Verkehr : die Weichen stellen

Autor(en): **Loderer, Benedikt**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **19 (2006)**

Heft [5]: **Winterthur : eine Stadt im Wandel**

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-122935

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Die Weichen stellen

Text: Benedikt Loderer

Der Kanton plant die Verdichtung der Stadt und den Ausbau der S-Bahn und Autobahnen. Das Verkehrskonzept schafft die Voraussetzungen: Um den Verkehr zu verringern, soll der Siedlungszuwachs ausserhalb der Stadt gebremst und innerhalb gefördert werden. Für den regionalen Zusammenhalt sind die Umfahrung und die S-Bahn wichtig.

: «Der Umfang des heute bereits ausgeschiedenen Siedlungsgebietes reicht grundsätzlich aus, die erwünschte Entwicklung zu ermöglichen.» Der Kanton Zürich postuliert einerseits die «Verdichtung der bereits überbauten Zonen» und plant andererseits den Ausbau der S-Bahn und der Autobahnen. Die Zersiedlung gleichzeitig fördern und sie eindämmen ist das Ziel der offiziellen Verkehrspolitik. Was heisst das für Winterthur?

Die Verkehrsplanung in Winterthur ist à jour. Der Schlussbericht des ‹regionalen Gesamtverkehrskonzepts Winterthur und Weinland› (rGVK) ist im November 2005 abgeschlossen worden. Das ist der Winterthurer Beitrag zum Agglomerationsprogramm des Wirtschaftsraums Zürich. Damit ist auch klar: Die Stadt Winterthur ist ein Subzentrum der metropolitanen Agglomeration Zürich. Auch die Planungsregionen Zürich, Glattal und Limmattal gehören dazu und haben ihrerseits ein Konzept erarbeitet, ein weiteres gibt es für die S-Bahn und noch eines für die Autobahnen und Kantonsstrassen. Wer vom Bund Geld will, und das ist der wahre Kern der Agglomerationsprogramme, der muss mit seinen Nachbarn zusammenarbeiten.

Statt 74 zu 26, 68 zu 32

Im regionalen Gesamtverkehrskonzept stellen die Planer dem Trend- ein Zielszenario gegenüber. Der Trend rechnet mit einem Gesamtverkehrswachstum von 21 Prozent bis zum Jahr 2025. Das ehrgeizige Ziel geht vom gleichen Gesamtwachstum aus, will aber den Modalsplit um 6 Prozent zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs verschieben. Im Jahr 2025 sollen 32 Prozent des Verkehrs vom öffentlichen und 68 Prozent vom Individualverkehr bewältigt werden. Heute ist das Verhältnis 74:26. Wie soll das erreicht werden? Zwei Ebenen greifen ineinander: die übergeordneten und die regionalen Massnahmen. Für den öffentlichen Verkehr sind die übergeordneten Massnahmen:

— Kapazitätserhöhung der Bahnlinie Zürich-Winterthur. Es stehen zwei Lösungen zur Auswahl: eine unterirdische Neubaustrecke (Brüttnertunnel) oder der Ausbau der bestehenden Strecke. Das ist eine Vorraussetzung für die

— Winti-Thur-Bahn oder dritte Teilergänzung der Zürcher S-Bahn, was Durchmesserlinien von Zürich / Glattal nach Wil, nach Frauenfeld und nach Schaffhausen bedeutet.

— Beim Individualverkehr ist die Südostumfahrung oder das Schliessen des Autobahnrings um die Stadt das entscheidende Projekt, das vom Kanton Zürich auch als Bestandteil des überregionalen Verkehrskonzepts vorgegeben wurde. Falls allerdings diese Umfahrung nicht ins Nationalstrassennetz aufgenommen wird oder zu spät kommt, muss die bestehende Autobahn A1 auf sechs oder acht Spuren ausgebaut werden.

Die regionalen Massnahmen bauen auf den übergeordneten auf und ermöglichen den Halbstundentakt der S-Bahn von Winterthur nach Schaffhausen, Stein am Rhein, Frauenfeld, Wil und ins Tösstal und den Viertelstundentakt nach Zürich. Das heute radial aufgebaute städtische Busnetz wird zu Durchmesserlinien umgebaut. Die Busse stehen nicht mehr alle gleichzeitig auf dem Bahnhofplatz (Seite 18). Der Fahrplan wird dichter und die Busse grösser (Doppelgelenkwagen). Alles zusammen erlaubt einen Verkehrszuwachs von 60 Prozent auf dem städtischen Netz. Wird die Südostumfahrung gebaut, wird dies die städtischen Strassen um rund 10 Prozent entlasten, mit flankierenden Massnahmen könnte die Abnahme auf einzelnen Achsen bis auf 30 Prozent gesteigert werden. Der Stadt-

rat hat beschlossen, auf den geplanten mittleren Ring zu verzichten. Allerdings muss, falls die Südostumfahrung nicht kommt, der Heiligbergtunnel (mit Tieferlegung der Vogelsangstrasse) in Betracht gezogen werden.

Verkehr ja, Siedlung fraglich

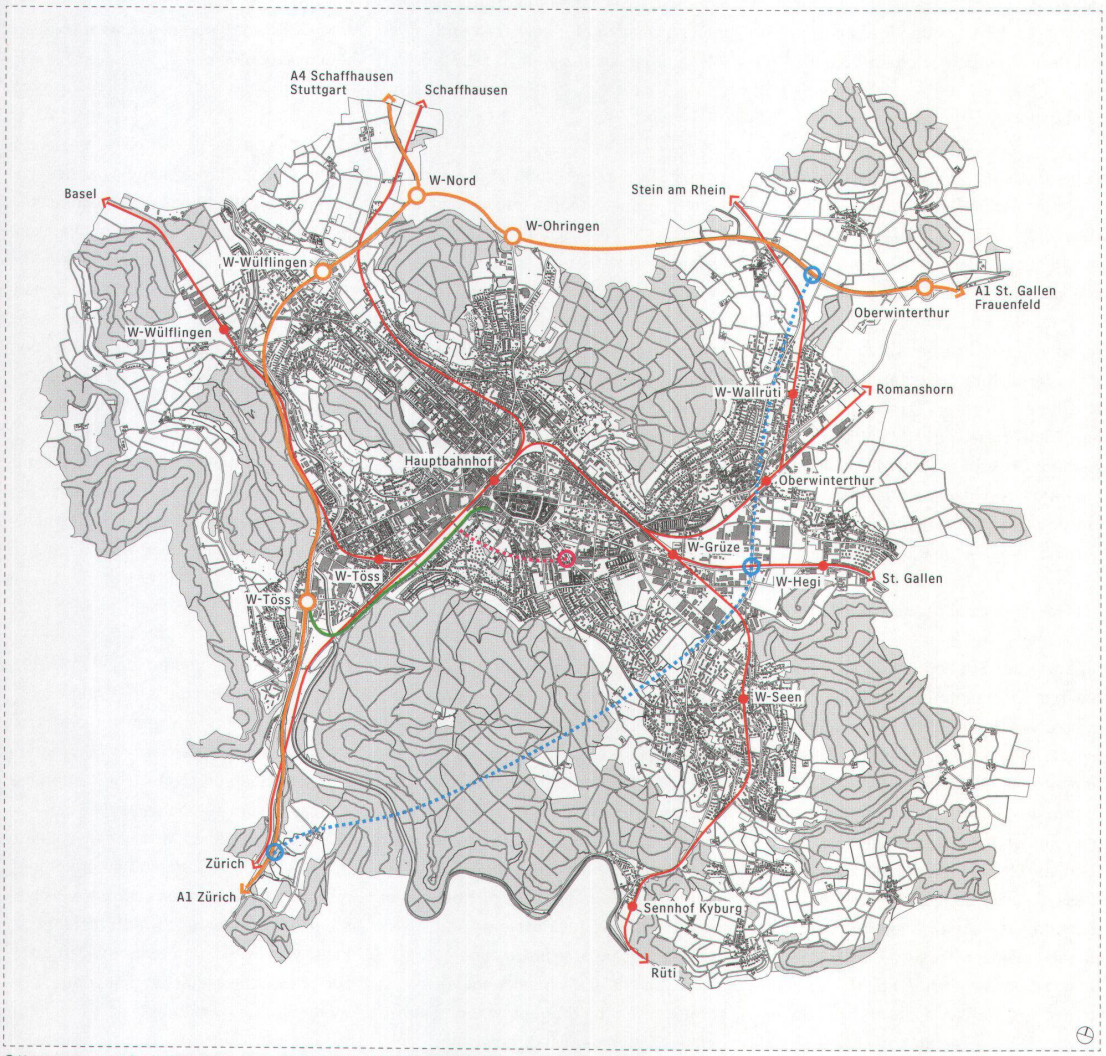
«Es ist wichtig zu erkennen, dass die Umsetzung eines Gesamtverkehrskonzeptes ohne die Verknüpfung mit siedlungs- und raumplanerischen Massnahmen nur eine sehr beschränkte und kaum dauerhafte Wirkung entfalten kann», steht im Schlussbericht. Darum hat das Amt für Verkehr des Kantons das regionale Verkehrskonzept auf seine Wirkung prüfen lassen.

Eines wird erreicht: Der Zuwachs kann vor allem vom Langsam- und vom öffentlichen Verkehr bewältigt werden. Das Verkehrskonzept schafft die Voraussetzungen, dass die angestrebte Verdichtung nach innen überhaupt stattfinden kann. Doch die Umwelt profitiert nur dann, wenn es gelingt, das Siedlungswachstum ausserhalb der Stadt zu bremsen, was den Verkehrszuwachs verringert. Also: Wachstum statt im grünen Thurgau in der Gartenstadt Winterthur. Der Bericht zeigt, dass die ehrgeizigen Ziele zur Verbesserung des Modalsplits realistisch sind.

In den ‹Kernthesen Verkehr› ist zu lesen: «Ausbauten der Infrastruktur, die zu einer Zersiedlung führen ... sind abzulehnen.» Die Kohärenzanalyse fragt da nach. «Die quantitative Bedeutung der Kernstadt (drei Viertel der Bevölkerung) ist für eine Agglomeration dieser Grösse eher untypisch. (...) Es ist daher erforderlich, dass sich die Infrastrukturmassnahmen auf die Stadt Winterthur konzentrieren. Für den regionalen Zusammenhalt könnte sich dies jedoch ungünstig auswirken.» Man hört die Präsidenten der umliegenden Gemeinden murren: Nur wenn wir unsere Umfahrung kriegen, darf in der Stadt gebaut werden!

So überzeugend kohärent ist das Verkehrskonzept also nicht. Die übergeordneten Massnahmen laufen der Zielsetzung zuwider. Die Südostumfahrung und die Winterthur-Thurgau-Bahn «bergen eine nicht zu unterschätzende Gefahr für die unerwünschte Siedlungsentwicklung», mahnt der Schlussbericht.

Das ist zu übersetzen mit: Wenn man auf der Autobahn und mit der S-Bahn schneller im Thurgau und im Zürcher Unterland ist, so wird dort weiter gehäuselt und nicht in Winterthur verdichtet. Dafür sorgen Gemeindeautonomie und Steuerwettbewerb. Da tönt es wie eine selbstbetrügerische Beschwörungsformel, wenn der Schlussbericht festhält: «Die Koppelung von Siedlung und Verkehr ist bei der weiteren Umsetzung zu verdichten, indem auf Stufe Richtplan konkrete vorgaben für die Siedlung gemacht werden.» Der Bund verlangt von den Agglomerationsprogrammen, dass Verkehr und Siedlung aufeinander abgestimmt werden. Der Kanton Zürich versucht, das Geld zu kriegen, ohne die Siedlungspolitik ernst nehmen zu müssen. Wie alle andern Kantone auch. •



© Vermessungsamt Stadt Winterthur, bewilligt 10.2.2006; Bearbeitung Hochparterre

Hauptverkehrslinien

- Autobahn A1 / A4 bestehend
- Projekt Südostumfahrung
- Projekt Heiligbergtunnel
- Projekt Tieferlegung Vogelsangstrasse
- Bahnlinie mit Station