

RWU Regionalplanung Winterthur und Umgebung
Sekretariat c/o Amt für Städtebau
Pionierstrasse 7
8403 Winterthur
Telefon 052 267 54 62
E-Mail: rwu@win.ch

Tiefbauamt
Felix Muff
Kantonsingenieur
Walcheplatz 2
8090 Zürich

-> Rückmeldung per eVernehmlassung

ENTWURF

zu Handen der Regionsgemeinden

Winterthur, xx. xxxxxxx 2022

Standards für Staatsstrassen

Stellungnahme RWU

Sehr geehrter Herr Muff

Sie haben die RWU eingeladen, eine Stellungnahme zum Vernehmlassungsentwurf der neuen Standards für Staatsstrassen abzugeben. Die Vorlage besteht aus den folgenden Dokumenten:

- Staatsstrassen der Zukunft
- Gestaltung Staatsstrassen
- Kostenteiler Staatsstrassen

Der Vorstand hat sich am xx. xxxxx 2022 mit der Absicht des Kantons befasst und nimmt gerne wie folgt Stellung.

1. Stossrichtung

Es ist erfreulich, dass der Kanton die seit langem bemängelte einseitige Grundhaltung bei der Planung und Projektierung von Staatsstrassen ändert. Der Strassenraum innerhalb der Siedlung ist als öffentlicher Raum zu gestalten, in welchem die Anforderungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer ausgewogen berücksichtigt werden. Es wird jedoch eine anspruchsvolle Aufgabe werden, die Interessenabwägung im Einzelfall vorzunehmen.

Zu begrüssen ist daher, dass im Tiefbauamt **eine Ansprechperson über den gesamten Planungsprozess** zuständig sein wird. Wichtig wird auch die Abstimmung auf die signalisatorischen Aspekte (z.B. Tempo 30 oder FGSO), welche in der Verantwortung der Kantonspolizei liegen. Beim Thema Tempo 30 orten wir beispielsweise eine Überschneidung (Tempo 30 "Lärm" = Tiefbauamt und Tempo 30 "Sicherheit" = Kantonspolizei).

Antrag 1:

Es ist darzulegen, wie die Abstimmung zwischen Tiefbauamt und Kantonspolizei erfolgt (z.B. gemeinsamer Projektverantwortlicher, Eskalationsstufen). Zudem ist eine gemeinsame Haltung betreffend der Gestaltungsanforderungen Tempo 30 festzulegen.

2. Dokument "Staatsstrassen der Zukunft"

Der Vorstand RWU unterstützt das dargelegte Planungsverständnis. Dass die abschliessenden Entscheidungen beim Kanton liegen, ist nachvollziehbar. Es muss aber sichergestellt werden, dass die Anliegen der Gemeinden angemessen berücksichtigt werden.

2.1 Kapitel "Die Rolle der Staatsstrasse heute und in der Zukunft"

Die **Grundsätze** (Seiten 6 und 7) stellen eine gute und zeitgemässe Übersicht dar. Der letzte Spiegelpunkt "Das Temporegime wird in die Überlegungen einbezogen. Eine Temporeduktion wird geprüft und gegebenenfalls umgesetzt." ist angesichts der Tragweite dieses Thema zu defensiv formuliert (vgl. Antrag 1).

Antrag 2:

Der Spiegelpunkt ist z.B. wie zu formulieren:

"Das Temporegime ist von zentraler Bedeutung für die Aufenthaltsqualität und die Querungssicherheit. Die Festlegung des Temporegimes erfolgt in einer frühen Planungsphase koordiniert mit der Kantonspolizei."

Die Überlegungen zur **Vielfalt an Räumen** (Seiten 8 und 9) sind nachvollziehbar. Der Grundsatz, dass Lösungen zu finden sind, die "von Fassade zu Fassade" überzeugen wird begrüsst. Dies bedingt jedoch eine gewisse Offenheit zur Übernahme von Kosten im Schnittstellenbereich und einer Abweichung von den technischen Standards.

Interne Illustration für die Beratung RWU



*Das Temporegime ist für die Gestaltung von hoher Bedeutung (Dachsen Umgestaltung 1995 und Signalisation Tempo 30 2010):
Das Temporegime mit/ohne Signalisation muss den Verhältnissen und den Gestaltungsspielräumen entsprechend gewählt werden.*

*Der Teufel liegt im Detail (Dachsen):
Die Verzahnung von Flächen in Ortskernen (Fassade zu Fassade) als altes Anliegen der Strassengestaltung "technisch" mit einem durchgehenden, die Strasse kennzeichnenden Rand umgesetzt.*

2.2 Gemeinsamer Planungsprozess

Der aufgezeigte Planungsprozess wird begrüsst. Wichtig für die Gemeinde ist eine explizit vereinbarte, spezifische Projektorganisation und die Einhaltung des vereinbarten Ablaufes, welcher nicht nur die Phase 2 umfasst, sondern die gesamte Realisierungsphase. Die unter dem Punkt "Kontinuität über Planungsphasen" (Seite 19) dargelegten Aspekte sind im Kapitel "Gemeinsamer Planungsprozess" zu verankern.

Antrag 3:

Unter dem Punkt "Zusammenarbeit zwischen dem kantonalen Tiefbauamt und der Standortgemeinde" (Seite 13) ist folgender Spiegeltext aufzunehmen:

"In einer gemeinsamen Planungsvereinbarung halten das kantonale Tiefbauamt und die Standortgemeinde die Projektorganisation, den Ablauf bis und mit Realisierung und den Kostenteiler fest. Die Planungsvereinbarung ist in den jeweiligen Projektständen nachzuführen."

Die RWU hat einen Vorbehalt gegenüber dem Vorschlag, dass die Regionen in Planungsfragen stellvertretend für die kleinen Gemeinden agieren. Das lokale Wissen und die «Verhandlungskompetenz» liegen in jedem Falle in der Gemeinde und eine Stellvertretung bedürfte dem Wunsch der betroffenen Gemeinde.

Neben der Gleichbehandlung der Gemeinden gehen wir davon aus, dass auch eine Gleichbehandlung der Staatsstrassen in den Städten Zürich und Winterthur und den Staatsstrassen auf den anderen Gemeindegebieten erfolgt.

2.3 Phasen des Planungsprozesses

Die Aussagen im Kapitel "Phasen des Planungsprozesses" (Seiten 16 bis 19) werden unterstützt. Es darf insbesondere nicht mehr vorkommen, dass gemeinsame im BGK (Phase 2) gefundene Lösungen bei der Erarbeitung des Vorprojektes (Phase 3) nicht umgesetzt werden. Die Gemeinden haben in den Prozess des BGK Arbeit und Geld investiert.

2.4 Interessensabwägung und Kostenteiler

Zu den Kapiteln "Interessensabwägung" und "Kostenteiler" haben wir keine Bemerkungen.

3. Dokument "Gestaltung Staatsstrassen"

3.1 Gestalterische Grundhaltung

Die RWU erachtet den Ansatz des Setzkastens als zielführend. Eine Projektierung gestützt auf ein Strassenraumkonzept mit einer Mischung von Standardlösungen und spezifischen Massnahmen ist sowohl zweckmässig als auch effizient. Unterstützt werden die abschnittsweise Klassifizierung und die ausgewogene Gewichtung von Gestaltung, Sicherheit und Betrieb. Dies ist ein grosser Fortschritt zur bisherigen Haltung. In diesem Sinn haben uns die Aussagen im Kapitel 2.2 gefreut:

- Gestaltung soll ortsspezifische Eigenheiten aufnehmen können
- Strassenraumgestaltung beeinflusst das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden
- Strassenraumgestaltung ist wichtig für die freiräumliche Qualität in Siedlungen

3.2 Systematik

Die in Kapitel 3 vorgestellte Systematik mit Raumtypen und Elementen kann nachvollzogen werden. In der Stadt Zürich hat sich diese Systematik bewährt und kann gut auch auf nicht städtische Verhältnisse adaptiert werden. Bei der Anwendung ist ein Abweichungsspielraum zu gewähren.

3.3 Raumtypen

Die Aussagen im Kapitel Raumtypen können nachvollzogen werden. Eine allfällige Schärfung ist aufgrund der Anwendung vorzunehmen.

4. Dokument "Kostenteiler Staatsstrassen"

Die Prinzipien gemäss dem Strassengesetz sind grundsätzlich nachvollziehbar umgesetzt. Erst die konkrete Anwendung wird zeigen, wo Meinungsunterschiede bestehen. Wir orten beim Thema "Verursacherprinzip" (kein gemeinsames Projekt) und beim "Territorialprinzip" (gemeinsames Projekt) die potenziell grössten Schwierigkeiten.

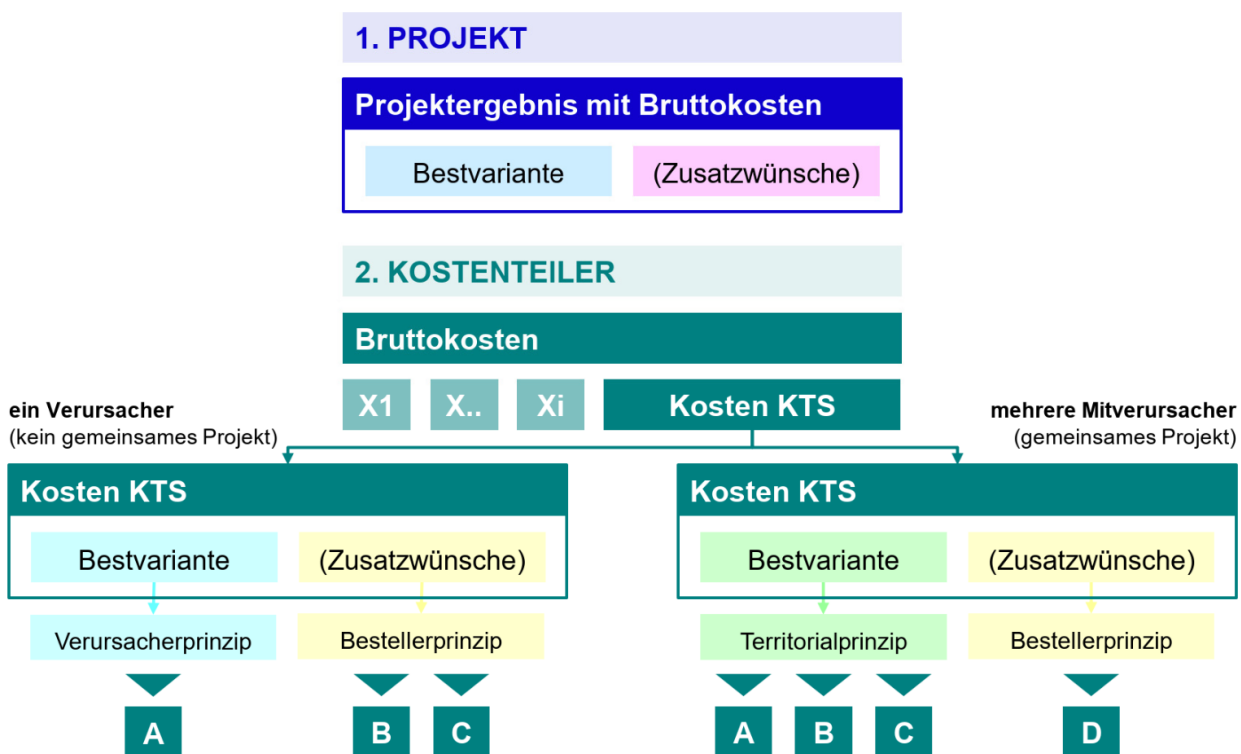


Abbildung 6: Übersicht über das Vorgehen zur Ermittlung des Kostenteilers

a) "Verursacherprinzip" (kein gemeinsames Projekt):

Auch bei einem Projekt, das nur einen Verursacher hat, ist fallweise ein finanzieller Interessenausgleich vorzunehmen. So sollte z.B. durch den Kanton zumindest der Mehrwert (Neuwert abzüglich Restwert) mitgetragen werden. Oder allgemein formuliert: Keines der Gemeinwesen darf sich vor den Kosten entbinden, indem es das beidseitige Interesse negiert. Auch bezüglich dem Betrieb und Unterhalt ist wohl eine Einzelfallbetrachtung erforderlich.

b) "Territorialprinzip" (gemeinsames Projekt)

Bei einem gemeinsamen Projekt ist die Auslegung des "Territorialprinzips" generell (z.B. in Bezug auf Anpassungen der Anschlüsse an den kommunalen Strassen) oder im Einzelfall (z.B. Anpas-

sungen und Massnahmen auf Privatgrund) zu interpretieren. Wir gehen davon aus, dass die Kosten für Massnahmen, die sich aus dem gemeinsamen Konzept ergeben, nicht unter "Zusatzwünsche" fallen.

5. Fazit

Die drei Dokumente sind eine gute Grundlage für die Planung und Projektierung der Staatsstrassen. Wichtig ist es, dass die Umsetzung von allen Beteiligten getragen wird. Zu begrüssen wäre eine Verabschiedung durch den Regierungsrat, da dadurch alle an der Gestaltung der Staatsstrassen beteiligten Direktionen miteinbezogen wären.

Wir danken für die Möglichkeit einer Stellungnahme und wünschen Ihnen viel Erfolg beim Abschluss der Erarbeitung der Standards.

Freundliche Grüsse

Für den Vorstand der RWU

Stefan Fritschi, Präsident

Sander Kool, Sekretär

z.K.:

- Regionsgemeinden
- Kantonsräte des Raums RWU, der KEVU und der KPB
- RZU / GPV / VZGV
- Nachbarregionen