelstrassen zu übernehmen haben, bringt es zwangsläufig mit sich, dass diese Strassen mit gewissen Durchfahrten belastet sind. Der Begriff des "quartierfremden Durchgangsverkehrs" und somit auch eine Angabe über dessen Ausmass ist stets mit einem konkret zu definierenden Bezugsgebiet verbunden, das im Falle von Strassen mit innerstädtischer Verbindungsfunktion räumlich weit gefasst werden muss. Der in der Begründung aufgeführte Wert von 30 % bezieht sich jedoch auf ein bei der Erhebung definiertes, eng begrenztes Quartiergebiet und lässt somit keinen Rückschluss über unerwünschte, nicht dem Verkehrsplan entsprechende Durchfahrten zu.

Dass dem Strassenzug keine reine Erschliessungsfunktion zukommt, wird im übrigen durch die Führung einer seit 1989 fahrplanmässig betriebenen, städtischen Buslinie im Abschnitt Halden- bis Stadlerstrasse bekräftigt.

Bereits im Festsetzungsverfahren des aktuellen Verkehrsplans wurde die Bedeutung der Rychenbergstrasse in der parlamentarischen Planungskommission eingehend diskutiert und der Eintrag in der heutigen Form vom Grossen Gemeinderat 1998 bestätigt. Eine grundlegende Veränderung der damaligen Situation ist in der Zwischenzeit nicht eingetreten.

2.3 Durchfahrten

In der städtischen Verkehrsstatistik wurden folgende Durchfahrtswerte an der Rychenbergstrasse registriert: Im Oktober 1999 zwischen 17.00 und 18.00 Uhr fuhren 39 Fahrzeuge vom Lindspitz bis zur Stadlerstrasse durch. Von der Stadlerstrasse bis zum Lindspitz waren es im gleichen Zeitraum 27 Fahrzeuge. Total sind dies 66 Fahrzeuge (siehe Seite 73 Verkehrsstatistik 1999). Am 11. Mai 2000 wurden diese Durchfahrten zwischen 14.00 und 15.00 Uhr erhoben. In beiden Richtungen fuhren 57 Fahrzeuge durch (25 vom Lindspitz zur Stadlerstrasse und 32 in umgekehrter Richtung) (Detailliertere Angaben siehe Seite 61 Verkehrsstatistik 2000).

2.4 Prognose

Der Stadtrat hat entgegen den Annahmen der Motionäre keine Anhaltspunkte dafür, dass der Verkehr auf der Rychenbergstrasse in den nächsten Jahren um 40 bis 70 % und der Durchgangsverkehr dementsprechend zunehmen wird.

3. Zusammenfassung und Folgerung

3.1 Massnahmen

Die Aussage der Motionäre, dass der Stadtrat alle Massnahmen der Arbeitsgruppe abgelehnt hat, vermittelt ein etwas falsches Bild. Seit der Behandlung des Ergänzungsberichtes zum Postulat betreffend verkehrsberuhigender Massnahmen von Gemeinderat U. Mächler (EVP) am 1. November 1999 (97-089) wurden verschiedene Massnahmen umgesetzt:

- An der Verzweigung Rychenberg-/Haldenstrasse wurde ein Kreisel erstellt. Damit konnten die Geschwindigkeiten im Bereich des Knotens massgeblich reduziert werden.
- Zwischen Haldenstrasse und Lindspitz wurden Parkfelder versetzt angeordnet. Mit dieser Massnahme konnten die Geschwindigkeiten im besagten Abschnitt ebenfalls massgeblich reduziert werden und die Durchfahrt ist entsprechend unattraktiver.
- Die Situation für Fussgängerinnen und Fussgänger bei der Verzweigung Rychenbergstrasse/Kirchweg wurde verbessert (Fussgängerübergang).

Einzig die Forderung der Arbeitsgruppe nach der Einführung von Tempo 30 oder 40 wurde abgelehnt.

Diese Ablehnung hat der Stadtrat aber bereits in der Beantwortung des Postulates von Gemeinderat U. Mächler (EVP) im November 1999 als Rahmenbedingung vorgegeben. Auch eine Abklassierung der Strasse würde an dieser Haltung des Stadtrates nicht ändern.

3.2 Handlungsbedarf

Wie bereits im Ergänzungsbericht zur Postulatsantwort von Gemeinderat U. Mächler (EVP) festgehalten, anerkennt der Stadtrat auch heute noch, dass an der Rychenbergstrasse ein gewisser Handlungsbedarf für Verkehrsentslastung und -beruhigung besteht. Derzeit wird verwaltungsintern eine Änderung der Wegweisung für Lastwagen beim Lindspitz Veltheim geprüft, ebenso verkehrstechnische Verbesserungen im Bereich des „Bäumli rankes“. Wenn es die Situation erfordert, ist der Stadtrat weiterhin offen für finanzierbare, verkehrstechnisch sinnvolle und rechtlich durchsetzbare Lösungen.

3.3 Verkehrsberuhigung Rychenbergstrasse ohne Abklassierung

Mit der Bildung einer Arbeitsgruppe und der Realisierung von Massnahmen im Abschnitt Lindspitz bis Haldenstrasse hat der Stadtrat bewiesen, dass er bereit ist, verkehrsberuhigende Massnahmen zu diskutieren und nach Möglichkeit auch zu treffen. Verkehrsberuhigende Massnahmen können im Rahmen der rechtlichen, finanziellen und technischen Vorgaben auch ohne Änderung des Verkehrsplans realisiert werden.

Der Stadtrat erachtet den von den Motionären eingeschlagene Weg über eine Änderung des Verkehrsplans, verkehrsberuhigende Massnahmen an der Rychenbergstrasse zu realisieren,

als falsch und unzweckmässig. Er steht zum Richtplaneintrag, welcher am 6. April/ 27. April 1998 vom Grossen Gemeinderat festgesetzt wurde. Dies insbesondere auch deshalb, weil seit der Festsetzung des ersten Richtplanes 1982 die Rychenbergstrasse stets als kommunale Strasse geführt wurde und sich nach Ansicht des Stadtrates an deren Bedeutung in den letzten Jahren nichts geändert hat.

Der Stadtrat lehnt die Erheblicherklärung der Motion deshalb ab.

Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist dem Vorsteher des Departementes Bau übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

Haas

Der Stadtschreiber:

Frauenfelder