



Bachtel-/Loorstrasse
Zielstrasse bis Schaffhauserstrasse
Instandsetzung und Neugestaltung

Projekt-Nr. 5004900

Mitwirkungsverfahren (§ 13 StrG)

Auflage vom 22. August bis 22. September 2025

Bericht zu den Einwendungen

Inhalt

1.	VORBEMERKUNGEN	3
2.	ABGRENZUNG ZU THEMEN AUSSERHALB DES STRASSENPROJEKTS	3
3.	EINWENDUNGEN MIT STELLUNGNAHMEN	4
4.	SCHLUSSBEMERKUNGEN	19

1. VORBEMERKUNGEN

1.1 Mitwirkung der Bevölkerung

Gemäss § 13 des kantonalen Strassengesetzes (StrG) sind Strassenprojekte der Bevölkerung vor der Kreditbewilligung zur Stellungnahme zu unterbreiten. Bei Projekten von untergeordneter Bedeutung kann darauf verzichtet werden.

Das Projekt wurde vom 22. August bis 22. September 2025 gemäss § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Es sind 28 Schreiben mit verschiedenen Einwendungen eingegangen.

1.2 Stellungnahme des Tiefbauamts zu den Einwendungen

Das Tiefbauamt nimmt mit dem vorliegenden Bericht zu den Einwendungen gesamthaft Stellung, insbesondere zu den nicht berücksichtigten Einwendungen.

Um Mehrfachnennungen zu vermeiden wurde der Bericht thematisch und nicht nach einzelnen Einwendungen gegliedert.

2. ABGRENZUNG ZU THEMEN AUSSERHALB DES STRASSENPROJEKTS

Das Tiefbauamt bedankt sich für das grosse Interesse am Projekt sowie die zahlreichen Hinweise und Rückmeldungen aus dem Quartier. Der vorliegende Bericht beschränkt sich jedoch auf Einwendungen zu den auflagerrelevanten Projektelementen des Strassenprojekts. Diese umfassen die geometrische und gestalterische Ausgestaltung der Strasse, die Verkehrsführung sowie projektbedingte Auswirkungen auf die angrenzenden Grundstücke und die Umwelt.

Weitere Anliegen, auf welche in diesem Bericht nicht eingegangen wird, sind nachfolgend zusammengefasst.

Kommunaler Energieplan Winterthur

Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens nach § 13 des Strassengesetzes ist eine Petition mit der Forderung eines Anschlusses ans Wärmenetz zuhanden dem Vorsteher des Departement Technische Betriebe eingereicht worden. Das Quartier ist gemäss kommunalem Energieplan der Stadt Winterthur nicht für einen Anschluss ans Wärmenetz vorgesehen. Teilweise liegt der Projektperimeter in einem für Kleinwärmeverbund geeigneten Gebiet.

Die Erschliessung mit Fern- oder Quartierwärme ist nicht Bestandteil des laufenden Verfahrens für eine Neugestaltung der Strassenoberfläche nach Strassengesetz. In der Stadt Winterthur fällt diese Planung in den Zuständigkeitsbereich von Stadtwerk. Die Einwendungen/Hinweise wurden dorthin weitergeleitet.

Bei Interesse an der Möglichkeit eines Kleinwärmeverbundes können nähere Informationen direkt bei Stadtwerk Winterthur, P. Marino per E-Mail Pietro.Marino@win.ch oder unter der Telefonnummer +41 52 267 41 85 angefragt werden.

Gasleitungen

Es wird die Frage gestellt, ob die bestehende Gasleitung im Rahmen des Projekts erneuert werde, da die Gasversorgung ab 2033 eingestellt wird. Im Rahmen des vorliegenden Projekts sind keine Massnahmen an den Gasleitungen vorgesehen.

Es wird vorgeschlagen das Gasnetz künftig für Wasserstoff zu verwenden. Künftige Energieanschlüsse seien sicherzustellen. Das Anliegen wird an Stadtwerk Winterthur weitergeleitet.

3. EINWENDUNGEN MIT STELLUNGNAHMEN

Für eine übersichtliche Gliederung der verschiedenen Einwendungen werden diese in die folgenden Themen bzw. Unterkapitel eingeordnet:

- 3.1 Allgemein
- 3.2 Verkehr und Verkehrsregime
- 3.3 Parkplätze
- 3.4 Strassenquerschnitt und Strassengestaltung
- 3.5 Entsiegelung, Versickerung und Begrünung
- 3.6 Bauausführung, Betrieb und Unterhalt
- 3.7 Infrastruktur, Ausstattung und Möblierung

3.1 Allgemein

3.1.1 Allgemeine Rückmeldungen zum Projekt

Einwendungen:

Die Entsiegelung von befestigten Oberflächen wird ausdrücklich begrüsst. Die vorgesehenen Grünflächen erhöhen die Lebens- und Aufenthaltsqualität und tragen zur Aufwertung des Quartiers bei. Zudem werden die Entsiegelungsmassnahmen als wichtiger Beitrag zur Klimaanpassung beurteilt. Die Einführung einer Begegnungszone mit Tempo 20 wird als Massnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität positiv bewertet.

Stellungnahmen:

Die positiven Rückmeldungen werden dankend zur Kenntnis genommen.

3.1.2 Grundlagen

Einwendungen:

Es wird darauf hingewiesen, dass mehrere bestehende Bäume auf Privatgrund in den Planunterlagen nicht verzeichnet sind.

Stellungnahmen:

Die Grundlagen werden in der nächsten Projektphase überprüft und gegebenenfalls ergänzt.

Fazit:

Das Projekt wird im Sinne der Einwendung angepasst.

3.1.3 Erweiterung Projektperimeter

Einwendungen:

Der Projektperimeter soll auf die Bachtelstrasse sowie die Loorstrasse ausgeweitet werden. Die Loorstrasse werde als vom Charakter her vergleichbar beurteilt und solle ebenfalls als Begegnungszone ausgestaltet werden.

Stellungnahmen:

Sowohl die Bachtel- wie auch die Loorstrasse liegen ausserhalb des Projektperimeters. In den beiden Strassen besteht heute kein Erneuerungs- oder Erweiterungsbedarf an den bestehenden Werkleitungen, wie er in den Strassenzügen innerhalb des Projektperimeters gegeben ist. Eine Instandsetzung und Neugestaltung der Strassenoberfläche ist zum jetzigen Zeitpunkt daher nicht sinnvoll. Aus diesen Gründen sind die Bachtel- und die Loorstrasse nicht Bestandteil des vorliegenden Projekts.

Die Umwandlung der Loorstrasse in eine Begegnungszone ist im vorliegenden Projekt nicht vorgesehen. Die Anfrage wurde jedoch an die zuständige Abteilung Mobilität des Tiefbauamts weitergeleitet, welche das Anliegen prüft und die Anstösser zu gegebener Zeit direkt kontaktiert.

Fazit:

Aus oben genannten Gründen wird darauf verzichtet, das Projekt im Sinne der Einwendung anzupassen.

3.1.4 Verfahren und Rechtsmittel

Einwendungen:

Es wird nach Rechtsmitteln gefragt, falls sich Anordnung und Ausgestaltung einzelner Projektelemente wie Bäume, Mulden, etc. im weiteren Projektverlauf ändern sollten. Zudem wird um eine fristgerechte Bearbeitung der Einwendungen ersucht.

Stellungnahmen:

Das Mitwirkungsverfahren gemäss § 13 des Strassengesetzes wurde auf Basis des Vorprojekts durchgeführt. In der nächsten Projektphase wird dieses Vorprojekt weiter ausgearbeitet und konkretisiert.

Anschliessend folgt für das Bauprojekt das öffentliche Planauflege- und Einspracheverfahren gemäss §§ 16 und 17 des Strassengesetzes. Während der öffentlichen Planauflege haben die angrenzenden Grundeigentümer:innen die Möglichkeit, Einsprachen gegen das Projekt einzureichen. Sie werden schriftlich über den Zeitpunkt der Veröffentlichung informiert. Nach heutigem Stand ist die öffentliche Planauflege für das dritte Quartal 2026 vorgesehen. Zusätzlich wird das Projekt, soweit möglich, vor Ort markiert, damit es besser nachvollzogen werden kann.

Die Einwendungen, die im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens nach § 13 des Strassengesetzes eingegangen sind, werden innert der dafür notwendigen Zeit behandelt.

Fazit:

Die Einwendungen sind im Projekt bereits berücksichtigt.

3.1.5 Aufhebung Verkehrsbaulinie entlang der Schützenstrasse

Einwendungen:

Entlang der Schützenstrasse ist eine Verkehrsbaulinie eingetragen. Es wird gefragt, ob diese aufgehoben werden könne und ob ein künftiges Näherbauen an den Strassenraum möglich sei.

Stellungnahmen:

Baulinien dienen in erster Linie der Freihaltung von Land für Infrastrukturbauten der öffentlichen Hand. Für Grundeigentümer:innen begrenzen sie den Raum, der ihnen für eine bauliche Entwicklung und die Anordnung von Bauten zur Verfügung steht. Deshalb sind Baulinien neben der Infrastruktursicherung immer auch ein städtebauliches und gestalterisches Element der Planung.

Im Rahmen des Projekts werden die im Projektperimeter vorhandenen Baulinien weder geändert noch aufgehoben.

Fazit:

Aus oben genannten Gründen wird darauf verzichtet, das Projekt im Sinne der Einwendung anzupassen.

3.1.6 Private Bauvorhaben

Einwendungen:

Es sollen geplante Abstellplatzerweiterungen auf Privatgrund im Projekt berücksichtigt werden.

Stellungnahmen:

Liegt zum Zeitpunkt der Planung des Strassenprojekts eine Baueingabe für das private Bauvorhaben vor, können erforderliche Anpassungen am öffentlichen Grund berücksichtigt werden. Andernfalls bleibt das Vorgehen zur heutigen Praxis unverändert. Generell gilt, dass im Zusammenhang mit einem privaten Bauvorhaben entstehende Anpassungen am öffentlichen Grund von der Bauherrschaft resp. dem Verursacher zu tragen sind.

Fazit:

Aus oben genannten Gründen wird darauf verzichtet, das Projekt im Sinne der Einwendung anzupassen.

3.1.7 Projektkosten

Einwendungen:

Bemängelt wird, dass das Projekt im Vergleich zu einer reinen Sanierung Mehrkosten von etwa 15% verursache. Zusätzlich wird auf langfristige Mehrkosten für Pflege, Unterhalt und Bewässerung hingewiesen.

Stellungnahmen:

Quartierstrassen weisen oft erhebliches Potenzial zur Entsiegelung, Begrünung und Neugestaltung im Sinne der Koexistenz von motorisiertem Verkehr und Fuss- und Veloverkehr auf. Mit der Verordnung über die Umwandlung von Strassenflächen in Flächen für Bäume und in Grünflächen ist die Verpflichtung gegeben, die Strassenräume umzuwidmen. Dieses Projekt sieht vor, eine zeitgemässe Oberflächengestaltung nach den aktuellen Vorgaben und Zielen umzusetzen und die Pflicht zur Umwidmung zu erfüllen.

Im Projektperimeter können Ziele des „Schwammstadtkonzeptes“ umgesetzt werden. Des Weiteren können Grünflächen mit Bäumen oder Stauden geschaffen werden. Insgesamt können rund 1'540 Quadratmeter der heutigen Strassenfläche entsiegelt werden. Durch die Projektumsetzung entsteht ein Mehrwert für die Bevölkerung und die Umwelt.

Mit der Erstellung der Grünflächen wird auch deren künftiger Unterhalt durch die Stadtverwaltung (Stadtgrün) berücksichtigt. Baumpflanzungen und Grünflächen werden, analog zu den übrigen Strassenflächen, bedarfsgerecht bewirtschaftet, wobei der Unterhaltsaufwand möglichst gering gehalten wird.

Fazit:

Aus oben genannten Gründen wird darauf verzichtet, das Projekt im Sinne der Einwendung anzupassen.

3.1.8 Entschädigungen

Einwendungen:

Es werden Missstände aus einem vergangenen Projekt im Quartier aufgelistet und nach Entschädigung dafür gefragt.

Stellungnahmen:

Die Einwendung ist nicht Gegenstand des Mitwirkungsverfahrens nach § 13 StrG dieses Projektes.

Fazit:

Aus oben genannten Gründen wird darauf verzichtet, das Projekt im Sinne der Einwendung anzupassen.

3.2 Verkehr und Verkehrsregime

3.2.1 Ablehnung Begegnungszone

Einwendungen:

Die Einführung einer Begegnungszone wird abgelehnt. Es wird geltend gemacht, dass diese nicht erforderlich sei und unverhältnismässige Mehrkosten verursache. Zudem wird die Befürchtung geäußert, dass sich die Verkehrsteilnehmenden nicht an die zulässige Höchstgeschwindigkeit halten werden.

Stellungnahmen:

Begegnungszonen fördern die Verkehrssicherheit, da eine tiefere zulässige Höchstgeschwindigkeit gilt und dadurch das Unfallrisiko reduziert wird. Gleichzeitig tragen sie zur Aufwertung des öffentlichen Raums sowie zur Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität bei.

Die gleichberechtigte Nutzung des Strassenraums durch Fussgänger:innen, Velofahrende sowie den motorisierten Individualverkehr fördert ein rücksichtsvolles Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden.

Erfahrungen aus vergleichbaren Projekten zeigen, dass die signalisierten und gestalterischen Elemente von Begegnungszonen in der Regel zu einer hohen Akzeptanz und zu einer guten Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit führen.

Fazit:

Aus oben genannten Gründen wird darauf verzichtet, das Projekt im Sinne der Einwendung anzupassen.

3.2.2 Einführung Einbahnverkehr

Einwendungen:

Es wird angeregt, im Projektperimeter ein Einbahnregime einzuführen. Dadurch können Fahrbahnbreiten reduziert, zusätzliche Bäume gepflanzt und Projektkosten gesenkt werden.

Stellungnahmen:

Ein Einbahnregime ist derzeit nicht vorgesehen, da es zu zusätzlichen Fahrten sowie längeren Erschliessungswegen führen und im Zusammenhang mit der geplanten Begegnungszone als nicht zielführend erachtet wird.

Fazit:

Aus oben genannten Gründen wird darauf verzichtet, das Projekt im Sinne der Einwendung anzupassen.

3.2.3 Ausweichverkehr bei Veranstaltungen

Einwendungen:

Im Zusammenhang mit Grossveranstaltungen wird nach der Regelung des Ausweichverkehrs gefragt. Dabei besteht die Befürchtung, dass zusätzlicher Verkehrs- und Parkierungsdruck im Quartier entstehen könnte.

Stellungnahmen:

Das öffentliche Parkplatzangebot in einem Quartier kann sich nicht an Ausnahmeereignissen oder Einzelanlässen orientieren.

Fazit:

Aus oben genannten Gründen wird darauf verzichtet, das Projekt im Sinne der Einwendung anzupassen.

3.2.4 Signalisation

Einwendungen:

Eine Beschränkung der Zufahrt auf Zubringer bzw. Anwohnende wird abgelehnt.

Stellungnahmen:

Es gibt keine Beschränkung der Zufahrt auf Zubringer oder Anwohnende. Die Zufahrt zum Quartier ist für alle gestattet.

Fazit:

Die Einwendung ist im Projekt bereits berücksichtigt.

3.2.5 Unfallgefahr durch zu schnell fahrende Velos

Einwendungen:

Der Weg von der Loorstrasse bis zum Wendeplatz Schützenstrasse wird von Velofahrenden teilweise mit hoher Geschwindigkeit befahren. Zur Erhöhung der Sicherheit werden bauliche Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion (z.B. Schranke, versetzte Bügel) gefordert. Zusätzlich besteht die Befürchtung, dass in der gesamten Begegnungszone zu schnell gefahren wird.

Stellungnahmen:

Auf dem Weg von der Loorstrasse bis Wendeplatz Schützenstrasse besteht ein allgemeines Fahrverbot. Die Signalisation ist korrekt platziert und gut erkennbar. In der nächsten Projektphase wird jedoch über mögliche bauliche Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion entschieden. Bauliche Schwellen in der Fahrbahn zur Temporeduktion werden nicht umgesetzt, da dies zu vielen Nachteilen im Betrieb und Unterhalt führt.

In einer Begegnungszone gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h. Siehe auch Stellungnahme Kapitel 3.2.1.

Fazit:

Das Projekt wird teilweise im Sinne der Einwendung angepasst.

3.3 Parkplätze

3.3.1 Erhalt von Parkplätzen und Überprüfung ihrer Lage

Einwendungen:

Die geplante Reduktion der Parkplätze wird abgelehnt. Gleichzeitig wird die zugrunde liegende Parkplatzauslastungsstudie in Frage gestellt und es wird gefordert die Studie zu veröffentlichen.

Zudem wird gebeten die Anzahl ausgestellter Parkbewilligungen zu kommunizieren. Die Konzentration an Parkplätzen an der Schützen- und Rosentalstrasse wird abgelehnt, wohingegen in der Neugasse, Rütlistrasse und Kurzstrasse sehr wenige respektive keine Parkplätze geplant sind. In diesem Zusammenhang besteht die Befürchtung, dass private Vorgärten mangels öffentlicher Parkplätze zu Parkierungsflächen umfunktioniert werden könnten.

Stellungnahmen:

Auf Grundlage von Parkplatzerhebungen wurde ein Überangebot an öffentlichen Parkfeldern im Projektperimeter festgestellt. Innerhalb des Projektperimeters sind derzeit 14 gültige Kombibewilligungen (Tag und Nacht) sowie zwei Bewilligungen für Betriebe (Tag) ausgestellt. Die im Projekt vorgesehene Anzahl von 24 Parkfeldern – was 50% zusätzliche Parkfelder entspricht – stellt ein bedarfsgerechtes Angebot dar, welches auch mögliche Schwankungen berücksichtigt. In Anbetracht dieser Ergebnisse und vor dem Hintergrund der Verordnung über die Umwandlung von Strassenflächen in Flächen für Bäume und in Grünflächen, wird die Anzahl der öffentlichen Parkfeldern reduziert. Die verbleibenden Parkfelder decken den aktuell erhobenen Bedarf ab, ohne dabei Kompromisse bei der Verkehrssicherheit – insbesondere hinsichtlich der Sichtweiten – oder der Befahrbarkeit durch die Feuerwehr einzugehen.

Die Anordnung der Parkfelder wird in der nächsten Projektphase überarbeitet. In der Kurzstrasse können aufgrund der bestehenden Strassenraumbreite keine Parkfelder angeordnet werden, damit die Zufahrt für die Feuerwehr jederzeit gewährleistet bleibt.

Die Studie zur Parkplatzauslastung kann bei Interesse bei der Abteilung Mobilität des Tiefbauamts unter verkehr@win.ch angefragt werden.

Fazit:

Aus oben genannten Gründen wird darauf verzichtet, das Projekt im Sinne der Einwendung anzupassen.

3.3.2 Aufhebung von Parkplätzen

Einwendungen:

Nahe der Einmündung Kurz-/Rosentalstrasse sollen die bestehenden Parkplätze aufgehoben werden, da durch parkierende Fahrzeuge die Sicht eingeschränkt wird.

Stellungnahmen:

In der Kurzstrasse sind keine Parkfelder vorgesehen.

Fazit:

Die Einwendung ist im Projekt bereits berücksichtigt.

3.3.3 *Verzicht auf Parkplätze*

Einwendungen:

Es wird beantragt, vollständig auf MIV-Parkplätze im öffentlichen Raum zu verzichten. Ein Rechtsanspruch darauf bestehe nicht (PBG § 242). Zudem verweist man auf den Entwurf Richtplan Winterthur 2040, der eine Halbierung des motorisierten Individualverkehrs und Netto-Null bis 2040 vorsieht.

Stellungnahmen:

Das vorgesehene Parkplatzangebot richtet sich nach dem heutigen Bedarf. Die vorgesehene Anzahl der Parkplätze wird daher nicht weiter reduziert oder gänzlich aufgehoben.

Fazit:

Aus oben genannten Gründen wird darauf verzichtet, das Projekt im Sinne der Einwendung anzupassen.

3.3.4 *Berücksichtigung von Behindertenparkplätzen*

Einwendungen:

Gefordert wird, im Projektperimeter ausreichend Behindertenparkplätze einzuplanen.

Stellungnahmen:

Behindertenparkplätze sind dort vorzusehen, wo ein konkreter Bedarf aufgrund nachgewiesener Mobilitätseinschränkungen besteht, namentlich in Wohngebieten mit Mehrfamilienhäusern oder im Umfeld von wichtigen Einrichtungen wie Geschäften oder Arztpraxen. Im Projektperimeter liegen derzeit keine entsprechenden Voraussetzungen oder Bedarfsnachweise vor.

Fazit:

Aus oben genannten Gründen wird darauf verzichtet, das Projekt im Sinne der Einwendung anzupassen.

3.3.5 *Berücksichtigung von Veloabstellplätzen*

Einwendungen:

Gefordert wird, im Projektperimeter eine ausreichende Anzahl an Velo- und Spezialvelo-Abstellplätzen vorzusehen.

Stellungnahmen:

Öffentliche Veloabstellplätze sind dort vorzusehen, wo aufgrund öffentlicher Anziehungspunkte wie Ortszentren, Parks, Schulen oder Einkaufszentren beziehungsweise aufgrund einer entsprechenden Nutzungsdichte ein konkreter Bedarf besteht.

Im Projektperimeter bestehen keine solche Anziehungspunkte und es ist kein erhöhter Bedarf an öffentlichen Velo- oder Spezialvelo-Abstellplätzen ausgewiesen.

Fazit:

Aus oben genannten Gründen wird darauf verzichtet, das Projekt im Sinne der Einwendung anzupassen.

3.4 Strassenquerschnitt und Strassengestaltung

3.4.1 Anpassung Strassenquerschnitt in der Rosentalstrasse

Einwendungen:

Gefordert wird eine Anpassung des Strassenquerschnitts in der Rosentalstrasse mit einer Verlegung der Verkehrsfläche in die Strassenmitte. Die Anordnung der Fahrbahn direkt angrenzend an die südlichen Grundstücke führe für die betroffenen Grundstücke zu optischen und akustischen Nachteilen.

Stellungnahmen:

Die im Projekt vorgesehene nördliche Anordnung des flexiblen Seitenstreifens und südliche Anordnung der Fahrbahn beruht auf einer Gesamtabwägung der verkehrlichen, funktionalen und gestalterischen Interessen. Unter Berücksichtigung der bestehenden Randbedingungen stellt die gewählte Lösung eine zweckmässige und verhältnismässige Ausgestaltung des Strassenquerschnitts dar. Die Rosentalstrasse ist nur schwach mit quartierinternem Verkehr belastet, wesentlichen Lärmemissionen sind nicht zu erwarten.

Fazit:

Aus oben genannten Gründen wird darauf verzichtet, das Projekt im Sinne der Einwendung anzupassen.

3.4.2 Erhalt Trottoir in der Rosentalstrasse

Einwendungen:

Es wird befürchtet, dass durch den Wegfall des Trottoirs in der Rosentalstrasse erhebliche Sicherheitsrisiken entstehen könnten. Zu Fuss Gehende, insbesondere Kinder und ältere Menschen, hätten keinen klar abgegrenzten Sicherheitsbereich. Entsprechend wird gefordert, das Trottoir beizubehalten.

Stellungnahmen:

In einer Begegnungszone gibt es grundsätzlich kein Trottoir, da der Fussverkehr Vortritt hat. Die Strasse darf überall betreten und gequert werden und die gesamte Verkehrsfläche darf als Spiel-, Begegnungs- und Aufenthaltsort genutzt werden. Es wird deshalb ein flächig gestalteter Strassenraum vorgesehen. Mit der Einführung der Begegnungszone wird zudem die maximale Höchstgeschwindigkeit gesenkt und der Durchfahrtswiderstand durch die gestaltete Begegnungszone erhöht.

Fazit:

Aus oben genannten Gründen wird darauf verzichtet, das Projekt im Sinne der Einwendung anzupassen.

3.4.3 *Erhalt Trottoir in der Zielstrasse*

Einwendungen:

In der Zielstrasse solle das bestehende «Aargauer Trottoir» erhalten bleiben. Alternativ solle die Begegnungszone bis zur Rosentalstrasse verlängert und gestalterische Massnahmen wie Begrünung und Bäume eingesetzt werden.

Stellungnahmen:

Das «Aargauer Trottoir» in der Zielstrasse im Abschnitt Rosental- bis Bachtelstrasse wird im Rahmen des vorliegenden Projekts durch eine FGSO-Fläche mit einem einseitigen RAL-Band ersetzt. Dabei handelt es sich um eine farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche mit dem Ziel die Fahrbahn optisch zu verschmälern. In der Zielstrasse sind momentan keine weiteren Umgestaltungsmassnahmen vorgesehen.

Fazit:

Aus oben genannten Gründen wird darauf verzichtet, das Projekt im Sinne der Einwendung anzupassen.

3.4.4 *Grundstückerschliessung*

Einwendungen:

Die Anordnung von Parkplätzen und Versickerungsmulden darf die Grundstückszu- und -ausfahrten nicht behindern. Es wird gefordert, Rangier- und Sichtprobleme zu vermeiden.

Stellungnahmen:

Die Grundstückszufahrten und Sichtweiten werden in der nächsten Projektphase detaillierter geprüft und gewährleistet, sodass Verschiebungen einzelner Projektelemente noch möglich sind.

Fazit:

Das Projekt wird im Sinne der Einwendung angepasst.

3.4.5 *Güterumschlag*

Einwendungen:

Gefordert wird, dass im Projektperimeter ausreichend Möglichkeiten für den Güterumschlag vorgesehen werden.

Stellungnahmen:

In einer Begegnungszone ist Güterumschlag grundsätzlich überall erlaubt, sofern der Verkehr nicht unnötig behindert wird.

Die vorgesehene Strassenraumgestaltung sieht mit den flexiblen Seitenstreifen ausreichend Möglichkeiten für den Güterumschlag vor.

Fazit:

Die Einwendung ist im Projekt bereits berücksichtigt.

3.4.6 Zugänglichkeit für Feuerwehrfahrzeuge

Einwendungen:

Es wird befürchtet, dass durch blockierte Strassen, verursacht durch Tanklaster, Lieferfahrzeuge, etc. die Feuerwehrfahrzeuge nicht rechtzeitig zum Einsatzort gelangen könnten. Es wird die Frage gestellt, ob in solchem Fall gewährleistet werden kann, dass das Eintreffen der Interventionskräfte im gesetzlich vorgegebenen Zeitraum erfolgt. Die notwendige Durchfahrtsbreite von 4.50 m für Feuerwehrfahrzeuge wird in einigen Strassenzügen unterschritten und überbreite Fahrzeuge in den Parkfeldern könnten die Durchfahrt blockieren.

Stellungnahmen:

Die Zufahrt der Feuerwehrfahrzeuge zum Quartier und zu den Liegenschaften wurde zusammen mit der Feuerwehr besprochen und ist gewährleistet.

Die minimale Durchfahrtsbreite für die Feuerwehrfahrzeuge beträgt 3.5 m. Diese Breite wird in keiner Strasse im Projektperimeter unterschritten.

Fahrzeuge dürfen nur auf den markierten Parkfeldern abgestellt werden. Zudem dürfen nur Fahrzeuge abgestellt werden, die der Grösse des Parkfeldes entsprechen.

Fazit:

Aus oben genannten Gründen wird darauf verzichtet, das Projekt im Sinne der Einwendung anzupassen.

3.5 Entsiegelung, Versickerung und Begrünung

3.5.1 Versickerung des Oberflächenwassers über Mulden

Einwendungen:

Im Zusammenhang mit der geplanten Versickerung des Oberflächenwassers über Mulden werden erhebliche technische, bauliche und sicherheitsrelevante Bedenken geäussert. Befürchtet werden zusätzliche Durchfeuchtungen angrenzender Gebäude mit bereits bestehenden Feuchtheitproblemen sowie daraus resultierende Bau- und Gesundheitsschäden.

Kritisiert werden zudem Risiken durch Eisbildung, Mückenvermehrung, stehendes Wasser, Geruchsbelästigungen sowie Sicherheitsgefahren für Kinder und Kleintiere.

Es wird gefordert, die Versickerungsanlagen ausreichend für Starkregen zu dimensionieren, mit funktionsfähigen Notüberläufen zu versehen und so anzuordnen, dass keine zusätzlichen Wassermengen in Richtung bestehender Gebäude geleitet werden.

Weiter werden ein Nachweis der Sickerfähigkeit des Baugrunds, vorgängige Feuchtigkeitsmessungen, eine Haftungs- und Kostenübernahmegarantie der Stadt sowie die Ablehnung der Versickerung entlang von Grundstücksgrenzen verlangt. Teilweise wird die Beibehaltung der Entwässerung über die Kanalisation bzw. eine Verkleinerung oder Verlegung der Mulden gefordert.

Stellungnahmen:

Natürlich anfallendes Wasser muss grundsätzlich dort aufgenommen werden, wo es anfällt. Der natürliche Wasserabfluss darf dabei jedoch nicht in einer Weise verändert werden, die zu Nachteilen für benachbarte Grundstücke führt. Das Projekt sah ursprünglich gemäss dem Schwammstadtkonzept vor, dass im öffentlichen Strassenbereich anfallendes Regenwasser soweit möglich im Strassenbereich versickert wird, ähnlich wie es in den privaten Vorgärten bereits heute erfolgt.

Die im Rahmen der Mitwirkung geäusserten Bedenken hinsichtlich der Versickerungsfähigkeit des Untergrunds und der Auswirkungen auf angrenzende Liegenschaften wurden vom Tiefbauamt sehr ernst genommen. Um die von den Einwendenden geforderten Nachweise zur Sickerfähigkeit und der Wasservorkommen im Untergrund fundiert zu klären, wurden spezifische geologische Baugrunduntersuchungen durchgeführt.

Diese Untersuchungen haben inzwischen ergeben, dass der Baugrund nur bedingt sickerfähig ist und sich daher nicht für eine konzentrierte Versickerung eignet. Des Weiteren kommt es nach Regenereignissen regelmässig zu Hangwasserspiegelschwankungen. Um jegliche Risiken für die Anwohnenden konsequent auszuschliessen, wird für das Strassenprojekt daher die konventionelle Entwässerung beibehalten. Das anfallende Oberflächenwasser wird über Strassensammler in die Kanalisation abgeleitet.

Die geplanten Versickerungsmulden werden ohne Versickerungsfunktion als einfache Grünflächen ausgebildet. Dies dient einerseits der gestalterischen Aufwertung des Strassenraums, verfolgt aber primär das Ziel, so viel Strassenfläche wie möglich zu entsiegeln und damit das Kleinklima zu verbessern. Lage und Grösse der Flächen bleiben grundsätzlich unverändert, werden jedoch in der nächsten Projektphase überprüft und optimiert.

Damit wird den zentralen Anliegen der Einwendungen vollumfänglich Rechnung getragen. Da durch die Ableitung in die Kanalisation keine zusätzliche Wasserbelastung des Baugrunds erfolgt und der natürliche Wasserfluss nicht nachteilig verändert wird, ist eine Haftungs- oder Kostenübernahmegarantie durch die Stadt nicht sachgerecht.

Fazit:

Das Projekt wird teilweise im Sinne der Einwendung angepasst.

3.5.2 Anzahl, Lage, Höhe und Art der Bäume

Einwendungen:

Einzelne Standorte, Höhen und Baumarten der vorgesehenen Bäume werden kritisch beurteilt. Es werden standortbezogene Bedenken hinsichtlich Verschattung von Wohnräumen, insbesondere von Erdgeschosswohnungen, Balkonen und Gärten, sowie Beeinträchtigungen bestehender oder geplanter Solaranlagen und Konkurrenz zu bestehendem Baumbestand auf Privatgrund geäussert. Teilweise werden kleinwüchsige Baumarten oder der Verzicht auf Bäume an einzelnen Standorten gefordert.

Weiter werden Laub- und Wurzeleinträge, unzureichende Grenzabstände sowie Einschränkungen der Zugänglichkeit für die Entsorgung (z. B. Abfallmulden mit LKW-Zugang) befürchtet. Die Baumstandorte sollen mit den Anstössern abgestimmt werden und den bestehenden Baumbestand sinnvoll ergänzen.

Es werden sowohl Reduktionen als auch Erhöhungen der Anzahl geplanter Bäume angeregt, unter anderem mit dem Ziel eines Kronenschlusses. Zudem wird eine Mitwirkung bei der Auswahl der Baumarten gewünscht.

Stellungnahmen:

Mit der Verordnung über die Umwandlung von Strassenflächen in Flächen für Bäume und in Grünflächen ist die Verpflichtung gegeben, die Strassenräume umzuwidmen und zusätzliche Bäume im Strassenraum zu pflanzen. Dieses Projekt sieht vor, eine zeitgemässe Oberflächengestaltung nach den aktuellen Vorgaben und Zielen umzusetzen und die Pflicht zur Umwidmung zu erfüllen.

Der Rahmenplan Stadtklima legt konkrete Massnahmen zu baulichen, gestalterischen und räumlichen Aspekten zur Hitzeminderung vor. Als eine der klimawirksamsten Massnahmen wird die Erhöhung der Baumkronendeckung im ganzen Siedlungsgebiet verstanden. Insbesondere an hitzebelasteten Orten, wie beispielsweise versiegelten Oberflächen, stellen Bäume eine der wirksamsten Massnahmen dar, da sie durch Beschattung und Verdunstung wesentlich zur Reduktion der Hitzebelastung beitragen. Dieses Ziel wurde im Projekt verfolgt und das Ergebnis der Bevölkerung zur Mitwirkung vorgestellt.

Mit dem vorliegenden Projekt können rund 20 zusätzliche Bäume im Strassenraum gepflanzt und somit ein wesentlicher Beitrag zur Zielerreichung geleistet werden.

Die Positionierung der Bäume sowie die Wahl der Baumhöhen sind von technischen und sicherheitsrelevanten Rahmenbedingungen vor Ort abhängig. Neben der Lage der unterirdischen Werkleitungen bestimmen insbesondere die Einhaltung der erforderlichen Sichtweiten sowie brandschutztechnische Vorgaben die Platzierung. Dabei muss eine lichte Durchfahrtshöhe von mindestens 4.0 m für Drehleiterfahrzeuge sowie ein ungehinderter Zugang der Feuerwehr zu den Hausfassaden gewährleistet sein. Um die Durchfahrtshöhe für Drehleiterfahrzeuge zu gewährleisten, müssen entlang der Rütli- und Schützenstrasse sowie der Neugasse Hochstamm-bäume vorgesehen werden.

Die Lage der Bäume wird in der nächsten Projektphase überprüft und optimiert, um möglichst auch auf die bereits bestehende Gartengestaltung und Gehölze auf den Privatgrundstücken Rücksicht zu nehmen und eine sinnvolle Ergänzung des Baumbestands anzustreben. Im Projekt werden zusammen mit Stadtgrün die relevanten Kriterien bei der Baumartenwahl berücksichtigt.

Fazit:

Das Projekt wird teilweise im Sinne der Einwendung angepasst.

3.6 Bauausführung, Betrieb und Unterhalt

3.6.1 Beweissicherung vor Baubeginn

Einwendungen:

Es solle dargestellt werden, wie sich die Stadt bei Schäden an angrenzenden Gebäuden infolge der Bauarbeiten aufstellt. Gefragt wird, ob Rissprotokolle an Grenzmauern sowie Gebäudefassaden vorgesehen seien.

Stellungnahmen:

Schäden, welche nachweislich durch die Bauausführung verursacht werden, werden im Rahmen des Projekts geregelt. Grundsätzlich liegt die Beweispflicht für allfällige Schäden an Privateigentum rechtlich beim Geschädigten.

In Abhängigkeit der angewandten Baumethode wird das Tiefbauamt jedoch in jenen Bereichen, die nach fachlicher Beurteilung im direkten Einflussbereich der Kanalisationsarbeiten liegen, vor Baubeginn bestehende Schäden dokumentieren und gegebenenfalls Rissprotokolle zur eigenen Absicherung erstellen lassen.

Fazit:

Die Einwendung ist im Projekt bereits berücksichtigt.

3.6.2 Betrieblicher Unterhalt der entsiegelten Flächen

Einwendungen:

Im Zusammenhang mit dem betrieblichen Unterhalt werden Fragen zur Zuständigkeit aufgeworfen. Dabei werden konkrete Risiken angesprochen, insbesondere eine mögliche Glatteisbildung infolge von Schmelzwasser, eine erschwerte Schneeräumung sowie ein erhöhter Pflegeaufwand. Zudem wird befürchtet, dass es durch die Entsiegelung vermehrt zu Unkrautbildung kommen könnte und sich Samen in angrenzende Privatgärten ausbreiten. Gewünscht wird ein klar nachvollziehbares und sicheres Winterdienstkonzept.

Stellungnahmen:

Der betriebliche Unterhalt der Strassen- und Grünflächen erfolgt objektabhängig durch die zuständigen Abteilungen Betrieb & Unterhalt des Tiefbauamts sowie durch Stadtgrün. Die Zuständigkeiten sind klar geregelt und entsprechen der bestehenden Praxis.

Für die Grünflächen strebt Stadtgrün eine Pflegehäufigkeit von ein bis drei Schnitten pro Jahr an. Der Unterhalt der Bäume beschränkt sich auf die üblichen Regelkontrollen sowie auf einzelne Erziehungsschnitte und das Entfernen von Totholz. Das auf öffentlichem Grund anfallende Laub wird im Rahmen des ordentlichen Strassenunterhalts entfernt.

Die befahrbaren Versickerungsflächen werden regelmässig genutzt, wodurch eine verstärkte Unkrautbildung nicht zu erwarten ist. Der Winterdienst auf den Verkehrsflächen wird wie bisher sichergestellt. Grünflächen und Versickerungsmulden sind nicht Bestandteil des Winterdienstes. Anfallendes Schmelzwasser kann über die vorgesehenen Abläufe, Strassenabläufe oder Notüberläufe kontrolliert abfließen. Eine erhöhte Gefahr von Glatteisbildung ist aufgrund der vorgesehenen Entwässerung nicht zu erwarten.

Fazit:

Aus oben genannten Gründen wird darauf verzichtet, das Projekt im Sinne der Einwendung anzupassen.

3.7 Infrastruktur, Ausstattung und Möblierung

3.7.1 Öffentliche Beleuchtung – Anordnung der Kandelaber auf baumfreie Strassenseite

Einwendungen:

Es wird angeregt, die Kandelaber auf der baumfreien Strassenseite anzuordnen, um Verdunkelungen durch wachsende Baumkronen zu vermeiden. Die Beleuchtung soll insbesondere auf die Sicherheit von Kindern und zu Fuss Gehenden ausgerichtet sein.

Stellungnahmen:

Die Kandelaber sind ausserhalb des Kronenbereiches der Bäume angeordnet, so dass eine Beeinträchtigung der Ausleuchtung des Strassenraumes ausgeschlossen werden kann. Des Weiteren werden die Baumkronen regelmässig an den notwendigen Stellen zurückgeschnitten.

Die öffentliche Beleuchtung ist nach Norm dimensioniert und so ausgelegt, dass die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden gewährleistet ist.

Fazit:

Aus oben genannten Gründen wird darauf verzichtet, das Projekt im Sinne der Einwendung anzupassen.

3.7.2 Öffentliche Beleuchtung – Versetzen des Kandelabers bei Rütlistrasse 3

Einwendungen:

Der bestehende Kandelaber bei der Rütlistrasse 3 behindere das Ein- und Ausparkieren. Es wird angeregt, diesen Kandelaber an eine konfliktfreie Stelle zu verschieben.

Stellungnahmen:

Der Kandelaber vor der Rütlistrasse 3 wird im Rahmen des Projekts an die nördliche Parzellengrenze verschoben. Die Zufahrt zur Parzelle wird dadurch nicht beeinträchtigt.

Fazit:

Das Projekt wird im Sinne der Einwendung angepasst.

3.7.3 Kehrrichtentsorgung

Einwendungen:

Zur Entlastung des Quartiers vom Kehrrichtverkehr wird im Bereich Schützen-/Bachtelstrasse die Erstellung eines Unterflurcontainers beantragt.

Stellungnahmen:

Das Quartier ist durch eine lockere Bebauung mit vergleichsweise geringer Dichte geprägt, weshalb ein UFC-System für Kehrricht derzeit keine prioritäre Entsorgungslösung darstellt. Aufgrund der ungenügenden Anzahl an Wohnungen bzw. Einwohnenden in einem geeigneten Einzugsgebiet besteht bislang kein UFC-System. Die heutigen Sammelfahrten für Kehrricht, Sperr-

gut, Grünabfälle sowie Karton und Papier finden unabhängig von einem UFC-System statt, so dass dessen Einführung die Anzahl der Fahrten im Quartier nicht verändern würde.

Mittelfristig ist vorgesehen, durch Tourenoptimierungen und kleinere Anpassungen bei der Abfallbereitstellung die Sammelfahrten für alle Sammeltouren schrittweise zu reduzieren und das Quartier damit geringfügig zu entlasten.

Fazit:

Aus oben genannten Gründen wird darauf verzichtet, das Projekt im Sinne der Einwendung anzupassen.

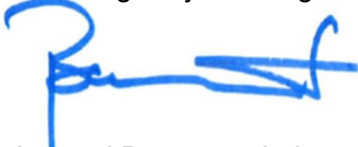
4. SCHLUSSBEMERKUNGEN

Der Bericht liegt gemäss § 13 Abs. 3 StrG während 60 Tagen zur Einsichtnahme öffentlich auf. Der Zeitpunkt der Auflage wird im Amtsblatt des Kantons Zürich und im Landboten bekannt gegeben.

Das Projekt wird vor der Projektfestsetzung durch den Stadtrat gemäss §§ 16 und 17 StrG (Planaufgabe- und Einspracheverfahren) öffentlich aufgelegt und bekannt gemacht.

Winterthur, 13. Juli 2026

Abteilung Projektierung & Realisierung



Armand Bosonnet, Leiter



Tino Tschenett, Projektleiter