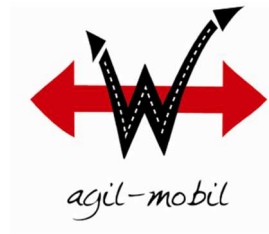


Verein „Winterthur: agil – mobil“
c/o haw, Schwalmenackerstrasse 4, Postfach 1891, 8401 Winterthur
Telefon: 052 208 99 56
E-Mail: christoph@magnusson.ch
www.agil-mobil.ch



Einschreiben

Stadt Winterthur
Tiefbauamt
Verkehrswege
Pionierstrasse 7
8403 Winterthur

Winterthur, 5. Dezember 2018

Einwendungen im Mitwirkungsverfahren gemäss § 13 Strassengesetz (StrG) Technikumstrasse, Meisenstrasse bis Zeughausstrasse, Neugestaltung und Sanierung

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zur Planaufgabe des Projektes „Technikumstrasse, Meisenstrasse bis Zeughausstrasse, Neugestaltung und Sanierung“ geben wir Ihnen hiermit die Einwendungen aus Sicht von Winterthur:agil-mobil bekannt. Wir sind dankbar, dass wir schon am „Runden Tisch Technikumstrasse“ mit dem Projekt vertraut gemacht wurden und uns einbringen konnten. Nach Abschluss des runden Tisches waren wir der Meinung, einen fairen und mehrheitsfähigen Kompromiss gefunden zu haben, der nun aber in gewissen Teilen mit Füßen getreten wird.

Grundsätzliches zum Gesamtprojekt

Das Projekt ist sehr komplex und stellt sozusagen eine Operation am offenen Herzen dar. Die Technikumstrasse pulsiert tagein tagaus und jeder bauliche Eingriff hat verschiedenste Auswirkungen.

Oberste Priorität bei allen Massnahmen muss aus unserer Sicht der Verkehrsfluss sein: die Technikumstrasse ist eine Hauptverkehrsachse und bei aller Freude an guter Aufenthaltsqualität geht es hier in erster Linie darum, dass alle Verkehrsteilnehmer schnell und sicher von A nach B kommen.

Alle vom Stadtrat gesetzten Ziele zu erreichen, ist nur unter Eingehen von Kompromissen möglich. Deshalb fehlt hier der «Wau»-Effekt, es fehlt der grosse Wurf, den es aber wohl auch gar nicht braucht und das Projekt kann eher als Kompromiss zwischen allen verschiedenen Bedürfnissen gesehen werden. Unter dem Strich zeigt das Projekt nur eine kleine positive Wirkung. Wenn man nur die LSA bei der Turmhaldenstrasse realisieren und den Verkehrsfluss sinnvoll steuern würde, hätte man schon mehr als die Hälfte des Projektzieles erreicht. Dass rein technisch gesehen die Strasse mit ihren Leitungen saniert werden muss, ist aber offenbar gegeben und dass man bei einer solchen Gelegenheit minimale Verbesserungen realisiert, ist vernünftig.

Minimale Verbesserungen dürfen aber nicht für politische Massnahmen wie den massiven Abbau von Parkplätzen missbraucht werden, da sonst das ganze Projekt gefährdet wird. In der vorliegenden Version ist dies geplant, wogegen wir uns vehement wehren. Oberirdische Kurzzeit-Parkplätze sind lebenswichtig für die Altstadt und das dortige Gewerbe und dürfen nicht aus ideologischen Gründen geopfert werden.

Ausserdem fehlt in dieser Projektauflage ein wesentlicher Teil des Projektauftrages, den der Gemeinderat dem Stadtrat gegeben hat: die Projektierung mit verschiedenen Parkplatzzahlen vor dem Technikum. Wir fordern deshalb eine Überarbeitung und erneute Planaufgabe inklusive Mitwirkungsverfahren.

Unsere Einwendungen und Überlegungen, unterteilt nach Strassenabschnitten, stellen sich wie folgt dar:

1. Meisen- bis Lagerhausstrasse

Das Abzweigen von Zürich her in den Neumarkt ist nicht mehr in einer eigenen Spur möglich, was zwar bedauerlich ist, aber akzeptiert werden muss. Ansonsten sehen wir keine grossen Änderungen, an denen wir Anstoss nehmen, ausser, dass ohne Not ca 8 oberirdische Parkplätze aufgehoben werden sollen. Dies ist zu verhindern und die PP sind mindestens grossteils zu erhalten. Sie sind wichtig für die Altstadt, behindern niemanden und führen weder zu Mehrverkehr noch verleiten sie dazu, wegen des dort zur Verfügung gestellten PP-Angebotes mit dem Auto in die Stadt zu fahren, sondern sie absorbieren Verkehr und bieten eine ideale Möglichkeit, kurze Besorgungen in der Altstadt zu machen. Das Trottoir muss an dieser Stelle verschmälert werden, damit gefahrlos parkiert werden kann und Kurzzeit-PP sind wieder einzuzichnen. Sinnvollerweise wird hier auch wieder die bestehende Busspur geführt und Anlieferungen sowie Behinderten-PP über die Busspur «erschlossen». Natürlich sollen die PP bewirtschaftet werden mit Parkuhr und zeitlicher Beschränkung auf z.B. eine Stunde.



2. Lagerhaus- bis Turmhaldenstrasse

Die vorgesehenen Massnahmen sind hier unstrittig. Auch der Einführung einer neuen LSA stehen wir seit dem «runden Tisch» positiv gegenüber und sehen den Mehrwert einer flüssigen Verkehrsleitung gegenüber der Freiheit der Fussgänger, die Strasse zu queren. Es ist aber zu prüfen, ob die LSA ganztags aktiv sein muss oder ob es reicht, wenn diese zu den Stosszeiten in Betrieb ist.

Wir stellen hingegen in Frage, ob eine Mittelinsel hier notwendig ist und ob sie nicht die Motivation bei Rotlicht erhöht, die hälftige Fahrbahn zu queren (man hat ja dann die Insel für den Zwischenhalt). Die Wartezeit für Fussgänger ist mit 75 Sekunden nämlich eher lang und durch den Rückbau der Personenunterführung ist eine erhöhte Frequenz an Personenübergängen sicher.

Für den Veloverkehr ostwärts ist hier zu prüfen, ob ein Rechtsabbiegen auch bei Rot erlaubt werden kann (oder eine entsprechende Lösung gefunden wird) und der Veloverkehr zur Entlastung der Technikumstrasse rechts in die Turmhaldenstrasse und dann in die Rosenstrasse (bzw. zum Frobergweg) geführt werden kann. Velos auf der Busspur verlangsamen den Bus noch mehr als der MIV.



3. Turmhaldenstrasse bis Zeughausstrasse / Holderplatz

Die zusätzliche, separate Busspur altstadtseitig begrüßen wir sehr, ist diese doch im Sinne der Beschleunigung der Busse und der Verflüssigung des Gesamtverkehrs. Auch die Verbreiterung des Strassenraumes ist sinnvoll und deshalb sind wir auch einverstanden mit der eigentlich absolut übertriebenen Baumfällaktion und Neubepflanzung vor dem Technikum.

Hingegen wehren wir uns vehement gegen den Abbau von weiteren 11 Parkplätzen vor dem Technikum! Die am «runden Tisch» vereinbarten 19 PP sind ein noch knapp hinnehmbarer Kompromiss.

Die nun aber auf 13 PP reduzierte Planung erfolgt ohne Begründung im technischen Bericht und ist eine reine politische Schikane. Oberirdische Parkplätze (bewirtschaftet und zeitlich beschränkt) sind für die Altstadt lebenswichtig. In Fussdistanz befinden sich viele Geschäfte, Arztpraxen und Wohnungen, die ebenerdig und ohne den von vielen MIV-Benützern subjektiv empfundenen Mehraufwand einer Parkhausbenutzung zugänglich sein müssen. Am runden Tisch war die Zahl 19 ein zähneknirschendes Minimum, auf das sich auch Velo- und Fussverkehr-Vertreter einigen konnten. Der SR kommt nun mit einer unakzeptabel kleinen Zahl und stösst damit alle bisher Involvierten vor den Kopf. So ist das Projekt aus unserer Sicht nicht akzeptierbar. Es müssen mindestens die vereinbarten 19 PP wieder erstellt werden.

Ausserdem hat der Gemeinderat in seinem Beschluss vom 16. April 2018 den Stadtrat beauftragt, die Projektierung der Technikumstrasse in drei Varianten aufzulegen, wie das Projekt mit 19 Parkplätzen, mit weniger Parkplätzen (mit Behinderten-, Elektro und Handwerker-Parkplätzen inkl. Weglassen der Stützmauer) sowie mit der vollständigen Aufhebung der Parkplätze vor dem Technikum realisiert werden kann. Für diese Auflage wurde dieser Auftrag klar nicht erfüllt und es wird nur eine Variante zur Diskussion gestellt. Das ist nicht akzeptabel und wir erwarten, dass eine zweite Auflage nach §13 StrG durchgeführt wird mit den verschiedenen Varianten. Es kann nicht sein, dass hier ein Projekt vorgestellt wird, das dann am Schluss durch ein ganz anderes Projekt (19, 13 oder 0 Parkplätze sind sehr wesentliche Unterschiede!) ersetzt wird.

Der Rückbau der Personenunterführung ist strittig und aufgrund der vorliegenden Unterlagen nicht klar nachvollziehbar. Technische Probleme bei der Leitungsführung und die Kostenfrage können den Ausschlag geben, dass die Unterführung nicht sinnvoll aufrechterhalten bleiben kann, andererseits wäre der direkte Zugang zur Tiefgarage und die Querung der Strasse ohne LSA wünschenswert.

Am Holderplatz ist das Verkehrsregime akzeptabel und mit dem breiten Trottoir besteht auch eine (inoffizielle) Möglichkeit für Kiss&Go-Parkplätze (kurzes Stehen und Abladen oder Abholen). Da der Holderplatz sowieso nur sehr wenig befahren werden darf, ist es kein grosses Problem, wenn danach nur noch rechts weggefahren werden kann. Die Kapazität des Knotens wird dadurch merklich vergrössert, was begrüßenswert ist. Mit diesen Massnahmen sind wir also einverstanden.

Besten Dank für die Berücksichtigung dieser verschiedenen Anliegen, insbesondere der Aufrechterhaltung der oben genannten Parkplatzzahlen und die Anpassung des Projektes. Mit diesen im Endeffekt kleinen Veränderungen, die immer noch eine Reduktion der Abstellmöglichkeiten für Autos bedeuten, können wir hinter dem Ausbau dieses Knotens stehen. Auf weitere ideologisch begründete Massnahmen ist zu verzichten.

Freundliche Grüsse

