



Tösstalstrasse/Eidbergstrasse
Knoten
Neubau LSA

Projekt-Nr. 5007870

Mitwirkungsverfahren (§ 13 StrG)

Auflage vom 9. Mai bis 10. Juni 2025

Bericht zu den Einwendungen

Inhalt

1.	VORBEMERKUNGEN	3
2.	ABGRENZUNG	3
3.	EINWENDUNGEN MIT STELLUNGNAHMEN	3
4.	SCHLUSSBEMERKUNGEN	13

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 9. Mai bis 10. Juni 2025 gemäss § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Es sind sechs 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

Der vorliegende Bericht beschränkt sich 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.

Folgende Anliegen sind für das Mitwirkungsverfahren nach § 13 StrG nicht auflagerrelevant und werden somit im vorliegenden Bericht nicht behandelt. Zur Klärung diesbezüglicher Fragen werden die Einwendende direkt kontaktiert:

- Weiterführende Kostenangaben
- Verkehrliche Auswirkungen während der Bauzeit / Bauphasen
- Steuerung / Betriebszeiten der Lichtsignalanlage
- Dimensionierung / Eigentums- und Unterhaltsverhältnisse der Brücke über die SBB-Linie

3. EINWENDUNGEN MIT STELLUNGNAHMEN

Zur übersichtlichen Darstellung der verschiedenen Einwendungen werden diese den nachfolgenden Themenbereichen bzw. Unterkapiteln zugeordnet:

- 3.1 Allgemein und Verfahren
- 3.2 Veloverkehr, Fussverkehr und Sicherheit
- 3.3 Infrastruktur & Knoten
- 3.4 Bushaltestelle «Ziegelhütte»
- 3.5 Umwelt

3.1 Allgemein und Verfahren

Allgemeine Rückmeldungen zum Projekt

Einwendungen:

Das aufgelegte Projekt wird sehr begrüsst. Es ist ein wichtiger Baustein zur Umsetzung des Konzepts der Regionalen Verkehrssteuerung (RVS) und zur Buspriorisierung. Die geplanten Massnahmen erhöhen die Verkehrssicherheit und mit dem Projekt wird das Angebot für Velofahrende und Zufussgehende ausgebaut.

Stellungnahmen:

Die positiven Rückmeldungen werden dankend zur Kenntnis genommen.

Fazit:

-

Unvollständige Unterlagen

Einwendungen:

Kritisiert wird, dass die Unterlagen zur Auflage widersprüchlich und unvollständig seien. Der Projektbericht stimme nicht mit den Plänen überein, wodurch die Beurteilung erschwert werde. Zudem fehlen wesentliche Angaben, was eine sachgerechte öffentliche Mitwirkung verhindere.

Stellungnahmen:

Das vorliegende Projekt weist den notwendigen Detaillierungsgrad für die Durchführung des Mitwirkungsverfahrens nach § 13 StrG auf.

Aus der Einwendung ist nicht ersichtlich, welche Unterlagen widersprüchlich seien. Die Aufgabendokumente beinhalten keine widersprüchlichen Angaben.

Fazit:

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

3.2 Veloverkehr, Fussverkehr und Sicherheit

Querungshilfe bei Einmündung Neubrechtenstrasse

Einwendungen:

Beanstandet wird, dass von Sennhof kommende Velofahrende zwei Fahrspuren in einem Zug überqueren müssen um in die Neubrechtenstrasse einzubiegen. Dies führe bei hohem Verkehrsaufkommen zu längeren Wartezeiten für den Veloverkehr. Gefordert wird deshalb eine Querungshilfe mit 2.50 m Mittelbereich gemäss Standards Veloverkehr, wodurch Velofahrende die Strasse in zwei Etappen überqueren können.

Stellungnahmen:

Die Neubrechtenstrasse ist im Richtplan Velo nicht klassiert und im Velobelastungsplan nicht erfasst. Dementsprechend weist sie eine sehr untergeordnete Bedeutung auf.

Eine normgerechte und sichere Abbiegehilfe auf der Tösstalstrasse müsste eine Länge von rund 50 m aufweisen. Bei einer Breite von 2.50 m ergibt sich daraus ein zusätzlicher Flächenbedarf von etwa 125 m².

Eine Verbreiterung der Tösstalstrasse in östlicher Richtung würde die Böschung zum SBB-Bahngleis betreffen und den Bau einer aufwendigen Stützkonstruktion erforderlich machen. Eine Verbreiterung in westlicher Richtung würde hingegen zulasten wertvoller Waldfläche gehen.

Die Bedeutung der Neubrechtenstrasse für Velofahrende von Sennhof herkommend wurde den Auswirkungen des erforderlichen Platzbedarfes gegenübergestellt. Die untergeordnete Bedeutung dieser Beziehung rechtfertigt die beschriebenen aufwendigen Eingriffe in diesem Bereich nicht.

Fazit:

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

Reduktion der MIV-Spurbreiten zugunsten breiterer Gehwege

Einwendungen:

Kritisiert wird die überbreite Dimensionierung der MIV-Spuren mit bis zu 4 m. Solche Breiten würden zu höheren Fahrgeschwindigkeiten verleiten. Gefordert wird eine Reduktion auf Normbreiten, wodurch Flächen für breitere Gehwege frei würden. Breitere Gehwege würden nicht nur die Sicherheit erhöhen, sondern auch die Attraktivität für Zufussgehende verbessern.

Stellungnahmen:

Die im Projektperimeter vorgesehenen Spurbreiten ergeben sich aus dem bestehenden Strassenquerschnitt und sind insbesondere im Knotenbereich aufgrund der erforderlichen Schleppkurven notwendig.

Eine weitergehende Optimierung der Spurbreiten kann in der nächsten Projektphase geprüft werden. Sollten Reduktionen der Spurbreiten möglich sein, werden die dadurch freiwerdenden Flächen zur Verringerung des Verbrauchs wertvoller Fruchtfolge- oder von Waldflächen genutzt. Auf der Eidbergstrasse sind keine Optimierungen der Spurbreiten möglich.

Fazit:

Das Projekt wird teilweise im Sinne der Einwendung angepasst.

Temporeduktion im Knotenbereich

Einwendungen:

Es wird verlangt, das Temporegime im Knotenbereich auf 30 km/h zu reduzieren. Eine tiefere

Geschwindigkeit würde das Unfallrisiko zwischen in die Eidbergstrasse abbiegendem MIV und geradeausfahrende Velofahrende verringern, da letztere so weniger leicht übersehen würden.

Stellungnahmen:

Der Knoten Tösstalstrasse/Eidbergstrasse wird mit einer Lichtsignalanlage geregelt und bereits heute gilt ein reduziertes Tempo 60.

Geradeausfahrende Velofahrende erhalten durch Vorgrün einen zeitlichen Vorsprung und können konfliktfrei in die Kreuzung einfahren. Dies reduziert die Gefahr, dass geradeausfahrende Velofahrende von abbiegendem MIV übersehen oder geschnitten werden.

Der Knoten wird zudem beleuchtet, was zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden beiträgt, insbesondere wenn die Lichtsignalanlage ausgeschaltet ist.

Fazit:

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

Rücksetzung MIV-Haltebalken vor dem Knoten Richtung Winterthur

Einwendungen:

Angeregt wird, den MIV-Haltebalken vor dem Knoten in Richtung Winterthur zurückzusetzen. Damit können Velofahrende beim Anfahren einen Vorsprung erhalten, was sie für den motorisierten Verkehr besser sichtbar machen würde.

Stellungnahmen:

Im Projekt ist ein vorgezogener Haltebalken für Velofahrende berücksichtigt.

Fazit:

Die Einwendung ist im Projekt bereits berücksichtigt.

Velovorgrün an der LSA

Einwendungen:

Gefordert wird die Einführung eines Velovorgrüns an der Lichtsignalanlage vor dem Knoten in Richtung Winterthur. Damit können Velofahrende beim Anfahren einen Vorsprung erhalten, was sie für den motorisierten Verkehr besser sichtbar machen würde.

Stellungnahmen:

Velovorgrün an der Lichtsignalanlage ist im Projekt bereits berücksichtigt.

Fazit:

Die Einwendung ist im Projekt bereits berücksichtigt.

Spurführung und Linksabbiegen Velos

Einwendungen:

Kritisiert wird die geplante Spurführung für Velos auf der Tösstalstrasse Richtung Sennhof. Zum einen sei es unlogisch, dass Velofahrende zum Linksabbiegen in die Eidbergstrasse nach rechts einspuren müssten. Zum anderen sehe die Planung vor, dass geradeausfahrende Velofahrende links an wartenden Linksabbiegern vorbeigeführt werden, was zu Konflikten zwischen den Verkehrsströmen führen könne. Gefordert wird der Tausch der Spuren. Zudem wird gefordert, dass die Velospuren nicht mit einem Absatz 0/3 mit Bundstein voneinander getrennt sind und auf dem Niveau des Trottoirs gemeinsam geführt werden.

Stellungnahmen:

Das aufgelegte Projekt entspricht den kantonalen Velostandards (indirektes Linksabbiegen). Dies hat den Vorteil, dass geradeausfahrende Velofahrende direkt und ohne Verschwenkung den Knoten durchfahren können, während die linksabbiegenden Velofahrenden am rechten Rand auf die Grünphase warten. Würde man die Anordnung abtauschen, würde sich der Warteraum der linksabbiegenden Velofahrenden zwischen der MIV- und Velofahrspur befinden und die geradeausfahrenden Velofahrenden müssten um die wartenden, linksabbiegenden Velofahrenden herumfahren.

Damit im Knotenbereich keine Konflikte zwischen dem Fuss- und dem Veloverkehr entstehen und für die sichere Führung des Fussverkehrs auf dem Trottoir, können sowohl geradeausfahrende wie auch linksabbiegende Velofahrende vor dem Knoten auf das Niveau der Strasse geführt werden. Ein Verzicht auf den Bundstein 0/3 zwischen der geradeaus und der linksabbiegenden Velospuren führt zu einer Erhöhung der Sicherheit. Die Velospuren können mit einer Markierung voneinander getrennt werden.

Fazit:

Das Projekt wird teilweise im Sinne der Einwendung angepasst.

Unklare Veloführung im Knoten

Einwendungen:

Beanstandet wird, dass in den Unterlagen nicht ersichtlich ist, wie Velofahrende auf dem 2.5 m breiten Radweg ohne Höhenunterschied zur MIV-Fahrbahn über die neue Brücke und nach der Überquerung der Brücke Richtung Sennhof geführt werden sollen – weder im Normalbetrieb noch im Falle eines LSA-Ausfalls. Der Projektbeschrieb sei zu ergänzen.

Stellungnahmen:

Die Veloführung erfolgt, wie in den aufgelegten Plänen dargestellt, über einen von der MIV-Fahrbahn abgesetzten und damit baulich getrennten Radweg über die Brücke.

Nach der Brückenquerung wird der Radweg auf das Niveau der MIV-Fahrbahn geführt. Die Velofahrenden werden an der Lichtsignalanlage separat signalisiert, d.h. sie erhalten eine eigene Grünphase.

Bei ausgeschalteter Lichtsignalanlage fahren die Velofahrenden bis zur «Kein-Vortritt»-Markierung vor und biegen anschliessend nach links Richtung Sennhof oder nach rechts Richtung Winterthur Seen ab.

Fazit:

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

Rad- und Gehwegbreiten

Einwendungen:

Es wird kritisiert, dass die vorgesehenen Breiten von 2 m für Radwege und 3 m für kombinierte Rad-/Gehwege die kantonalen Velostandards unterschreiten. Für Hauptverbindungen seien mindestens 2.5 m bzw. 3.5 m erforderlich. Die Einwendung betont, dass die Tösstal- und Eidbergstrasse als regionale Radrouten eingestuft sind und daher den übergeordneten Vorgaben entsprechen müssen.

Stellungnahmen:

Gemäss § 14 Abs. 2 des Strassengesetzes sind Strassen mit sparsamer Landbeanspruchung und unter Beachtung des Umweltschutzes möglichst gut in die bauliche Umgebung und die Landschaft einzuordnen.

Beim aufgelegten Projekt wurden verschiedene relevante Kriterien berücksichtigt, insbesondere der Komfort für den Fuss- und Veloverkehr, die periphere Lage sowie die Tangierung von Wald- und Fruchtfolgeflächen angrenzend an die Strassenparzellen.

Die projektierte und aufgelegte Variante stellt eine Lösung dar, die den Verbrauch wertvoller Wald- und Fruchtfolgeflächen auf ein Minimum reduziert und gleichzeitig einen ausreichenden Komfort für den Fuss- und Veloverkehr gewährleistet.

Aufgrund der peripheren Lage und des verhältnismässig geringen Fuss- und Veloverkehrsaufkommens sind die Abweichungen von den Vorgaben der Velostandards sachlich begründet.

Fazit:

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

3.3 Infrastruktur & Knoten

Einmündung Eschenberg

Einwendungen:

Es wird die Einbindung der Einmündung der Neubrechtenstrasse in die Lichtsignalsteuerung und die Verlegung des Rückhaltelichtsignals weiter in Richtung Sennhof gefordert. Das Einbiegen sei im heutigen Zustand insbesondere für grössere Fahrzeuge fast unmöglich oder illegal.

Stellungnahmen:

Eine Integration der Einmündung in die Lichtsignalanlage würde die Ausbildung eines zusätzlichen signalisierten Knotens erfordern, da in diesem Bereich auch Velofahrende und Zufussgehende signaltechnisch zu regeln wären. Die Einmündung der Neubrechtenstrasse weist jedoch eine untergeordnete verkehrliche Bedeutung auf.

Die Fahrbahnmarkierung ist im Bereich der Einmündung, analog zur heutigen Situation, unterbrochen, wodurch das Linksabbiegen in Richtung Winterthur rechtlich zulässig bleibt. Zudem entstehen durch die Lichtsignalanlage am Knoten Tösstalstrasse/Eidbergstrasse regelmässig ausreichende Zeitlücken im auf Tempo-60 beschränkten Verkehrsfluss, welche das Einbiegen auch für grössere Fahrzeuge ermöglichen.

Fazit:

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

3.4 Bushaltestelle «Ziegelhütte»

Überholbarkeit der Bushaltestelle

Einwendungen:

Beanstandet wird, dass die Bushaltestelle nicht überholbar ausgestaltet ist. Dies zwingt den motorisierten Individualverkehr hinter haltenden Bussen zu warten, was zu Verzögerungen und riskanten Überholmanövern führen könne. In Fahrtrichtung Seen müsse der MIV dem Bus bis zur Lichtsignalanlage an der Kanzleistrasse folgen. Gefordert wird eine in beide Richtungen überholbare Ausgestaltung der Bushaltestelle.

Stellungnahmen:

Für die Ausbildung einer überholbaren Bushaltestelle müssen die gemäss VSS 40 241 erforderlichen Sichtweiten auf querende Zufussgehende am Fussgängerstreifen eingehalten werden. Bei der künftig geltenden Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (Verkehrsordnung rechtskräftig, Umsetzung voraussichtlich 2027) beträgt die erforderliche Sichtweite 55 m. Um diese Distanz sicherzustellen, wäre entweder eine erhebliche Verlängerung der Haltestelle oder die Anordnung von Busbuchten erforderlich.

Beide Varianten würden einen massiven zusätzlichen Landerwerb bedingen und zu einem unerwünschten Mehrverbrauch an wertvollen Fruchtfolgeflächen führen. Da der betroffene Abschnitt sowie die Haltestelle ein vergleichsweise geringes Verkehrsaufkommen aufweisen, ist eine überholbare Ausgestaltung aus verkehrlicher Sicht nicht erforderlich.

Fazit:

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

Standort der Bushaltestelle

Einwendungen:

Die Lage der Bushaltestelle Ziegelhütte wird als ungeeignet beurteilt. Vorgeschlagen wird eine Verschiebung auf die Westseite der Weierstrasse, da dort bereits sichere Querungen und Trottoirs vorhanden seien. Zudem wird verlangt, die langfristige Zweckmässigkeit des Standorts zu prüfen, da künftige Linienführungen oder Anpassungen an Nachbarknoten den Bedarf an dieser Haltestelle infrage stellen könnten. Eine Fixierung am heutigen Standort wird deshalb als verfrüht angesehen.

Stellungnahmen:

Die Angebotsstrategie von Stadtbus sieht in keiner Variante eine künftige Busführung über die Weierstrasse vor.

Anlässlich der Einwendungen zum Standort der Bushaltestelle wurde ein Variantenvergleich in Auftrag gegeben, welcher die Verschiebung auf die Westseite der Weierstrasse untersuchte. Dabei wurden die Kriterien Fussverkehr, Veloverkehr, motorisierter Individualverkehr, Busbetrieb sowie Landbeanspruchung berücksichtigt.

Ergebnisse des Variantenvergleichs

Beide Standorte erfüllen grundsätzlich die Anforderungen an einen sicheren Betrieb. Die Variante West weist zwar Vorteile für den Fussverkehr auf, da direkte Wegbeziehungen ohne Querung der Weierstrasse möglich wären. Dennoch überzeugt die Variante Ost (Bestvariante) insbesondere in der technischen Ausführung und der Betriebssicherheit.

Technische und betriebliche Aspekte

Die Variante Ost ermöglicht eine technisch ausgereifte Ausbildung einer BehiG-konformen Haltekannte. Aufgrund der geradlinigen Anfahrt ist die Haltekannte im Gegensatz zur Kurvensituation auf der Westseite problemlos und mit geringem Spaltmass anfahrbar. Zudem können auf der Ostseite normgerechte Sichtweiten garantiert werden, während die Variante West zu leichten Sichtbehinderungen für den ausfahrenden Verkehr aus der Weierstrasse Nord führen würde.

Landerwerb und Realisierbarkeit

Der hindernisfreie Ausbau erfordert an beiden Standorten punktuellen Landerwerb. Während dieser auf der Ostseite nach aktuellen Abklärungen realistisch umsetzbar ist, erscheint eine Inanspruchnahme der nötigen Privatparzellen auf der Westseite nicht realistisch. Da im Westen zudem keine Baulinien bestehen, fehlt die rechtliche Grundlage für eine zeitnahe Umsetzung.

Zweckmässigkeit und Linienführung

Die langfristige Zweckmässigkeit des Standorts wurde im Rahmen der Planung bestätigt. Da die künftige Angebotsstrategie keine Änderungen der Linienführung vorsieht, welche diesen Standort infrage stellen würden, ist die Fixierung der Haltestelle zum jetzigen Zeitpunkt notwendig, um den gesetzlich geforderten behindertengerechten Ausbau (BehiG) zeitnah zu realisieren.

Entscheid

Aufgrund der fehlenden Realisierbarkeit des Landerwerbs auf der Westseite sowie der betrieblichen Vorteile (optimale Anfahrbarkeit und Sichtverhältnisse) wird an der geplanten Variante Ost festgehalten.

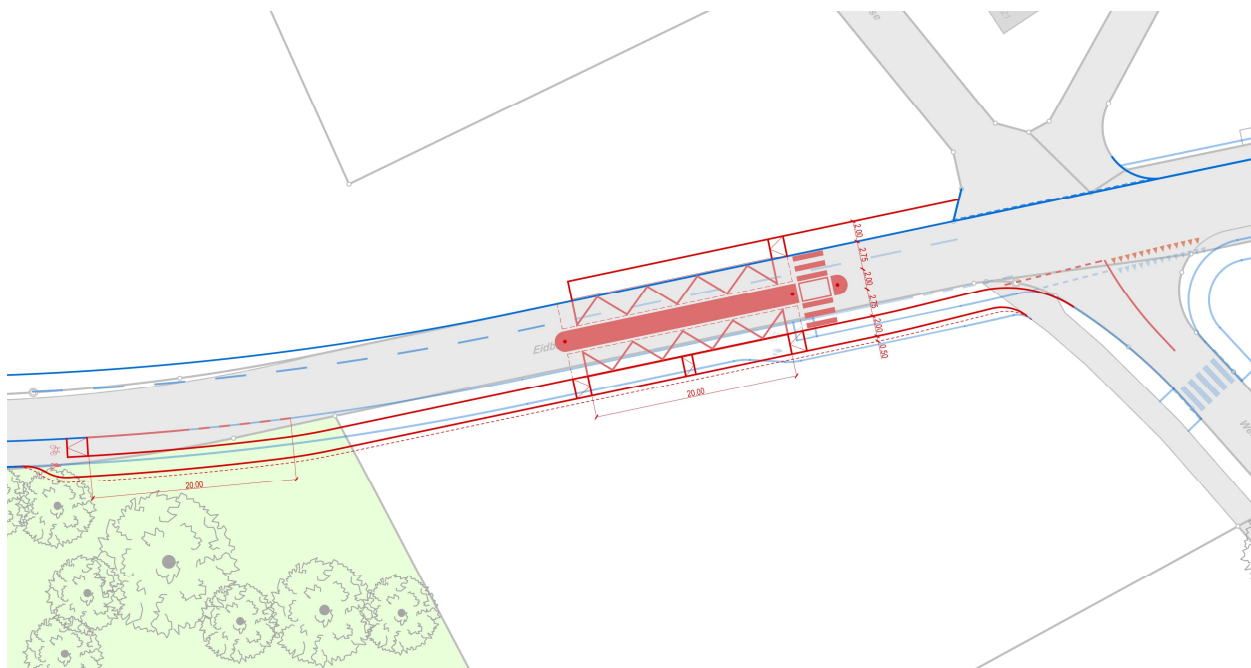


Abbildung 1: Variante West (Quelle: Variantenvergleich Kontextplan AG, 31.10.2025)

Fazit:

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

Separates Verfahren für die Bushaltestelle

Einwendungen:

Kritisiert wird, dass die Bushaltestelle Teil des Projekts ist. Da sie funktional nicht unmittelbar dazugehöre, wird ein separates Mitwirkungsverfahren gemäss § 13 StrG gefordert. Nur so könne die Haltestelle eigenständig geprüft und die Mitwirkung der Öffentlichkeit korrekt gewährleistet werden.

Stellungnahmen:

Im Rahmen des vorliegenden Projekts wird die Eidbergstrasse von der Tösstal- bis zur Weierstrasse neugestaltet. Dadurch werden im Kreuzungsbereich Anpassungen zur sicheren Führung des Fuss- und Veloverkehrs erforderlich.

Aufgrund dieser Anpassungen sowie der unmittelbaren Lage der Bushaltestelle «Ziegelhütte» im Anschluss an die Kreuzung Eidberg-/Weierstrasse wurde entschieden, den BehiG-konformen Umbau der Haltestelle im Zuge dieses Projekts umzusetzen. Dadurch können Synergien genutzt werden.

Sowohl in dieser, wie auch in der vorgängig beschriebenen Einwendung, wurde erkannt, dass die Bushaltestelle Bestandteil des aufgelegten Projektes ist und die Unterlagen weisen eine genügende Tiefe auf um die öffentliche Mitwirkung durchzuführen. Es ist nicht ersichtlich, weshalb ein separates Verfahren durchgeführt werden müsste.

Fazit:

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

3.5 Umwelt

Flächenverbrauch Fruchtfolgeflächen

Einwendungen:

Mehrere Einwendungen kritisieren den Verlust von Fruchtfolgeflächen. Dies sei unverhältnismässig, da gleichzeitig in städtischen Gebieten Entsiegelung betrieben werde, während hier wertvolle Landwirtschaftsflächen verbaut würden. Der Eingriff in 420 m² Fruchtfolgeflächen wird als unzureichend begründet dargestellt. Gefordert wird eine transparente Darstellung der Qualität der betroffenen Böden, der vorgesehenen Ersatzmassnahmen und der Kosten.

Stellungnahmen:

Das aufgelegte Projekt zeigt eine Lösung auf, welche den funktionalen und sicherheitsrelevanten Anforderungen an die Eidbergstrasse entspricht und gleichzeitig den Verbrauch wertvoller Wald- und Fruchtfolgeflächen soweit als möglich minimiert. Die Strassenbreite der Eidbergstrasse wurde auf das notwendige Minimum begrenzt, um zusätzliche Eingriffe in Fruchtfolgeflächen und den Wald zu vermeiden.

Die Qualität der beanspruchten Fruchtfolgeflächen sowie die erforderlichen Kompensationsmassnahmen werden im Rahmen der weiteren Projektierung phasengerecht erhoben und festgelegt. Die entsprechenden Massnahmen und deren Kosten werden in den nachfolgenden Projektphasen konkretisiert und ausgewiesen.

Fazit:

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

Rodung Waldfläche

Einwendungen:

Im Projekt ist die Rodung von 295 m² Wald vorgesehen, obwohl der Richtplan-Entwurf Fällungen nur in begründeten Ausnahmefällen zulässt. Die zugrunde liegende Ausnahme wird im Projektbeschrieb nicht dargelegt, ebenso fehlt eine nachvollziehbare Interessenabwägung. Angaben zu einer in Aussicht gestellten Bewilligung, zur vorgesehenen Ersatzaufforstung sowie zu deren Kosten und deren Berücksichtigung im Projektbudget fehlen. Der Projektbeschrieb sei zu ergänzen.

Stellungnahmen:

Die im Rahmen des Vorprojekts durchgeführten Abklärungen mit den zuständigen kantonalen Fachstellen haben ergeben, dass das Projekt aus heutiger Sicht grundsätzlich als bewilligungsfähig eingestuft wird. Das aufgelegte Projekt weist für den Abschnitt der Eidbergstrasse eine Liniensführung und Querschnittsgestaltung auf, welche den funktionalen und sicherheitsrelevanten

Anforderungen genügt und gleichzeitig den Verbrauch wertvoller Fruchtfolge- und Waldflächen auf ein Minimum reduziert.

Der Standort der gesetzlich erforderlichen Ersatzaufforstung wird in der nächsten Projektphase festgelegt. Gestützt auf das Koordinationsprinzip erfolgt die öffentliche Auflage der Rodungsbe-
willigung gemeinsam mit dem Planauflageverfahren gemäss § 16 StrG.

Fazit:

Aus oben genannten Gründen wird darauf verzichtet, das Projekt im Sinne der Einwendung an-
zupassen.

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 ge-
geben.

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

Winterthur, 12. Juni 2026

Abteilung Projektierung & Realisierung



Armand Bosonnet, Leiter



Tino Tschenett, Projektleiter