



Schlosstalstrasse
Autobahn A1 bis Aldi
Kanalbau und Strassensanierung

Projekt-Nr. 5005790 und 5007240

Mitwirkungsverfahren (§13 StrG)

Auflage vom 25. Juni bis 26. Juli 2021

Bericht zu den Einwendungen

Inhalt

1.	VORBEMERKUNGEN	3
2.	EINWENDUNGEN MIT STELLUNGNAHMEN	3
3.	SCHLUSSBEMERKUNGEN	8

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 25. Juni bis 26. Juli 2021 gemäss § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Es sind vier 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. EINWENDUNGEN MIT STELLUNGNAHMEN

2.1 Öffentliche Beleuchtung

Einwendungen:

Die öffentliche Beleuchtung wird teilweise auf privatem Eigentum vorgesehen; dies ist nicht nachvollziehbar und soll entfallen.

Stellungnahmen:

Die öffentliche Beleuchtung wird in der Regel auf öffentlichem Grund platziert. Ausnahmen können jedoch entstehen, wenn beengte Platzverhältnisse vorliegen. Zur Sicherstellung der Mindestbreiten an Trottoirs wird im vorliegenden Projekt teilweise die Beleuchtung auf Privatgrund vorgesehen. Allfällige Anpassungsarbeiten werden durch das Projekt getragen.

Fazit:

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

2.2 Wasserversorgung

Einwendungen:

In den Projektunterlagen werden keine Aussagen über die Kosten der privaten Wasseranschlüsse gemacht. Im technischen Bericht solle ergänzt werden, dass die privaten Wasseranschlüsse ohne Kostenfolge für die Eigentümer an die neue Wassertransportleitung, resp. Versorgungsleitung umgehängt werden.

Stellungnahmen:

Diese Einwendung betrifft nicht das öffentliche Strassenprojekt, sondern das Werkleitungsprojekt, resp. das private Wasserversorgungsprojekt, welches von den Stadtwerk Winterthur verantwortet wird. Gemäss Art. 17 Abs. 2 der Verordnung über die Abgabe von Wasser trägt im öffentlichen Grund Stadtwerk Winterthur die Kosten; auf Privatgrund tragen

die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer die Kosten. Für weitere Informationen steht Stadtwerk Winterthur gerne zur Verfügung.

Fazit:

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

2.3 Hydranten

Einwendungen:

In den Projektunterlagen wird angegeben, dass alle Hydranten zukünftig auf Privatland angeordnet werden. Der Hydrant vor dem Grundstück soll jedoch auf dem Trottoir verbleiben. Sollte die Neu-Platzierung durchgesetzt werden, sind die Kosten für die Anpassung der Mauer vollumfänglich durch die Stadt zu übernehmen.

Stellungnahmen:

Die Einwendung betrifft das Werkleitungsprojekt /Wasserversorgungsprojekt von Stadtwerk Winterthur. In der Regel werden die Hydranten auf dem öffentlichen Grund platziert. Ausnahmen können jedoch entstehen, wenn beengte Platzverhältnisse vorliegen. Zur Sicherstellung der Mindestbreiten an Trottoirs werden im vorliegenden Projekt teilweise die Hydranten auf Privatgrund platziert. Notwendige Anpassungen werden durch das Werkleitungsprojekt getragen.

Fazit:

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

2.4 Umsetzung Alleenkonzept

Einwendungen:

Das städtische Alleenkonzept sieht entlang der Schlosstalstrasse eine Allee vor. Im Projekt fehlen ausserdem Aussagen zur Begrünung und zum Baumbestand. Im Rahmen der Sanierung der Schlosstalstrasse sollen hier Aussagen getätigt werden und es solle eine Allee umgesetzt werden.

Stellungnahmen:

Wir danken für den Hinweis. Das Thema wurde in der weiteren Projektierungsarbeit aufgenommen. Im Rahmen eines Optimierungs- und Abwägungsprozesses wurden die Möglichkeiten einer Baumallee geprüft. Aufgrund beengter Platzverhältnisse entlang des gesamten Strassenzuges ist die Umsetzung einer durchgehenden Baumallee jedoch nur anhand eines umfangreichen Landerwerbs möglich und wurde als unverhältnismässig verworfen. Die Platzierung einzelner Baumstandorte im Einvernehmen auf Privatparzellen wurden mit den jeweiligen Grundeigentümern in einem nächsten Schritt besprochen. Im Ergebnis können an einzelnen Standorten voraussichtlich im Einvernehmen zusätzliche Baumstandorte umgesetzt werden.

Fazit:

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

2.5 Bushaltestellen

Einwendungen:

Im Bereich der Bushaltestellen ist die bestehende Gehwegbreite von mindestens 2.5m zu erhalten. Es sei nicht nachvollziehbar, weshalb im Wartebereich der Bushaltestellen die Gehwegbreite auf das Mindestmass von 2.0m verringert wird. Der Bedarf an ausreichend breiten Gehwegen sei insbesondere in der erweiterten Funktion als Wartebereich erhöht. Die geplante Verschmälerung des Wartebereichs führe zu einer Verschlechterung der Nutzbarkeit der Bushaltestelle für Kunden von Stadtbus Winterthur und damit auch zu einer Verschlechterung der Qualität des ÖV-Systems. Die Wartebereiche der Bushaltestellen sollen verbreitert werden. Ausserdem könne die Anordnung und Ausgestaltung der Bushaltestellen das Risiko riskanter Überholmanöver erhöhen. Dies betreffe Gefahren für Velofahrende bei Überholvorgängen und zu Fuss-Gehende. Ausserdem würde der Verkehrsfluss für den MIV und den Veloverkehr durch die Anordnung der Bushaltestellen erschwert.

Stellungnahmen:

Alle Bushaltestellen im Projektperimeter werden gemäss Behindertengleichstellungsgesetz hindernisfrei ausgebaut sowie auf die künftige Busflotte angepasst. Dazu werden die Haltekannten mit einem 22cm hohen Bordsteinen ausgestaltet, verlängert und hinsichtlich An- und Abfahrtswege angepasst und optimiert. Gleichzeitig wurden die Haltestellen hinsichtlich Überholbarkeit / nicht Überholbarkeit überprüft. Nicht überholbare Fahrbahnhaltestellen dienen einerseits der Priorisierung des öffentlichen Verkehrs, andererseits könnten die oben beschriebenen hohen geometrischen Anforderungen im innerstädtischen Kontext nur mit ausgedehnten Busbuchten - mit entsprechend hohem Landerwerb - realisiert werden. Die Haltestellen und deren Ausgestaltung wurden unter den oben beschriebenen Prämissen überprüft und führen – unter anderem aufgrund der knappen Platzverhältnisse - zum vorliegenden Projektstand.

Fazit:

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

2.6 Angaben zum Sanierungsumfang

Einwendungen:

Es fehlen Angaben zum verwendenden Belag. Von Interesse wäre, ob mit einer entsprechenden Belagswahl eine Lärmreduktion erreicht werden könne.

Stellungnahmen:

Erst auf Stufe Bauprojekt wird das Thema Lärm geprüft. Im Rahmen eines Akustischen Projektes werden die Massnahmen zur Lärmreduktion geprüft und kommuniziert.

Fazit:

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

2.7 Fussgängerbeziehungen / Fussgängerübergänge

Einwendungen:

Das ursprüngliche Projekt sah eine Querungshilfe im Bereich der Tössbrücke vor. Weshalb diese nun mit einem Fussgängerstreifen aufgewertete Verbindung weiter stadtauswärts verschoben wurde, wird aus den Unterlagen nicht ersichtlich und führe zu einer Verschlechterung der Situation. Der Übergang verliere an dieser Stelle nun seine Funktion für alle Nutzenden östlich der Tössbrücke. Die Lage des Übergangs solle verbessert werden, resp. könne vollständig gestrichen werden, da die Strasse an jeder Stelle und ohne Hilfe überquert werden könne.

Stellungnahmen:

Die Schlosstalstrasse weist im betreffenden Abschnitt gemäss Gesamtverkehrsmodell vom Kanton Zürich einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von rund 9'150 Fahrzeugen auf (DTV, 2018). Gemäss gültiger Richtlinien sind für querende Fussgängerinnen und Fussgänger unter solchen Verhältnissen unterstützende Massnahmen wie vollwertige und markierte Fussgängerübergänge notwendig und angezeigt. Entsprechend sind solche im Bereich aller Bushaltestellen vorgesehen. Im Bereich der angesprochenen Tössbrücke sind aktuell keine Querungshilfen vorhanden; gemäss kommunalem Richtplan führt ausserdem ein Fuss- und Wanderweg über die Tössbrücke, welcher in Richtung Lettenstrasse führt. Im Rahmen eines Variantenstudiums wurde die optimale Lage, unter den Aspekten Strassenraum, Platzverhältnisse und Fussgängerbeziehungen, durchgeführt. Die vorliegende Variante erfüllt die Kriterien am Besten.

Fazit:

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

2.8 Trottoirüberfahrten

Einwendungen:

Die Aufhebung der Trottoirüberfahrt Lettenstrasse wird begrüsst. Nicht verständlich sei hingegen, weshalb an der Schlossmühle- und Schlossbergstrasse zwei neue Trottoirüberfahrten hinzukommen. Der Sicherheitsgewinn sei hier kaum erkennbar und der Verkehrsfluss würde gestört.

Stellungnahmen:

Trottoirüberfahrten ermöglichen dem Fussverkehr die vortrittsberechtigte Querung einer seitlichen Einmündung. Für den Veloverkehr sind Trottoirüberfahrten grundsätzlich sicher befahrbar, können jedoch zu einem gewissen Komfortverlust führen. Trottoirüberfahrten sind daher sinnvoll und geeignet bei Übergängen von und zu tendenziell untergeordneten Strassen; nicht empfohlen wird der Einsatz bei den Winterthurer Velorouten. Die angesprochenen Schlossmühle- und Schlossbergstrasse entsprechen den oben erwähnten Grundsätzen; die Trottoirüberfahrten unterstützen den Fussverkehr entlang der Schlosstalstrasse und sorgen für einen «Kammer-Effekt». Negative Auswirkungen auf den Verkehrsfluss entlang der Schlosstalstrasse sind aufgrund der Verkehrsbelastung nicht absehbar.

Fazit:

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

anzupassen.

2.9 Projektinformationen / Abwägungsprozesse

Einwendungen:

Es sei nicht nachvollziehbar, wie die unterschiedlichen Sicherheitsinteressen bei der Anordnung und Ausgestaltung der Haltestellen, bei der Ausgestaltung der Querungshilfen und bei der Anordnung und Ausgestaltung der Trottoirüberfahrten berücksichtigt wurden. Alternativen die im Rahmen der umfassenden Interessensabwägung hätten geprüft werden müssen, fehlen vollständig. Besonders kritische Punkte seien die Anordnung und Ausgestaltung der Bushaltestellen, die Abfolge der Bushaltestellen in Verbindung mit der geplanten Querungshilfe, die Ausgestaltung und Anordnung der Querungshilfe sowie der Trottoirüberfahrten. Soweit ersichtlich dürfte das aufgelegte Projekt die Verkehrssicherheit an mehreren Stellen verschlechtern. Allerdings lassen die aufgelegten Unterlagen keine belastbaren Beurteilungen und Schlussfolgerungen zu.

Die Stadt hätte nicht nur auf die Durchführung einer Interessensabwägung verzichtet, sie hätte auch wesentliche Daten nicht erhoben oder zumindest im Technischen Bericht nicht erwähnt. Es lägen keine Verkehrszählungen, keine Frequenzzählungen der Buspassagiere, keine Prognosen zur Verkehrsentwicklung und keine Beschreibung der heutigen Schwachstellen vor.

Stellungnahmen:

Das Tiefbauamt der Stadt Winterthur hält sich im Projektierungsprozess ihrer Strassen an die festgeschriebenen Grundsätze gemäss Strassengesetz. Die Anlagen werden folglich nach deren Bedeutung und Zweckbestimmung und unter Beachtung der Bau- und Verkehrstechnik, der Sicherheit und der Wirtschaftlichkeit projektiert. Es wird weiter auf eine sparsame Landbeanspruchung unter Beachtung des Umweltschutzes und die Umgebung sowie Landschaft geachtet, als auch die hindernisfreie Gestaltung der Strasseninfrastruktur. Zur Berücksichtigung der obigen Grundsätze werden im Projektierungsprozess selbstverständlich Grundlagen, Studien zu verschiedenen Varianten und Fachexpertisen eingeholt, um einen entsprechend Abwägungsprozess durchzuführen. Zur Planaufgabe werden sinnvollerweise jedoch nur die Resultate der Projektierung in Form der aufgelegten Pläne dargestellt.

An dieser Stelle soll auch auf den aktuellen und gegenständlichen Prozess der Mitwirkung verwiesen werden. Gemäss Strassengesetz sind die Projekte vor der Kreditbewilligung durch öffentliche Auflage zur Stellungnahme zu unterbreiten. Zu den nicht berücksichtigten Einwendungen soll gesamthaft Stellung genommen werden; was hiermit erfolgt ist.

Fazit:

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

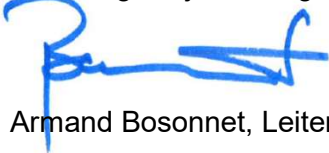
3. SCHLUSSBEMERKUNGEN

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, 10. Dezember 2025

Abteilung Projektierung & Realisierung



Armand Bosonnet, Leiter



Gert Delle Karth, Projektleiter