



**Steigstrasse
Bushaltestelle Steig
Anpassungen**

Projekt-Nr. 5007110_11418

Mitwirkungsverfahren (§13 StrG)

Auflage vom 17. Oktober bis 17. November 2025

Bericht zu den Einwendungen

Inhalt

1.	VORBEMERKUNGEN	3
2.	EINWENDUNGEN MIT STELLUNGNAHMEN	3
3.	SCHLUSSBEMERKUNGEN	5

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 17. Oktober bis 17. November 2025 gemäss § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Es sind zwei 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 Bestehende Bushaltekanten

Einwendungen:

Die stillgelegte Bushaltekante Steig samt bestehender Buswartehalle und Wendeschlaufe sollte vollständig rückgebaut und die Flächen gesamthaft neu, naturnah und ökologisch gestaltet werden. Die Positionierung des Briefkastens, welcher heute direkt neben der bestehenden Buswartehalle steht, sollte in der weiteren Planung berücksichtigt werden.

Stellungnahmen:

Die Wendeschlaufe wird immer noch von Stadtbuss genutzt. Der letzte Kurs der Linie 660 (ca. 00:30) wendet dort, wenn keine Fahrgäste nach Brütten mehr im Bus sind, bevor dieser zurück ins Depot fährt. Im Winter, wenn Schnee oder Eis die Fahrten ins Dätttau oder nach Brütten verhindern, wenden die Buslinien 5 und 660 ebenfalls dort. Daher ist ein kompletter Rückbau der Betonflächen im Zuge des Projekts nicht möglich. Im Bauprojekt wird jedoch geprüft, ob ein vorzeitiger Teilrückbau der Betonfläche zu Gunsten von Grünflächen möglich ist.

Die bestehende Wartehalle wird rückgebaut und in Absprache mit der Eigentümerschaft instandgesetzt und begrünt. Der Briefkasten wird im Bauprojekt neu positioniert.

Fazit:

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

2.2 Fusswegverbindung ab Steig bis Fussweg- und Veloübergang

Einwendungen:

Die Fusswegverbindung zwischen der Siedlung Steig und dem Strassenübergang sollte auch bei stehendem/wartendem Bus der zukünftigen Endhaltestelle in der Wendeschleife möglich sein. Dazu ist die Absenkung 0/4 schräg zu verschieben. Entsprechend muss der Fusswegbereich etwas verlängert werden.

Stellungnahmen:

Die Haltekante ist nicht mehr in Betrieb, weshalb die Absenkung so positioniert wurde, dass diese mit der Lage der bereits bestehenden Absenkung (siedlungsseitig) übereinstimmt. Da nicht nur der Fuss- sondern auch der Veloverkehr über diesen Bereich die Siedlung Steig erschliesst, wird die Wegführung angepasst. Entsprechend werden die Grünflächen angepasst.

Fazit:

Die Einwendung wird gemäss der Stellungnahme berücksichtigt.

2.3 Verbindung ab Steig bis Brücke

Einwendungen:

Die Fuss- und Veloverbindung zwischen der Steig und der Brücke sollte separat geführt werden. Die Trennung der beiden Verbindungswege sollte baulich mit einem taktil ertastbarem Führungsstein 0/4 schräg erstellt werden. So wäre ein zügiges Queren der Steigstrasse eher möglich.

Stellungnahmen:

Die Führung im Mischverkehr wird aufgrund der örtlichen und peripheren Situation und dem dadurch eher geringen Fuss- und Veloverkehrsaufkommen, der Übersichtlichkeit und Sichtverhältnisse als vertretbar eingeordnet.

Fazit:

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

2.4 Verbindung ab Steig bis Brücke

Einwendungen:

Es sollen keine Anschläge für die Velospur zwischen Strasse und Velobereichen angeordnet werden.

Stellungnahmen:

Die Randabschlüsse zwischen Gehweg und Fahrbahn werden mittels Führungssteinen 0/4 schräg erstellt. Dies ist notwendig, damit die Abschlüsse taktil ertastet werden können. Da es

sich um eine kombinierte Rad- und Fusswegquerung handelt, ist eine unterschiedliche Ausgestaltung nicht zweckmässig. Ein Abschluss 0/4 schräg gilt als velofreundlich. Die Veloquerung wird hauptsächlich durch Schulkinder und Jugendliche genutzt werden.

Fazit:

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

2.5 Verbindung ab Steig bis Brücke

Einwendungen:

Die Ein- und Ausfahrt der Velofurt (Seite Brücke) sollte so gestaltet werden, dass sie auch von mehr als ein bis zwei Velos gleichzeitig (auch an wartenden Velos vorbei) befahren werden kann. Das Kreuzen von mehreren Velos muss möglich sein, damit es keinen Velorückstau auf die Steigstrasse gibt. Entsprechend muss die Brücke in diesem Bereich mit einem Trichter versehen werden.

Stellungnahmen:

Die Breite der Velofurt entspricht den Standards Veloverkehr vom Kanton Zürich. Der Wartebereich zwischen Brücke und Fahrbahn ist mit einer Breite von über 3 Meter grosszügig ausgestattet. Die bewaldete und sehr steile Böschung zum Gewässer hinunter lässt eine beliebige Verbreiterung aus technischen Gründen nicht zu. Die Brücke ist Bestandteil des Projekts Freizeitallmend Lüchental, Neubau Steigweg.

Fazit:

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

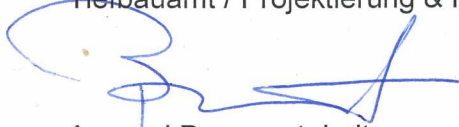
3. SCHLUSSBEMERKUNGEN

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.

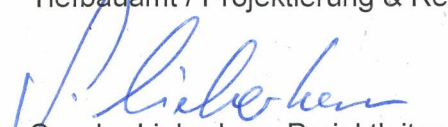
Winterthur, 20.01.2026

Tiefbauamt / Projektierung & Realisierung



Armand Bosonnet, Leiter

Tiefbauamt / Projektierung & Realisierung



Sascha Lieberherr, Projektleiter