

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Beantwortung der Interpellation betreffend Tieferlegung der Zürcherstrasse, eingereicht von Gemeinderätin Ruth Werren (FDP)

Am 7. Juni 2004 reichte Frau Gemeinderätin Ruth Werren (FDP) mit 22 Mitunterzeichnenden folgende Interpellation ein:

„Die Zürcherstrasse ist mit 24'000 Fahrzeugen pro Tag (2002) die meist befahrene Strasse unserer Stadt. Dazu kommt, dass in den letzten Jahren in Töss neuer Wohnraum geschaffen wurde – unter anderem im Auwiesenquartier. Dies alles obwohl die Lärmbelastung und der Verkehr stark zugenommen haben.

Töss profitiert von der Nähe der Autobahn, zum Flughafen und auch zum Stadtzentrum, das mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossen ist. Viele Pluspunkte für Arbeitende in Töss und in Richtung Grossraum Zürich.

Eine teilweise Tieferlegung der Zürcherstrasse im Bereich des Zentrums von Töss würde der Tössemer Bevölkerung eine wesentliche Verbesserung der Lebensqualität bringen. Ich frage deshalb den Stadtrat an:

- 1. Ist er bereit, eine Tieferlegung der Zürcherstrasse im Bereich ab Schlosstalstrasse bis zur Autobahnauffahrt zu prüfen?*
- 2. Wird er diese Idee beim Kanton einspeisen, um einen Vorentscheid zu erreichen?*
- 3. In welchem Kostenrahmen würde sich dieses Projekt bewegen und welches wäre in etwa die Beteiligung der Stadt?*
- 4. In welchem Zeitrahmen kann das Projekt realisiert werden?“*

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

1. Entlastung Zürcherstrasse durch neue Strassenverbindung

Die Zürcherstrasse ist eine für die Stadt Winterthur wichtige Ein- und Ausfahrtsachse. Im Verkehrsplan ist die Zürcherstrasse als kantonale Hauptverkehrsstrasse festgelegt. Die nachstehenden Zahlen belegen, dass die Zürcherstrasse heute eine überaus stark belastete Strasse mit den entsprechenden Immissionen vom Autobahnanschluss Töss bis zum Stadtzentrum ist. Der Stadtrat hat Verständnis für das Problem. Die Lebensqualität im unmittelbaren Umfeld der Zürcherstrasse ist eingeschränkt und dürfte wohl auch auf Jahre hinaus so bleiben. Der Stadtrat bemüht sich dort Hand zu Verbesserungen zu bieten, wo dies im Rahmen der Möglichkeiten sinnvoll und möglich ist. Im Februar 1999 hat der Stadtrat im Auftrag des Grossen Gemeinderates bei der Baudirektion die Aufnahme einer Strassenverbindung Stadtzentrum-Autobahnanschluss Töss (tiefergelegte untere Vogelsangstrasse) im regionalen Verkehrsplan beantragt. Nach Durchführung des Einwendungsverfahrens hat die Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU) der Aufnahme zugestimmt. Mitte 2002 konnte

der regionale Verkehrsplan mit einer tiefergelegten unteren Vogelsangstrasse ergänzt werden.

Im Zusammenhang mit den gegenwärtig laufenden Abklärungen im Rahmen des regionalen Gesamtverkehrskonzeptes hat auch die Frage, unter welchen Randbedingungen und mit welchen Massnahmen die Zürcherstrasse entlastet werden kann, einen hohen Stellenwert. Deshalb sind gleichzeitig mit dem Projekt für die tiefergelegte Untere Vogelsangstrasse auch entsprechende flankierende Massnahmen an der Zürcherstrasse zu prüfen. Im Hinblick auf diese Ausgangslage, bei der eine Entlastung der bestehenden Zürcherstrasse im Vordergrund ist, steht aber im Rahmen der Bearbeitung des Regionalen Gesamtverkehrskonzeptes eine Tieferlegung der Zürcherstrasse primär aus Kostengründen nicht zur Diskussion.

2. Finanzielle Situation

Gemäss Strassengesetz ist der Bau, der Betrieb und der Unterhalt der überkommunalen Zürcherstrasse über den Fonds für den Bau und Unterhalt solcher Strassen zu finanzieren.

Noch vor wenigen Jahren verfügte die Stadt Winterthur über beträchtliche Fondsreserven. Diese Situation hat sich aber grundlegend geändert. Per Ende 2003 belief sich die Reserve beim Baufonds noch auf 6,8 Mio. Franken und beim Unterhaltsfonds auf 1,7 Mio. Franken. Die Fonds werden erst dann wieder mit Pauschalen geäufnet, wenn die Reserve das Dreifache des berechneten jährlichen Anteils aufweist. Da Erhöhungen der Motorfahrzeugabgaben vom Stimmvolk bereits mehrfach abgelehnt wurden, geht der Stadtrat von einer jährlichen Baupauschalen von rund 2,5 Mio. Franken in der Zukunft aus. Diese Pauschale reicht aber nicht einmal aus, um die anstehenden grösseren werterhaltenden Massnahmen am bestehenden überkommunalen Strassennetz in Winterthur zu decken, geschweige denn in grössere Neubauten zu finanzieren.

Bevor entsprechende Grossprojekte in Angriff genommen werden, ist deren Finanzierung zu klären. Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass alle Wünsche der Stadt Winterthur über den zur Diskussion stehenden Fonds des Bundes für den Agglomerationsverkehr finanziert werden können. Schon aus finanziellen Gründen kann deshalb das Anliegen der Interpellantin nicht weiter verfolgt werden.

3. Zürcherstrasse (Schlosstalstrasse - Klosterstrasse)

Die Zürcherstrasse weist im Bereich der Schlosstalstrasse zwei Fahrstreifen mit Radstreifen auf. Im Abschnitt der bestehenden SBB-Unterführung verbreitert sich die Fahrbahn auf 3 Fahrstreifen. Der Strassenquerschnitt mit zwei seitlichen Gehwegen weist eine mittlere Breite von 12 m auf. Im Bereich der bestehenden Unterführung haben anliegende Gebäude und Liegenschaften einen Abstand von 30 m ab Strassenaxe. Im Bereich der Schlosstalstrasse reduziert sich dieser Abstand auf 17 m.

Die Ver- und Entsorgungsleitungen liegen alle im Strassen- und Gehwegbereich. Die bestehende Unterführung liegt ca. 1.50 – 2.00 m im Grundwasser. Für eine Tieferlegung und Überdeckung der Zürcherstrasse sind neben den übrigen Erschwernissen vor allem diese Fakten für voraussichtlich sehr hohe Baukosten verantwortlich.

Die bestehende Strassenunterführung wurde 1993 und 1994 für 1,2 Mio. Franken instand gesetzt. 2003 wurden die darüberführenden Bahn- und Strassenbrücken und gleichzeitig auch das eigentliche Unterführungsbauwerk für weitere 1,3 Mio. Franken saniert. Die Ausgaben wurden mehrheitlich dem Fonds für den Bau und Unterhalt des überkommunalen Strassennetzes belastet.

3.1. Verkehrsaufkommen

Mit durchschnittlich rund 24'000 Fahrzeugen pro Tag hat die Zürcherstrasse zusammen mit der Frauenfelderstrasse (im Abschnitt Seenerstr. - Stadlerstrasse) das höchste Verkehrsaufkommen.

Jahr	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Fahrzeuge	21'600	24'000	24'200	24'500	24'600	25'000

An der Zählstelle Zürcherstrasse, SBB-Unterführung hat das Verkehrsaufkommen seit 1998 von 21'600 auf heute 25'000 Motorfahrzeuge zugenommen.

3.2. Lärm

Strassenverkehrslärm

Im besagten Abschnitt sind primäre Lärmquellen der Strassen- und der Eisenbahnverkehr. Das Gebiet liegt durchwegs in der Empfindlichkeitsstufe (ES) III gemäss Lärmschutzverordnung (LSV). Die LSV unterscheidet insgesamt vier Zonen, wobei die Zone I eine Zone mit erhöhtem Lärmschutzbedürfnis (Bsp. Erholungszone) ist. In der Zone IV hingegen sind stark störende Betriebe zugelassen (Art. 43 LSV). Für den Strassenlärm sind folgende Belastungsgrenzwerte massgebend:

<u>Belastungsgrenzwerte ES III</u>	<u>Lr Tag (dB)</u>	<u>Lr Nacht (db)</u>
Planungswert	60	50
Immissionsgrenzwert	65	55
Alarmwert	70	65

Lr = Beurteilungspegel
dB = Dezibel

Die Lärmimmissionen an der Zürcherstrasse sind entsprechend dem hohen Strassenverkehrsaufkommen hoch. Der Beurteilungspegel liegt bei der SBB-Unterführung bei 71 Dezibel am Tag und 65 Dezibel in der Nacht. Die Werte sind seit 1998 konstant.

Da die Immissionsgrenzwerte und teilweise die Alarmgrenzwerte überschritten werden, mussten Sanierungsmassnahmen ergriffen werden. Art. 19 ff LSV regelt dies für Strassen-sanierungsprogramme. Bereits 1994 und 1995 hat der Stadtrat insgesamt 2,88 Mio. Franken (Objekt-Nr. 19358) für Lärmschutzsanierungen (Fensterersatz) an der Zürcherstrasse bewilligt. Die Sanierungen wurden zwischenzeitlich mehrheitlich abgeschlossen. Die Kosten gingen zu Lasten des Fonds für den Bau des überkommunalen Strassennetzes und zu Lasten des Bundes.

Eisenbahnlärm

Neben dem Strassenlärm ist der besagte Abschnitt auch teilweise vom Eisenbahnlärm der Strecke Winterthur - Bülach betroffen. Es gelten die gleichen Belastungsgrenzwerte wie beim Strassenlärm. Die Immissionsgrenzwerte werden aber nicht überschritten, weshalb keine Sanierungsmassnahmen nötig sind.

3.3. Luft

Zur Schadstoffbelastung der Luft an der Zürcherstrasse liegen keine aktuellen Messwerte vor. Aus den Immissionsberechnungen des Kantons liegen jedoch Zahlen für das Jahr 2000 sowie eine Prognose für das Jahr 2005 vor. Bei einem Grenzwert gemäss Luftreinhalteverordnung (LRV) von $30 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ Luft liegen die Immissionsberechnungen im Bereich der Autobahn und im Bereich des besagten Abschnittes an der Zürcherstrasse durchwegs über diesem Grenzwert.

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

„Ist er bereit eine Tieferlegung der Zürcherstrasse im Bereich ab Schlosstalstrasse bis zur Autobahnauffahrt zu prüfen?“

Grundsätzlich ist eine Tieferlegung der Zürcherstrasse im besagten Abschnitt technisch machbar. Wegen den zu erwartenden technischen Problemen ist aber mit sehr hohen Kosten zu rechnen. Dies hat eine in Auftrag gegebene Konzeptstudie eines Ingenieurbüros ergeben. Ein weiteres wesentliches Problem stellen die heute bestehenden Einmündungen im abgesenkten Bereich (Poststrasse, Schneidergasse, Stationsstrasse, Emil-Klötistrasse) dar. Die Anbindung dieser Strassen an eine tiefergelegte Zürcherstrasse ist nur mit einer Verlagerungen in die angrenzenden Quartiere möglich.

Eine Tieferlegung der Zürcherstrasse ist im Rahmen der Bearbeitung des Regionalen Gesamtverkehrskonzeptes nicht vorgesehen. Der Stadtrat hat unter den aktuellen finanziellen Voraussetzungen nicht die Absicht, dieses Anliegen weiter zu verfolgen.

Zur Frage 2:

„Wird er diese Idee beim Kanton einspeisen um einen Vorentscheid zu erreichen?“

Aus denselben Überlegungen wird der Stadtrat auch keinen Vorentscheid beim Kanton einholen.

Zur Frage 3:

„In welchem Kostenrahmen würde sich dieses Projekt bewegen und welches wäre in etwa die Beteiligung der Stadt?“

Gestützt auf eine grobe Kostenschätzung ist mit Aufwendungen von ca. 35 Mio. - 55 Mio. Franken zu rechnen. Zur Abklärung eines Kostenteilers zwischen Stadt, Kanton und Werken müsste ein entsprechendes Vorprojekt ausgearbeitet werden. Auf Grund der prekären finanziellen Situation der Stadt Winterthur wird der Stadtrat für eine Tieferlegung der Zürcherstrasse im Abschnitt Schlosstalstrasse bis Klosterstrasse keinen Projektierungskredit in das Investitionsprogramm aufnehmen.

Zur Frage 4:

„In welchem Zeitrahmen kann das Projekt realisiert werden?“

Ein solches Grossprojekt könnte aufgrund der aktuellen Finanzlage bei Stadt und Kanton und im Hinblick auf die Ergebnisse der Erarbeitung des rGVK in den nächsten 20 Jahren sicher nicht realisiert werden.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

E. Wohlwend

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder