



**Veloroute Hegi
Talacker- bis Solarstrasse
Neubau**

Projekt-Nr. 5007020

Mitwirkungsverfahren (§ 13 StrG)

Auflage vom 21. März bis 22. April 2025

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 21. März bis 22. April 2025 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 Allgemeine Rückmeldungen zum Projekt

Rückmeldungen:

Das Projekt wird insgesamt begrüsst. Es stellt einen wichtigen Abschnitt des hochwertigen städtischen Netzes an Velorouten dar. Besonders positiv hervorgehoben wird, dass es sich um eine neue, bisher nicht befahrbare Verbindung handelt.

Zudem werden die bauliche Trennung der Veloroute vom Fussweg sowie die gute Erkennbarkeit der Veloroute durch den roten Deckbelag ausdrücklich gelobt.

Stellungnahmen:

Die positiven Rückmeldungen werden dankend zur Kenntnis genommen.

Fazit:

-

2.2 Baumpflanzungen entlang der Veloroute

Einwendungen:

Es wird gefordert, entlang der geplanten Veloroute im gesamten Projektperimeter beidseitig in kurzen Abständen Bäume zu pflanzen. Diese sollen zur Beschattung beitragen, die Attraktivität des Raums erhöhen sowie das Mikro- und Stadtklima verbessern.

Stellungnahmen:

Die neue Strassenparzelle umfasst ausschliesslich den Fuss- und den Veloweg. Der öffentliche

Raum bietet ausserhalb des vorgesehenen Querschnitts keinen zusätzlichen Platz für Bepflanzungen.

Südlich grenzt die Veloroute an die Parzelle der SBB, auf welcher sich teilweise eine Hochspannungsleitung befindet. In diesem Bereich sind Baumpflanzungen nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich.

Nördlich der Veloroute befinden sich Privatgrundstücke, die bereits grösstenteils als «Pocket-Parks» oder Abstandsgrün genutzt werden und teilweise bereits mit Bäumen versehen sind. Jedoch bewirken einzelne Bäume auf der Nordseite keine wirksame Beschattung der Verkehrsfläche. Dennoch soll im Rahmen der Wiederinstandstellungen der Randbereiche nach dem Bau der Veloroute in Abstimmung mit den Eigentümern geprüft werden, ob der Baumbestand lokal ergänzt werden könnte.

Fazit:

Aus den genannten Gründen wird auf eine Anpassung des Projekts im Sinne der Einwendung verzichtet.

2.3 Temporegime und Breite der Veloroute

Einwendungen:

Auf eine Tempobeschränkung von 30 km/h auf der Veloroute soll verzichtet werden. Entlang der SBB-Linie, in einem Bereich ohne Beeinträchtigungen durch andere Verkehrsinfrastrukturen, sei diese nicht sinnvoll. Zudem wird gefordert, die Breite der Veloroute auf 4.80 m zu erhöhen, damit der Begegnungsfall von zwei Velos in beide Richtungen auch bei höherer Geschwindigkeit gewährleistet ist.

Stellungnahmen:

Gemäss Zielbild Temporegime gilt im bebauten Gebiet flächendeckend Tempo 30 km/h und damit sinngemäss auch für die Velofahrbahn. Die Veloroute ist auf ein sicheres, komfortables und für alle Velofahrenden geeignetes Angebot ausgerichtet, nicht auf möglichst hohe Geschwindigkeiten.

Der Korridor von 6.80 m ermöglicht die Realisierung einer normgerechten Fuss- und Veloinfrastruktur. Die neue Fussverbindung verbessert die Anbindung an den Bahnhof Hegi, erhöht die Erschliessung der Industriegebiete und schafft zusätzliche Angebote für die Naherholung. Mit einer Gehwegbreite von 2.50 m wird dem erwarteten Fussverkehrsaufkommen entsprochen. Diese Breite erlaubt ein komfortables Begegnen und verhindert ein Ausweichen des Fussverkehrs auf die Velofahrbahn, wodurch Verkehrsfluss und Sicherheit für alle Nutzenden gewährleistet bleiben.

Die vorgesehene Velofahrbahnbreite von 4.30 m entspricht dem Synthesebericht «Studienauftrag Konkretisierung Veloschnellrouten» zu den Winterthurer Velorouten (Normalfall 4.00 m bis 4.80 m und Begegnungsfall 2+2 Velos) und ermöglicht Nebeneinanderfahren sowie rücksichtvolles Überholen mit guten, weit vorausreichenden Sichtverhältnissen.

Fazit:

Aus den genannten Gründen wird auf eine Anpassung des Projekts im Sinne der Einwendung verzichtet.

2.4 Lage des Fusswegs innerhalb des Querschnitts

Einwendungen:

Es wird gefordert, den Fussweg auf der Südseite der neuen Verbindung anzuordnen, analog zur bestehenden Solarstrasse Süd. Dadurch solle die neue Verbindung nahtlos an den bereits bestehenden Abschnitt anschliessen.

Stellungnahmen:

Im vorliegenden Projekt ist der Fussweg auf der Nordseite angeordnet, da sich die relevanten Fussverkehrsnuwendungen innerhalb des Projektperimeters ebenfalls auf dieser Seite befinden (Pocket-Parks und Anschlüsse ins Industriegebiet). Diese Anordnung reduziert die Anzahl notwendiger Fahrbahnquerungen durch den Fussverkehr und erhöht damit die Verkehrssicherheit. Zudem unterscheidet sich die Situation im Industriegebiet wesentlich von jener entlang der Solarstrasse, wo angrenzende Mischnuwendungen mit durchgängigen Vorzonen bestehen. Eine direkte Übertragung der dortigen Anordnung ist daher nicht sachgerecht.

Fazit:

Aus den genannten Gründen wird auf eine Anpassung des Projekts im Sinne der Einwendung verzichtet.

2.5 Gemeinsame Führung von Privatverkehr und Veloverkehr zwischen Seenerstrasse und Else-Züblin-Strasse

Einwendungen:

Es wird gefordert, zwischen der Seenerstrasse und der Else-Züblin-Strasse die Privatstrasse und den Veloweg als eine gemeinsame Strasse auszuführen. Die Zufahrt zu den Parkplätzen solle über die in diesem Abschnitt leicht verbreiterte Veloroute erfolgen.

Stellungnahmen:

Seitens der betroffenen Eigentümer:innen ist die Umzäunung sicherheitsrelevanter Anlagen und Anlieferungsflächen zwingend erforderlich (siehe Kapitel 2.9). Unter diesen Rahmenbedingungen ist eine gemeinsame Führung von industriellem, arealinternem Erschliessungsverkehr und Veloverkehr nicht möglich.

Vor diesem Hintergrund wurde im vorliegenden Projekt eine getrennte, verkehrssichere und konfliktfreie Lösung erarbeitet. Diese berücksichtigt sowohl die betrieblichen Abläufe als auch die Anforderungen an die Verkehrssicherheit.

Fazit:

Aus den genannten Gründen wird auf eine Anpassung des Projekts im Sinne der Einwendung verzichtet.

2.6 Art der Trennung zwischen Velo- und Fussweg

Einwendungen:

Die Trennung von Velo- und Fussweg soll nicht mittels Randstein, sondern durch einen Grünstreifen erfolgen.

Stellungnahmen:

Das Projekt sieht zur Trennung von Fuss- und Veloweg einen gestürzten Randstein 0/4 vor. Eine Trennung mittels Grünstreifen ist im Abschnitt zwischen der Seener- und der Talackerstrasse aufgrund der verfügbaren Querschnittsbreite nicht möglich.

Eine durchgehende Ausgestaltung mit Grünstreifen im Abschnitt zwischen Seenerstrasse und Else-Züblin-Strasse würde eine grössere Querschnittsbreite erfordern. Dies würde zusätzlichen Landerwerb erforderlich machen und zu einer Erhöhung der Projektkosten führen.

Fazit:

Aus den genannten Gründen wird auf eine Anpassung des Projekts im Sinne der Einwendung verzichtet.

2.7 Gestaltung und Ausbildung der seitlichen Zufahrten

Einwendungen:

Die seitlichen Zufahrten (Technologie-, Else-Züblin-Strasse und Solarstrasse) sollen mit einem durchgehenden Belag ausgestaltet und ohne Rampen an die Veloroute angeschlossen werden.

Stellungnahmen:

Die Trennung zwischen Fuss- und Veloweg erfolgt im Projekt grundsätzlich mittels eines gestürzten Randsteins 0/4. Im Bereich der seitlichen Zufahrten wird diese Trennung jedoch ebenerdig ausgebildet, sodass ein niveaugleiches und komfortables Queren des Fusswegs mit dem Velo möglich ist. Der Fussweg wird über die gesamte Länge (ausser im Bereich der neuen Brücke über die Seenerstrasse) durchgehend chaussiert ausgeführt.

Die Zufahrt von der Technologiestrasse bis zum Fussweg weist ein Gefälle von 6 % auf und wird gemäss Einwendung neu in Asphalt ausgeführt. Dadurch ist sie mit dem Velo gut befahrbar sowie betrieblich und unterhaltstechnisch geeignet.

Fazit:

Das Projekt wird teilweise im Sinne der Einwendung angepasst.

2.8 Belagsart des Fusswegs

Einwendungen:

Es wird verlangt, dass der Fussweg mit einem wasserdurchlässigen Hartbelag versehen wird. Die Akzeptanz eines gekiesten Fussweges wird als gering eingeschätzt. Zudem wird vermutet, dass zu Fuss Gehende in der Folge den Veloweg mitbenutzen.

Stellungnahmen:

Die neue Verbindung verläuft entlang der SBB-Bahnlinie und durch ein Industriegebiet mit hohem Grünanteil. Der Raum ist nicht innerstädtisch geprägt und weist einen freiräumlichen Charakter auf. In diesem Kontext ist ein chaussierter Fussweg gestalterisch und funktional angemessen.

Am 9. Juni 2024 hat das Stimmvolk den parlamentarischen Gegenvorschlägen zu den «Stadt-klima-Initiativen» zugestimmt, welche seit dem 1. Januar 2025 in Kraft sind. Mit dem Projekt wird diesem politischen Auftrag Rechnung getragen, indem bei der Planung und Ausführung Aspekte der Stadtklima-Initiativen berücksichtigt werden.

Entsprechend werden nur diejenigen Flächen befestigt, bei denen dies aus funktionalen Gründen erforderlich ist. Der Fussweg wird daher chaussiert ausgeführt, was eine versickerungsfähige und klimaverträgliche Ausgestaltung ermöglicht und dennoch eine klare, gut erkennbare Fussverkehrsführung sicherstellt.

Fazit:

Aus den genannten Gründen wird auf eine Anpassung des Projekts im Sinne der Einwendung verzichtet.

2.9 Bauliche Sicherheitsmassnahmen auf Privatgrundstück

Einwendungen:

Auf dem Grundstück OB17102 sollen bauliche Massnahmen vorgesehen werden, da diese für die Gewährleistung eines sicheren Betriebs und Verkehrs erforderlich sind. Entlang des Grünstreifens soll ein Zaun erstellt werden. Zudem ist ein hoher Zaun um das Tanklager mit neuem Tor vorzusehen, die Leitplanke zu versetzen sowie die Grünflächen um 1 m zurückzusetzen.

Stellungnahmen:

Die baulichen Massnahmen werden in der nächsten Projektphase im Dialog mit den betroffenen Eigentümer:innen konkretisiert und im Projekt berücksichtigt.

Fazit:

Das Projekt wird im Sinne der Einwendung angepasst.

2.10 Landerwerb und Nutzung innerhalb der Interessenslinie der SBB

Einwendungen:

Auf den Landerwerb innerhalb der Interessenslinie der SBB soll verzichtet und stattdessen eine Vereinbarung zur Nutzung bis zu einem allfälligen Bedarf seitens der SBB abgeschlossen werden.

Stellungnahmen:

Dieses Anliegen ist im vorliegenden Projekt bereits berücksichtigt. Das Land ausserhalb der Interessenslinie wird durch die Stadt Winterthur erworben, während das Land innerhalb der Interessenslinie im Eigentum der SBB verbleibt. Die Nutzung innerhalb der Interessenslinie wird mittels Dienstbarkeit geregelt.

Fazit:

Die Einwendung ist im Projekt bereits berücksichtigt.

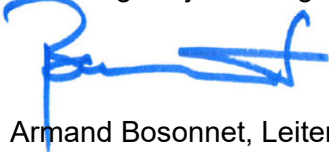
3. SCHLUSSBEMERKUNGEN

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, 26. Januar 2026

Abteilung Projektierung & Realisierung



Armand Bosonnet, Leiter



Tino Tschenett, Projektleiter