



Tösstalstrasse
Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse
Strasseninstandstellung und Neugestaltung

Projekt-Nr. 11522

Mitwirkungsverfahren (§ 13 StrG)

Auflage vom 2. Februar bis 4. März 2024

Bericht zu den Einwendungen

Inhalt

1.	VORBEMERKUNGEN	3
2.	KONZEPT TÖSSTALSTRASSE	3
3.	EINWENDUNGEN MIT STELLUNGNAHMEN	5
4.	SCHLUSSBEMERKUNGEN	32

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 2. Februar bis 4. März 2024 gemäss § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Es sind 20 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. KONZEPT TÖSSTALSTRASSE

2.1 Ausgangslage / Ziel

Die Tösstalstrasse ist eine kantonale Hauptverkehrsstrasse und im Abschnitt Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse mit ca. 15'000 bis 18'000 Motorfahrzeugen pro Tag belastet. Gleichzeitig ist sie ein ÖV-Hochleistungskorridor, auf dem die Linie 2 in den Hauptverkehrszeiten im 6-Minuten-Takt verkehrt und punktuell durch die Linie 2E (zukünftige Bezeichnung: 22) auf einen 3-Minutentakt verdichtet wird. Zukünftig soll die Buslinie 3 ebenfalls über die Tösstalstrasse verkehren.

Im kommunalen Richtplan Radrouten ist sie als regionale Radroute festgelegt, wobei die Infrastruktur verschiedene Lücken aufweist.

Die Tösstalstrasse wird von einer Lindenallee gesäumt, welche einige Lücken aufweist. Die Bäume sind zu einem Grossteil von guter Vitalität und leisten einen wichtigen Beitrag zur Beschattung und Begrünung der Tösstalstrasse.

Mit dem vorliegenden Projekt wird der Bus unter Beibehaltung der praktischen Leistungsfähigkeit des MIV bestmöglichst priorisiert, insbesondere im Hinblick auf die Verdichtung des ÖV-Angebotes mit der zusätzlichen Linie 3. Der Verkehrsfluss wird mit dem Projekt verbessert. Für Velofahrende wird eine durchgehende und sichere Infrastruktur geschaffen. Die bestehenden Bäume werden wo immer möglich beibehalten und die Lücken in der Allee geschlossen.

2.2 Betriebskonzept

Die Buslinie 2, welche über die Tösstalstrasse verkehrt, ist mit jährlich 6,8 Mio. Fahrgästen die nachfragestärkste Linie des Stadtbusnetzes. Die bestehenden Haltestellen im Projektperimeter gehören mit täglich 300 bis 1'300 Ein- und Aussteigern pro Haltestelle zu den frequenzstärksten in Winterthur. Damit die zukünftigen Passagierzahlen bewältigt werden können, verkehrt gemäss der Angebotsstrategie von Stadtbus Winterthur auf der Tösstalstrasse ab 2035 zusätzlich

**Tösstalstrasse
Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse
Strasseninstandstellung und Neugestaltung**

die Buslinie 3. Beide Hauptlinien 2 und 3 verkehren im 7.5-Minuten-Takt. In der Hauptverkehrszeit (HVZ) wird der Abschnitt Buswendeschleife Waldegg bis Zwingliplatz zusätzlich durch die Buslinie 22 im 7.5-Minuten-Takt befahren. Dadurch wird der Takt erheblich verdichtet.

Die Tösstalstrasse gilt als ÖV-Hochleistungskorridor mit einer dementsprechend hohen Priorität für den Bus. Zur Umsetzung des ÖV-Hochleistungskorridors wurde 2016 ein Steuerungs- und Dosierungskonzept für die Stadt Winterthur erarbeitet. Dieses weist folgende Ziele auf:

- Funktionsfähigkeit Gesamtverkehrsnetz langfristig sicherstellen
- Hohe ÖV-Betriebsstabilität und Minimierung ÖV-Verlustzeiten (konsequenter ÖV-Priorisierung)
- Berechenbare Fahrzeiten beim Autoverkehr
- Verkürzung der Wartezeiten bei Querungen vom Fussverkehr
- Gute Verhältnisse für den Veloverkehr schaffen/erhalten

Das vorliegende Projekt baut auf diesen Grundsätzen auf.

Durch die neue Führung der Linie 3 über die Tösstalstrasse weist diese zukünftig eine 50 % höhere Busbelastung auf als heute. Damit das neue Busangebot zusammen mit den bestehenden Belastungen des motorisierten Individualverkehrs funktioniert, ist ein Betriebskonzept unumgänglich. Dieses beinhaltet nebst den Busbevorzugungsmassnahmen an den Knoten auch eine sorgfältige Prüfung der Anordnung von überholbaren und nicht überholbaren Bushaltestellen. Bei nicht überholbaren Haltestellen muss der MIV jeweils hinter dem Bus warten. In dieser Zeit wird die Fahrbahn bzw. Kreuzung vor dem Bus vom Verkehr entlastet und Rückstau abgebaut. Der Bus kann anschliessend ungehindert und als Pulkführer die Haltestelle verlassen. Nicht überholbare Haltestellen sind demnach eine Form der Busbevorzugung und wirken sich positiv auf die Fahrplanstabilität aus. Sind jedoch zu viele Haltestellen hintereinander nicht überholbar, kann sich das negativ auf den Verkehrsfluss auswirken, weshalb die Anordnung der Haltestellen immer über eine gesamte Strecke und nicht punktuell betrachtet werden muss.

Punktuell spielen weitere Kriterien, wie der Platzbedarf, eine wichtige Rolle. Busbuchten benötigen sehr viel Platz, es muss ein separater Haltebereich neben der Fahrbahn mit entsprechenden An- und Wegfahrtsbereichen erstellt werden, was im vorliegenden Fall schnell das Fällen von (mehreren) Bäumen oder Landerwerb zur Folge hätte. Diese übergeordneten und punktuellen Überlegungen wurden in einem iterativen Prozess berücksichtigt, daraus resultierte das vorliegende Betriebskonzept mit der geplanten Anordnung von überholbaren und nicht überholbaren Haltestellen.

Dieses wurde mittels einer Verkehrsflusssimulation überprüft. Die Simulation hat gezeigt, dass die doppelte Anzahl an Bussen dank dem Betriebskonzept, in welchem die Art der Haltestellen (überholbar, oder nicht überholbar) eine zentrale Rolle spielt, bewältigt werden können. Vom neuen Betriebskonzept profitiert auch der MIV. Die Simulation hat gezeigt, dass über den ganzen Perimeter eine Verbesserung des Verkehrsflusses zu erwarten ist und insbesondere während der Abendspitzenstunde eine Reduktion der Reisezeiten resultiert. Die praktische Leistungsfähigkeit wird nicht reduziert, womit das Projekt Art. 104 Abs. 2^{bis} der Kantonsverfassung entspricht.

**Tösstalstrasse
Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse
Strasseninstandstellung und Neugestaltung**

Mit dem Projekt bleibt die Anzahl von fünf Haltestellen pro Richtung im Perimeter erhalten, jedoch teilweise an neuer Lage. Die Haltestellenlagen werden optimal auf die Quartierzugänge ausgerichtet, wodurch sich die Fussweglängen der ÖV-Nutzenden von und zu den Haltestellen zu einem Grossteil verkürzen.



Abb. 1: Bushaltestellenkonzept Tösstalstrasse

3. EINWENDUNGEN MIT STELLUNGNAHMEN

3.1 Allgemeines

Einwendungen:

Das aufgelegte Projekt wird sehr begrüsst. Insbesondere die Priorisierungen für den Busverkehr (nicht überholbare Haltestellen) sowie die Verkehrsberuhigung und verbesserten Lärmschutz im Quartierzentrum (Tempo 30 und Querungshilfe Mittelstreifen für die Fussgänger). Ebenso wird die Aufwertung der Baumallee begrüsst, mehr Grünflächen generell, die Aufhebung von Längsparkierungen sowie auch die Qualitätsverbesserungen für Fussgänger (genügend breite Längs-Trottoirs) und Velofahrer (Querungshilfen, indirekte Abzweigungsmöglichkeiten, Sicherstellung der 1.5 m Längsstreifen bei Tempo 50).

Stellungnahmen:

Besten Dank für die positive Würdigung des Projekts.

Fazit:

-

**Tösstalstrasse
Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse
Strasseninstandstellung und Neugestaltung**

Einwendungen:

Minimalvarianten der angewandten Normen

- Heute werden immer striktere Normen angewandt, bspw. für die Breite von Fussgängerübergängen
- Der Nutzen noch weitergehender Normen ist oft beschränkt. Bei diesem Projekt soll jedoch nach Möglichkeit jeweils die Minimalvariante gewählt werden.

Stellungnahmen:

Strassen im Kanton Zürich sind nach den Projektierungsgrundsätzen nach § 14 StrG zu erstellen. Dabei sind die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs prioritär, diejenigen der Personen, die zu Fuss gehen oder Radfahren, angemessen zu berücksichtigen. Diese Grundsätze werden in Verordnungen, Normen und kantonalen Richtlinien konkretisiert.

Nach diesen Grundsätzen werden in Winterthur die Strassenbauprojekte erarbeitet; dies gilt auch für das Projekt Tösstalstrasse im Abschnitt Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse.

So sind z.B. nach VSS-Norm 40 241 Fussgängerschutzinseln immer anzustreben, wenn die Fahrbahn eine Breite von mindestens 8.50 m und der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) mehr als 3'000 Fahrzeuge beträgt. Fussgängerschutzinseln weisen eine Breite von mindestens 2.00 m auf. Da in der Tösstalstrasse diese Voraussetzungen gegeben sind, sind Fussgängerschutzinseln mit einer Breite von 2.00 m geplant. Kombiniert mit einer Velofurt werden diese 2.50 m breit, damit für querende Velofahrende genügend Platz vorhanden ist, ohne dass ein Teil des Velos in die Fahrbahn ragt.

Fazit:

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

Einwendungen:

Ausbau statt Abbau der Verkehrsinfrastruktur

- Verkehrszunahme ohne Ausbau der Infrastruktur ist eine der Hauptursachen für die starke Zunahme des Verkehrs auf der Tösstalstrasse.
- 2024 wohnen 20'000 oder 20 % mehr Menschen in der Stadt Winterthur als 2008. Die Bevölkerung im Tösstal hat in diesem Zeitraum noch stärker zugenommen (Turbenthal + 25 %, Zell + 30 %).
- Mehr Menschen bedeutet auch mehr Autofahrer, während die Infrastruktur mit dieser Entwicklung nicht Schritt gehalten hat.
- Die Stadt Winterthur tut gut daran zu- statt wie bei der Tösstalstrasse abzubauen.

**Tösstalstrasse
Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse
Strasseninstandstellung und Neugestaltung**

Stellungnahmen:

Mit dem Strassenbauprojekt wird die flächeneffiziente Mobilität wie der Fuss- und Veloverkehr sowie der Öffentliche Verkehr (Taktverdichtung) gefördert und somit die Personenkapazität auf der Tösstalstrasse erhöht. Dem Bevölkerungswachstum wird somit Rechnung getragen. Vom neuen Betriebskonzept profitiert auch der MIV. Über den ganzen Perimeter ist eine Verbesserung des Verkehrsflusses zu erwarten (vgl. 2.2).

Strassen im Kanton Zürich sind nach den Projektierungsgrundsätzen nach § 14 StrG zu erstellen. Dabei sind die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs prioritär, diejenigen der Personen, die zu Fuss gehen oder Radfahren, angemessen zu berücksichtigen. Diese Grundsätze werden in Verordnungen, Normen und kantonalen Richtlinien konkretisiert.

Nach diesen Grundsätzen werden in Winterthur die Strassenbauprojekte erarbeitet; dies gilt auch für das Projekt Tösstalstrasse im Abschnitt Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse.

Die kantonalen Vorgaben entsprechen den Zielen der Stadt Winterthur (räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040, Legislaturziele). Die durch das Wachstum erzeugten Personenbewegungen sollen primär mit flächeneffizienten und stadtverträglichen Verkehrsmitteln wie dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden, sodass der begrenzt vorhandene öffentliche Raum effizient genutzt werden kann.

Fazit:

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

3.2 Projektkoordination/Bauliche Umsetzung

Einwendungen:

Gemäss aktuellem Projektlauf ist der Baustart des Strassenbauprojekts Tösstalstrasse im Frühling 2026 vorgesehen. Die Bauzeit Depot Deutweg ist aktuell von Mitte 2025 bis Ende 2027 geplant. Somit werden sich aus heutiger Sicht die Bauphasen überschneiden. Es ist sicherzustellen, dass das Strassenprojekt Tösstalstrasse das Projekt Depot Deutweg nicht behindert und die Baustellenzufahrt und -wegfahrt gewährleistet ist.

Stellungnahmen:

Im Hinblick auf eine mögliche Überschneidung der Realisierungszeiträume der beiden Projekte, wird eine Koordination betreffend der Baustellenzufahrt und -wegfahrt über die Achse Tösstalstrasse erfolgen. Es hat bereits eine Koordinationssitzung mit den Planenden des Depots Deutweg stattgefunden.

Fazit:

Die Einwendung wird bereits berücksichtigt.

3.3 Baukosten/Bauzeit

Einwendungen:

Das Projekt ist so zu redimensionieren, damit es als gebundene Ausgabe finanziert werden kann und einzig allfällige Verkehrsanordnungen publiziert werden müssen. Die Strasse genügt den Anforderungen. Die Verkehrsleistungen, welche die geplante Infrastruktur ermöglichen kann, werden gegenüber dem Ist-Zustand nicht verbessert. Durch die Redimensionierung wird die Bauzeit kürzer und es entfallen lange Störungen.

Stellungnahmen:

Eine Gesamtanierung der Tösstalstrasse fand letztmals vor 70 Jahren statt. Durch die Belagsarbeiten im Zusammenhang mit den Wasserleitungsarbeiten Ende der 90er Jahre konnte die erforderliche Gesamtanierung hinausgezögert werden. Aufgrund der Schadensbilder der Beläge, der Randabschlüsse und der Werkleitungen ist eine Gesamtanierung der Tösstalstrasse im Abschnitt Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse dringend erforderlich und kann nicht mehr hinausgezögert werden. Mit dem Projekt werden die Werkleitungen und die Strassenoberfläche mindestens für die nächsten 40 Jahre saniert und gebrauchstauglich gemacht.

Eine Redimensionierung des Projektes auf die gebundenen Ausgaben hätte zur Folge, dass bestehende Schwachstellen für Zufussgehende wie z. B. fehlende Mittelschutzinseln, nicht behoben oder die Bushaltestellen nicht auf die um 7 m längeren Doppelgelenkbusse ausgebaut würden. Dabei würden etliche behördenverbindliche Vorgaben aus kantonalen und kommunalen Richtplänen, Strassenbaunormen, städtischen Richtlinien und Konzepten sowie wichtige Ziele des Legislaturprogramms 2022 – 2026 der Stadt Winterthur ignoriert.

Eine Redimensionierung des Projektes auf die gebundenen Ausgaben hätte auch zur Konsequenz, dass bei einem Projekt in dieser Grössenordnung auf die Mitwirkung der Bevölkerung und somit auf das Mitspracherecht verzichtet würde.

Mit dem Strassenbauprojekt wird die flächeneffiziente Mobilität wie der Fuss- und Veloverkehr sowie der Öffentliche Verkehr (Taktverdichtung) gefördert und somit die Personenkapazität auf der Tösstalstrasse erhöht (vgl. 2.2). Ohne die Behebung von bestehenden Schwachstellen und der Umsetzung der Richtpläne wären aller Voraussicht nach die Voraussetzungen für die Projektgenehmigung und somit die Finanzierungszusicherung des Regierungsrates nach § 45 StrG nicht gegeben.

Fazit:

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

Einwendungen:

Die einspurige Linienführung während der Bauzeit führt auf der vielgenutzten Strasse zu massivem Stau und grossen Verspätungen der Busse. Grund dafür ist ein völlig überdimensioniertes Projekt. Der Fokus auf das Wesentliche, einer Sanierung der Strasse und einigen baulichen Verbesserungen, führt zu tieferen Kosten und einer deutlich kürzeren Bauzeit.

**Tösstalstrasse
Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse
Strasseninstandstellung und Neugestaltung**

Stellungnahmen:

Die einspurige Linienführung während der Bauzeit ist durch die bestehende Baumallee mit insgesamt 133 Bäumen begründet. Gemäss einem Baumgutachten ist der Baumbestand in einem guten, erhaltenswürdigen und grundsätzlich noch langfristig erhaltensfähigen Zustand. Die Allee hat für das Stadtklima und den Stadtraum von Winterthur eine grosse Bedeutung. Deshalb ist die Baumallee trotz den umfangreichen Bauarbeiten zu erhalten. Unter dieser Voraussetzung erfolgt die Sanierung mit einer einspurigen Linienführung. Der Strassenquerschnitt kann somit in zwei Etappen saniert werden (Nord – und Südseite). Mit der gleichzeitigen Sanierung von jeweils zwei Abschnitten kann mit einer Gesamtbauzeit von rund zwei Jahren gerechnet werden. Durch die zwei zusätzlichen Lichtsignalanlagen entstehen gemäss Berechnungen durchschnittliche Reisezeitverlängerungen je nach Abschnitt zwischen 1 – 3 Minuten.

Eine zweispurige Linienführung während der Bauzeit wäre nur möglich, wenn sämtliche Bäume gefällt würden. Der 16 m breite Strassenquerschnitt müsste in drei Etappen saniert werden (Nord-, Mitte- und Südseite). Insbesondere durch die entstehende Inselbaustelle (Baustelle zwischen zwei Fahrspuren) würde sich die Bauzeit merklich verlängern, was auch zu einer Erhöhung der Baukosten führen würde.

Im Rahmen des koordinierten Projekts werden die sanierungsbedürftigen Werkleitungen erneuert und die stark deformierte Fahrbahn instand gestellt. Zudem werden die bestehenden Schwachstellen für Zufussgehende und Velofahrende eliminiert. Weil auf der frequenzstärksten Buslinie (Buslinie 2) der Stadt ab 2028 Doppelgelenkbusse eingesetzt werden, ist dementsprechend die Infrastruktur auszubauen. Diese ist ebenfalls hindernisfrei nach gesetzlichen Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes anzupassen. Zudem ist die Lichtsignalanlage (LSA) Landvogt-Waser-Strasse sanierungsbedürftig. Weil die Immissionsgrenzwerte durch die grosse Verkehrsmenge bei vielen Objekten überschritten sind, müssen nach Art. 8 Abs. 2 LSV rund 1'500 Schallschutzfenster eingebaut werden.

Eine Gesamtsanierung der Tösstalstrasse fand letztmals vor 70 Jahren statt. Das vorliegende Projekt kann nicht als völlig überdimensioniertes Projekt bezeichnet werden. Mit der Sanierung werden die Vorgaben von Gesetzen, kommunalen und überkommunalen Richtplänen, Normen sowie kommunalen Strategien und Konzepten erfüllt ohne den Strassenraum markant anzupassen. Das vorliegende Projekt kann viel mehr als dringende Gesamtsanierung mit punktuellen Massnahmen zur Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben bezeichnet werden.

Mit diesen oben erwähnten Massnahmen wird der Betrieb der wichtigen Hauptverkehrsstrasse hinsichtlich des Zustands der Infrastruktur für die nächsten 40 Jahre gesichert. Die Strassenbauarbeiten machen lediglich rund 40 % der gesamten Projektkosten aus.

Fazit:

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

**Tösstalstrasse
Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse
Strasseninstandstellung und Neugestaltung**

Einwendungen:

Das Projekt ist aus finanziellen Gründen und angesichts der geplanten Bauzeiten zu redimensionieren und neu zu planen. Es wird für das Strassensanierungsprogramm mit Baukosten von über 20 Mio. CHF und einer Bauzeit von fast zwei Jahren gerechnet. Der finanzielle Aufwand steht in keinem Verhältnis zu einem Mehrnutzen für die betroffenen Verkehrsteilnehmer. Weder wird die Sicherheit wesentlich verbessert noch der Verkehrsfluss optimiert.

Stellungnahmen:

Die gesamten Projektkosten betragen gemäss der Kostenschätzung mit einer Genauigkeit von $\pm 20\%$ rund 20 Millionen Franken. Die Strassenbaukosten umfassen etwa 40 % der Gesamtkosten. Der Projektperimeter mit einer Länge von knapp 1.6 km umfasste eine Fläche von insgesamt 25'000 m². Die Erneuerung des dreischichtigen Strassen- und des zweischichtigen Trottoirbelags, der Abschlüsse und der Strassenentwässerung verursachen die grössten Baukosten und sind hauptverantwortlich für die abgeschätzte Bauzeit von rund zwei Jahren. Ebenfalls sind die zu sanierenden Werkleitungen (Elektrotrasse, private Grundstückanschlussleitungen) massgebend für die Bauzeit.

Im Rahmen des koordinierten Projekts werden sanierungsbedürftige Werkleitungen erneuert und die stark deformierte Fahrbahn instand gestellt. Zudem werden die bestehenden Schwachstellen für Zufussgehende und Velofahrende eliminiert. Und die Infrastruktur wird auf die zukünftige Nutzung mit Doppelgelenkbusse und einer zusätzlichen Buslinie ausgebaut.

Die Verkehrsflusssimulation hat gezeigt, dass über den ganzen Perimeter eine Verbesserung des Verkehrsflusses zu erwarten ist und insbesondere während der Abendspitzenstunde eine Reduktion der Reisezeiten resultiert (vgl. 2.2).

Die Sanierung der Tösstalstrasse erfolgt unterlaufendem Betrieb. Das heisst, die Sanierung erfolgt mit einer einspurigen Linienführung. Während die eine Strassenseite saniert wird, bleibt die andere Strassenseite für den Verkehr einspurig befahrbar. Die Steuerung erfolgt mit einer Lichtsignalanlage. Damit die Tösstalstrasse auch während der Bauzeit von täglich 15'000 bis 18'000 Motorfahrzeugen ohne grössere Verlustzeiten befahren werden kann, muss die bauliche Umsetzung mit kurzen Bauabschnitten erfolgen. Die bauliche Umsetzung der Tösstalstrasse erfolgt gemäss dem Baustellenkonzept in insgesamt 24 Etappen. Diese Vorgabe ist ein wichtiger leistungsbestimmender Parameter für die Strassenbauunternehmung. Durch die gleichzeitige Sanierung von jeweils zwei Abschnitten ist die Bauzeit bereits schon sehr optimiert. Die kalkulierte Bauzeit von rund zwei Jahren für den Abschnitt Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse der Tösstalstrasse mit einer Länge von 1.6 km kann als sehr kurz bezeichnet werden und wird für sämtliche beteiligte Personen eine grosse Herausforderung werden.

Fazit:

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

3.4 Strassenraumgestaltung

Einwendungen:

Auf die Verbreiterung der Fahrbahn im Abschnitt Zwingliplatz bis Talgutstrasse ist zu verzichten. Sie erfolgt zu Lasten des südlichen Gehwegs.

Die circa 12.75 m breite Fahrbahn nordwestlich der Haltestelle Deutweg ist mittels Markierung wie folgt aufzuteilen (von Nord nach Süd)

- 1.50 m Velostreifen Richtung Stadtzentrum
- 3.00 m Fahrstreifen Richtung Stadtzentrum
- 2.75 m Linksabbiegestreifen Richtung Breite
- 4.00 m Fahrstreifen Richtung Seen
- 1.50 m Velostreifen Richtung Seen

Gesamtbreite circa 12.75 m

Bzw. südöstlich der Haltestelle

- 1.50 m Velostreifen Richtung Stadtzentrum
- 3.00 m Fahrstreifen Richtung Stadtzentrum
- 2.70 m Linksabbiegestreifen Richtung Breite
- 3.00 m Fahrstreifen Richtung Seen
- 1.50 m Velostreifen Richtung Seen

Gesamtbreite circa 11.70 m

Stellungnahmen:

Die Breite des südlichen Trottoirs wird gemäss Projekt um rund 40 cm auf 2.0 m reduziert. Diese Breite ist nach VSS-Norm 40 070 ausreichend für die Begegnung von zwei Personen.

Die Reduktion erfolgt zugunsten der Fahrspurbreiten. Dadurch kann die Begegnung der Verkehrsteilnehmenden ermöglicht werden; insbesondere die Begegnung von Lastwagen/Lastwagen. Bei einer Reduktion des Linksabbiegestreifens in Richtung Breite auf 2.70 m würde die Begegnung von Lastwagen/Lastwagen nach VSS-Norm 40 201 verunmöglicht. Dieser Umstand würde die Verkehrssicherheit verschlechtern.

Fazit:

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

Einwendungen:

Die Insel nordwestlich der Talgutstrasse mit Engstellen beidseitig von 4.3 – 4.4 m ist schmaler auszuführen, so dass das Normalprofil auch in diesem Bereich erreicht wird. Die Minimalmasse von 1.5 m und 3 m (total 4.5 m pro Richtung) dürfen nicht unterschritten werden. Solche unerwarteten und nicht wahrnehmbaren Verengungen sind eine grosse Gefahr beim Überholen von Velos (Das legale Überholen von Velos wäre an dieser Stelle nicht mehr möglich).

**Tösstalstrasse
Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse
Strasseninstandstellung und Neugestaltung**

Stellungnahmen:

Die Durchfahrtsbreite im Bereich von Mittelschutzinsel für Velonebenverbindungen mit durchmarkierten Radstreifen beträgt nach den Standards Veloverkehr 4.5 m. Das Projekt wird dementsprechend angepasst.

Fazit:

Das Projekt wird im Sinne der Einwendung angepasst.

Einwendungen:

Die Durchfahrtsbreiten auf der Tösstalstrasse muss in beide Richtungen in allen Bereichen mindestens 4.50 Meter (3 Meter für den Autoverkehr, 1.5 Meter für den Veloverkehr) sein. Die Sicherheit zwischen Auto- und Veloverkehr muss auf dem gesamten Abschnitt der Tösstalstrasse gewährleistet sein. Gerade für den Veloverkehr ist eine kleinere Spurbreite ein erhöhtes Sicherheitsrisiko. Die Tösstalstrasse hat überkommunale Bedeutung auch für die Erschliessung des Tösstals. Eine kleinere Spurbreite erschwert auch das Durchkommen der Fahrzeuge der Blaulichtorganisationen.

Stellungnahmen:

Die Fahrspuren betragen je Fahrtrichtung 3.00 m für den motorisierten Verkehr und 1.50 m resp. 1.75 m für Velofahrende. Im Bereich zwischen der Weber- und der Scheideggstrasse wird die 9.50 m breite Fahrbahn mit zwei Fahrspuren mit je einer Breite von 3.50 m und einem 2.50 m breiten Mehrzweckstreifen anders eingeteilt. In diesem Bereich kreuzen sich zwei regionale Radrouten und es befindet sich eine wichtige Quartierzufahrt, was zu entsprechend vielen Abbiegevorgängen führt. Aus diesem Grund wird in diesem Bereich der Querschnitt verschmälert um diesen speziellen Anforderungen gerecht zu werden. Blaulichtfahrzeuge können den überfahrbaren Mittelstreifen für das Überholen der Velofahrenden nutzen.

Fazit:

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

Einwendungen:

Im Abschnitt Talgut- bis Weberstrasse soll die Spuraufteilung der Fahrbahn angepasst werden: MIV/Bus-Spur: 3 Meter; Velospur 1.75 Meter (anstelle von 3.25 MIV/Bus u. 1.5 Velo). Mit der korrigierten Spuraufteilung ist es für Busse und LKW einfacher Velos im Radstreifen mit dem notwendigen Sicherheitsabstand von 1.5 Meter zu überholen.

**Tösstalstrasse
Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse
Strasseninstandstellung und Neugestaltung**

Stellungnahmen:

Der Abschnitt Talgut- bis Weberstrasse ist als Velonebenverbindung klassiert. Gemäss den Standards Veloverkehr des Kantons Zürich sind Radstreifen auf Velonebenverbindungen mit einer Breite von 1.50 m auszugestalten. Deshalb soll die geplante Spuraufteilung beibehalten werden.

Fazit:

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

Einwendungen:

Die Aufteilung von MIV-Fahrbahn und Bushaltestelle stadteinwärts ist so auszugestalten, dass der Bus an der Bushaltestelle Depot stadteinwärts zumindest für den Verkehr, welcher am Zwingliplatz nach links abbiegt, überholbar bleibt. Alternativ soll auch eine Zusammenlegung der Bushaltestelle Depot und Deutweg geprüft werden und ob diesem Zusammenhang eine separate Busspur gebaut werden kann.

Stellungnahmen:

Die Bushaltestelle Depot ist die letzte Haltestelle vor dem Knoten Zwingliplatz und für den Betriebsablauf vom öffentlichen Verkehr sehr wichtig. Dank der nicht überholbaren Haltestelle kann sich der Rückstau bei der Lichtsignalanlage Zwingliplatz vor dem Bus abbauen und der Bus anschliessend als Pulkführer den Knoten queren, ohne Verlustzeiten einzufahren.

Würde für den Linksabbiegestreifen das Überholen erlaubt werden, könnte dieser auch vom geradeausfahrenden Verkehr dazu genutzt werden, welcher sich dann vor dem Bus einreicht und diesen behindert.

Durch die beidseitig baulichen Elemente (Mittelinseln) wird beim Knoten Talgutstrasse ein Mittelbereich geschaffen, welcher als Querungs- oder Abbiegehilfe dient. Zur Bewerkstelligung der Überholbarkeit müsste auf die stadtseitige Mittelinsel verzichtet werden, was negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit insbesondere für Velofahrende hätte.

Stellungnahme zur Zusammenlegung der Bushaltestelle Depot und Deutweg vgl. 2.2.

Fazit:

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

Einwendungen:

Auf den geplanten Mittelstreifen soll verzichtet werden. Der Mittelstreifen kann von beiden Seiten her von Autos, Lieferwagen etc. befahren werden. Unter Umständen regt der Streifen auch zum Überholen / Ausweichen an. Für den Veloverkehr ergeben sich dadurch unangenehme bis gefährliche Situationen. Da man beim Linksabbiegen / beim Einspurmanöver auf der Velohauptroute plötzlich auf entgegenkommende Fahrzeuge trifft. Anstelle des Mittelstreifens sollen konventionelle Abbiegespuren markiert werden resp. erhalten bleiben.

**Tösstalstrasse
Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse
Strasseninstandstellung und Neugestaltung**

Stellungnahmen:

Der Mittelstreifen wird durch den Fussgängerstreifen auf Höhe der Gebäude Nr. 132 und 135 mit einer nicht überfahrbaren Fussgängerschutzinsel in zwei Bereiche unterteilt. Der Bereich östlich der Insel dient als Linksabbiegestreifen von der Tösstal- in die Scheideggstrasse, er kann nicht von Linksabbiegenden von der Tösstal- in die Weberstrasse genutzt werden. Dasselbe gilt für den westlichen Teil des Mittelstreifens, dieser dient als Abbiegehilfe von der Tösstal- in die Weberstrasse, kann jedoch aufgrund des Fussgängerstreifens mit baulicher Mittelinsel nicht von den Linksabbiegenden von der Tösstal- in die Scheideggstrasse genutzt werden.

Fazit:

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

Einwendungen:

Auf die neuen Trottoirüberfahrten auf folgenden Einmündungen und/oder Kreuzungen ist zu verzichten: Talgut-, Weber-, Scheidegg- und Endlikerstrasse. Stattdessen sind die Vortrittsregelungen mit keinem Vortritt und wo nötig mit Fussgängerstreifen auf den Seitenstrassen zu markieren. Mit dem Verzicht auf die geometrischen Anpassungen im Strassenraum entfällt die Pflicht, gemäss Strassengesetz vorzugehen, insbesondere entfallen Rekursmöglichkeiten nach § 17 StrG.

Stellungnahmen:

Die Trottoirüberfahrten werden erstellt, um den Vortritt der Zufussgehenden als schwächste Verkehrsteilnehmende sicherzustellen und das Tor in die Quartierstrassen darzustellen.

Die Trottoirüberfahrten alleine sind nicht der Grund für die Mitwirkung der Bevölkerung nach Strassengesetz. Mit dem Projekt werden bestehende Schwachstellen für Zufussgehende wie z. B. Verbreiterung des nordseitigen Trottoirs oder die Bushaltestellen auf die um 7 m längeren Doppelgelenkbusse ausgebaut.

Die Bevölkerung bewusst von der Mitwirkung auszuschliessen, wird in Winterthur bei einem Projekt in dieser Grössenordnung nicht angestrebt.

Fazit:

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

**Tösstalstrasse
Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse
Strasseninstandstellung und Neugestaltung**

Einwendungen:

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens, der Hauptroute Stadtbus und eines hohen Schwerverkehrsanteils ist und bleibt der Abschnitt Weberstrasse – Tösstalstrasse - Scheideggstrasse auch in Zukunft für Velos nur eingeschränkt attraktiv. Dies vor allem für schwächere Velofahrer. Die Frequenzen des motorisierten Verkehrs auf der Tösstalstrasse liegen über dem Dreifachen des Maximums für Mischverkehr auf Velo-Hauptverbindungen (Velostandards ZH 2023 Kapitel 4.2 (bis max. 5000 DTV), Kapitel 4.10).

Wir haben aus diesen Gründen anlässlich der Revision des kommunalen Richtplans beantragt, zusätzlich eine direkte(re), via die Talgutstrasse verlaufende Veloverbindung zwischen den Quartieren südliche und nördlich der Tösstalstrasse in das Velonetz aufzunehmen. Um auf dieser zusätzlichen Verbindung das Queren der Tösstalstrasse so einfach und attraktiv wie möglich zu gestalten, soll auf die Erstellung der beiden Trottoirüberfahrten Talgutstrasse verzichtet werden.

Stellungnahmen:

Das vorliegende Vorprojekt sieht im Anschlussbereich an die Tösstalstrasse keine Anpassung der Situation vor, an der Talgutstrasse ist bereits heute eine Trottoirüberfahrt vorhanden. Die Querung der Tösstalstrasse wird jedoch mit einem grosszügig aufgespannten Mittelbereich für Velofahrende attraktiver und sicherer gestaltet (etappiertes Queren).

Für die Komfortsteigerung werden die Trottoirüberfahrten quartierseits mit einer sanften Anrampung ergänzt, sodass sie für Velofahrende problemlos überfahren werden können und für die zu Fuss Gehenden entlang der Tösstalstrasse in diesem Bereich weiterhin eine durchgängige, sichere und komfortable Infrastruktur vorhanden ist.

Fazit:

Aus oben genannten Gründen wird darauf verzichtet, das Projekt im Sinne der Einwendung anzupassen. Jedoch wird das Projekt mit den sanften Anrampung optimiert.

Einwendungen:

Auf der Velohauptroute (Richtplan: regionale Radroute bestehend) Weberstrasse – Tösstalstrasse – Scheideggstrasse sollen keine Trottoirüberfahrten erstellt werden. Gemäss dem Astra-Handbuch Veloverkehr in Kreuzungen ist bei wichtigen Velorouten auf Trottoirüberfahrten zu verzichten (Seite 31). Für den Veloverkehr sind die Anrampung der Trottoirüberfahrten aus Sicherheits- und Komfortgründen problematisch. Sie sind daher nicht empfohlen für Velobahnen und Velohaupttrouten (Seite 53). Auch die VSS-Normen regeln: „Wichtige Veloverbindungen sind nicht über Trottoirüberfahrten zu führen“ (SN 640 242 Ziffer 15.2.4).

**Tösstalstrasse
Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse
Strasseninstandstellung und Neugestaltung**

Stellungnahmen:

Mit den zusätzlichen Trottoirüberfahrten entstehen entlang der Tösstalstrasse beidseitig durchgehende Trottoirs. Damit wird die Fussgängerverbindung entlang dieser Hauptachse und im Bereich vom Quartierzentrum direkt, komfortabel und sicher geführt. Somit sind die Zufussgehenden als schwächste Verkehrsteilnehmende gegenüber dem Verkehr auf der Fahrbahn vortrittberechtigt und entlang der Tösstalstrasse immer im direkten Sichtbereich des Verkehrs geführt. Für die Komfortsteigerung für Velofahrende werden die Trottoirüberfahrten quartierseits mit einer sanften Anrampung ergänzt, sodass sie für Velofahrende problemlos überfahren werden können.

Fazit:

Aus oben genannten Gründen wird darauf verzichtet, das Projekt im Sinne der Einwendung anzupassen. Jedoch wird das Projekt mit den sanften Anrampungungen optimiert.

Einwendungen:

Die verbleibenden Trottoirüberfahrten sind auf Seite der einmündenden Strassen mit Anrampungungen und Schachbrettmuster gemäss SN 640 242 ohne Steine quer zur Fahrriichtung auszuführen, bzw. ohne Anschlag/Anrampung bei Wegen und Strassen ohne Trottoir.

Stellungnahmen:

Die Trottoirüberfahrten sollen gemäss Einwendung mit einer sanften Anrampungung und Schachbrettmuster ausgestaltet werden.

Fazit:

Das Projekt wird im Sinne der Einwendung angepasst.

Einwendungen:

Eine Reduktion der Insellänge bzw. Weglassung der Schutzinsel für Velofahrer an der Einmündung der Endlikerstrasse in die Tösstalstrasse.

- Laut den derzeit vorliegenden Plänen scheint der erforderliche Kurvenradius für aus der Endlikerstrasse stadteinwärts in die Tösstalstrasse abbiegende Fahrzeuge (Autos, Velos, etc.) nicht gegeben. Die Möglichkeit zum Überfahren der Insel würde deren Schutzmöglichkeit in Frage stellen.
- Einen speziellen Inselteil für Fahrradfahrer ist nicht notwendig, da relativ wenige Fahrradfahrer die Strasse an dieser Stelle queren (Grund: Endliker- und Hörnlistrasse führen in dieselbe Richtung).
- Zudem droht beim Einspuren von der Tösstalstrasse stadteinwärts in die Endlikerstrasse bzw. von der Tösstalstrasse stadtauswärts in die Hörnlistrasse Gefahr durch Fahrzeuge von hinten, wovon eine Schutzinsel in der Mitte kaum schützt.

**Tösstalstrasse
Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse
Strasseninstandstellung und Neugestaltung**

Stellungnahmen:

Der Inselkopf der Querungshilfe wird überfahrbar ausgestaltet. Dadurch können sämtliche Fahrbeziehungen ermöglicht werden.

Fazit:

Das Projekt wird im Sinne der Einwendung angepasst.

Einwendungen:

Der Vorgarten im Bereich des Wohnteils des Schutzobjekts Tösstalstrasse 185 soll als wichtiges typologisches Element erhalten bleiben, inklusive des Baumes. Dies wäre durch eine Verengung des Trottoirs auf 2 Meter möglich. Eine Verkleinerung des Vorgartens um maximal 100 cm an der östlichen Ecke wäre akzeptabel. Die Erhaltung des Nussbaumes ist zu prüfen. Falls dies nicht möglich ist, soll eine adäquate Ersatzpflanzung (Nussbaum) vorgesehen werden.

Stellungnahmen:

Eine Verengung des Trottoirs auf eine Breite 2.0 m ist vorliegend möglich. Die minimale Breite nach VSS-Norm 40 070 ist dennoch eingehalten. Der Erhalt des Nussbaumes wird trotzdem aller Voraussicht nach nicht möglich sein. Zusammen mit der Eigentümerschaft ist der Standort einer adäquaten Ersatzpflanzung festzulegen.

Fazit:

Das Projekt wird im Sinne der Einwendung angepasst.

Einwendungen:

Auf den Ausbau der Trottoirs ist zu verzichten. Es besteht kein ausgewiesener Bedarf nach Verbreiterung der Trottoirs.

Stellungnahmen:

Das nördliche Trottoir im Abschnitt Talgutstrasse bis Buswendeschlaufe Waldegg weist heute eine Breite von 1.50 m auf. Für die Begegnung von zwei Personen sind Trottoire nach VSS-Norm 40 070 mit einer minimalen Breite von 2.00 m auszugestalten. Gemäss den Projektierungsgrundsätzen nach § 14 StrG sind die Bedürfnisse der Zufussgehenden angemessen zu berücksichtigen. Aus diesen Gründen ist eine Verbreiterung des Trottoirs von 1.50 m auf 2.00 m angemessen.

Fazit:

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

**Tösstalstrasse
Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse
Strasseninstandstellung und Neugestaltung**

Einwendungen:

Die Verengung der Scheideggstrasse vor der Einmündung in die Tösstalstrasse ist schleifend statt mit ca. 45° auszuführen. Ansonsten müssen Velofahrer auf der Velohauptroute an dieser Stelle Handzeichen links geben. Dies ist nicht angemessen.

Stellungnahmen:

Die Verengung der Scheideggstrasse vor der Einmündung in die Tösstalstrasse wird schleifend ausgeführt. Der Standort des Unterflurcontainers wird dementsprechend optimiert.

Fazit:

Das Projekt wird im Sinne der Einwendung angepasst.

3.5 Lichtsignalanlagen

Einwendungen:

Der Knoten Landvogt Waser-Strasse ist zu überarbeiten und ohne Fussgängerinseln zu planen. Anstelle der Fussgängerinseln sollen die Randbereiche aufgewertet werden. Mit Fussgängerinseln ist in den Randbereichen der Verlust an Aufenthaltsqualität viel zu gross. Zusätzlich entstehen im Kreuzungsbereich sehr lange Querungen für Zufussgehende. Auch die Organisation „Fussverkehr Schweiz“ spricht sich aus diesen Gründen für ein Weglassen von Mittelinseln bei LSA gesteuerten Knoten aus.

Stellungnahmen:

Die Tösstalstrasse weist im Knotenbereich eine hohe Verkehrsbelastung von rund 15'000 Fahrzeugen pro Tag auf. Alle vier Fussgängertreifen sind Schulwegquerungen und der Knoten ist ein Unfallschwerpunkt. Mit der Anordnung von Mittelinsel wird die allgemeine Sicherheit für die Zufussgehenden erhöht, was höher gewichtet wird als die Aufenthaltsqualität an einem stark befahrenen Verkehrsknoten.

Fazit:

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

Einwendungen:

Bei den Fussgängerquerungen über die Landvogt-Waser- und die Heinrich-Bosshard-Strasse ist auf die Mittelinsel zu verzichten. Die Fussgängerübergänge sind von Ampel unterstützt und können ohne Mittelinsel gequert werden.

**Tösstalstrasse
Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse
Strasseninstandstellung und Neugestaltung**

Stellungnahmen:

Die Tösstalstrasse weist im Knotenbereich eine hohe Verkehrsbelastung von rund 15'000 Fahrzeugen pro Tag auf. Alle vier Fussgängertreifen sind Schulwegquerungen und der Knoten ist ein Unfallschwerpunkt. Mit der Anordnung von Mittelinsel wird die allgemeine Sicherheit für die Zufussgehenden erhöht.

Fazit:

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

Einwendungen:

Die bestehende Lichtsignalanlage auf Höhe Weberstrasse ist zu erhalten. Eine Lichtsignalanlage schafft im Gegensatz zu einem diffusen Mischverkehrsstreifen Klarheit. Aufgrund dieser Lichtsignalanlage können Schüler aus dem Gebiet südwestlich der Tösstalstrasse auf dem Schulweg zum Schulhaus Gutschick die Strasse sicher überqueren.

Stellungnahmen:

Der Mittelstreifen dient als Abbiegehilfe für Fahrzeuge von der Tösstal- in die Scheidegg- oder Weberstrasse und nicht als Querungshilfe für Zufussgehende. Für diese sind zwei markierte Fussgängerstreifen mit jeweils baulichen Mittelschutzinsel vorhanden.

Der Abbau der Lichtsignalanlage wurde von einem externen Gutachter überprüft, dieser kommt zum Schluss, dass die Einrichtung eines unregulierten Fussgängerstreifens empfohlen wird, sofern die Geschwindigkeit im Strassenabschnitt auf 30 km/h gesenkt wird. Eine sichere Schulwegquerung für die Altersklassen von 4 bis 7 Jahren kann über die stark befahrene Tösstalstrasse ohne Schulweghilfen nicht angeboten werden, unabhängig von der Art der Steuerung (mit oder ohne Lichtsignalanlage).

Fazit:

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

3.6 Bushaltestellen

Einwendungen:

Die Anordnung der Bushaltestellen ist so zu gestalten, dass es keine Engstellen hat, solange kein Bus hält. Das heisst, ausserhalb der Tempo-30-Zone müssen die Fahrbahnen immer mindestens 4.5 m (1.50 m + 3.00 m) breit sein.

Stellungnahmen:

Die Durchfahrtsbreiten im Bereich der Bushaltestellen betragen bei sämtlichen Haltekanten ausserhalb der Tempo-30-Zone minimal 4.50 m. Da heisst, die Überholbarkeit für Velofahrende ist gewährleistet.

Fazit:

Das Vorprojekt berücksichtigt die Einwendung bereits.

Einwendungen:

Die projektierte Wartehalle der Haltestelle Endliker stadteinwärts ist um ca. 17.40 Meter an ihre derzeitige Position zu verschieben. Die aktuelle Position der Wartehalle sollte aus städtebaulicher Sicht beibehalten werden. Zusätzlich könnte im Bereich der zweiten Tür der Busse eine Sitzbank angebracht werden. Der Blick auf das Schutzobjekt Tösstalstrasse 185 ist aus denkmalpflegerischer Sicht von grosser Bedeutung, weshalb der Neubau im Vergleich zur Baulinie zurückversetzt wird. Die vorgesehene Position der Wartehalle behindert diesen Blick erneut. Ausserdem entsteht durch den Abstand von 2.2 Metern zum Neubau eine prekäre Situation.

Stellungnahmen:

Heute ist die Bushaltestelle Endliker von 300 Personen pro Tag frequentiert. Mit der Aufhebung der Bushaltestelle Gutschick werden die Einsteigerzahlen aller Voraussicht nach stark ansteigen. Die Wartehallen werden im Bereich der 2. Türe positioniert, damit der Fahrgastwechsel von Fahrgästen mit Rollatoren, Rollstühlen oder Kinderwagen möglichst ohne Zeitverlust erfolgen kann. Denn sämtliche Linienbusse verfügen im Bereich der 2. Türe über eine Stellfläche. Damit diese Fahrgäste wettergeschützt auf den Bus warten können, ist die Wartehalle im Bereich der 2. Türe zu positionieren.

Auf die Seitenwände der Wartehalle kann bei der Bushaltestelle Endliker verzichtet werden, dadurch kann diese um rund einen Meter näher an die Tösstalstrasse herangerückt werden. Der Abstand von der Wartehalle zum Neubau wird dadurch auf rund 3.20 m vergrössert. Es besteht die Möglichkeit die Fahrleitungen an einem Hausanker aufzuhängen, somit könnte auf den Fahrleitungsmasten verzichtet werden.

Fazit:

Das Projekt im Sinne der Einwendung teilweise angepasst.

**Tösstalstrasse
Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse
Strasseninstandstellung und Neugestaltung**

Einwendungen:

Die Wartehalle Endliker stadteinwärts ist im Zusammenhang mit dem Neubauprojekt auf dem Grundstück MA1867 zu planen. Die Kosten für eine konventionelle Wartehalle in Höhe von CHF 80'000 plus ca. CHF 20'000 für Fundamente würden dabei nicht überschritten und die Vorgaben von Stadtbus würden eingehalten.

Stellungnahmen:

Für die Wiedererkennbarkeit für die Fahrgäste werden bei stark frequentierten Bushaltestellen in Winterthur standardisierte Wartehallen eingesetzt. Bei standardisierten Wartehallen sind der Betrieb und Unterhalt – insbesondere der Ersatz von defekten Einzelteilen – einfacher und rascher.

Fazit:

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

Einwendungen:

Die im Projekt vorgesehenen Fahrbahnhaltestellen für die Busse sind durch Haltestellen in Buchten zu ersetzen oder aber, in Einzelfällen, ein Überholen der haltenden Busse durch die Anordnung der Fussgänger-Schutzinseln in ausreichendem Abstand zu den Haltestellen zu ermöglichen.

Stellungnahmen:

Vgl. Kapitel 2.2

Fazit:

Es wird darauf verzichtet, das Projekt im Sinne der Einwendung anzupassen.

Einwendungen:

Fahrbahnhaltestellen zur Bevorzugung sind grundsätzlich zu begrüssen. Bei den Fahrbahnhaltestellen insbesondere der Haltestelle Sportpark ist darauf zu achten, dass überholende Velos genügend Platz bleibt und diese sich nicht zwischen Bus und Insel durchzwängen müssen. Die Lage der Haltestellen sollte so eingerichtet sein, dass auch für Velofahrer ein Überholen des Busses möglich bleibt.

Falls ein Überholen vermieden werden muss, ist darauf zu achten, dass dies auch wirklich räumlich verunmöglicht wird. Grundsätzlich soll ein Überholen mit dem Velo aber ermöglicht werden.

**Tösstalstrasse
Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse
Strasseninstandstellung und Neugestaltung**

Stellungnahmen:

Die Durchfahrtsbreiten für den motorisierten Verkehr bei nicht überholbaren Bushaltestellen betragen 4.50 m; mit Ausnahme der Bushaltestelle Waldegg stadtauswärts. Bei dieser Haltestelle, die sich in der Tempo-30-Zone befindet, beträgt die Durchfahrtsbreite 3.50 m.

Linienbusse weisen eine Breite von rund 2.55 m auf. Für geübte Velofahrende ist das sichere Überholen eines stehenden Busses bei einer Durchfahrtsbreite von 4.50 m gewährleistet. Bei der Bushaltestelle Waldegg stadtauswärts wird das Überholen des stehenden Busses durch die bauliche Mittelschutzinsel auch für Velofahrende verunmöglicht.

Fazit:

Das vorliegende Projekt berücksichtigt die Einwendung bereits.

Einwendungen:

Die geplante Bushaltestelle, im Projektplan Haltestelle Waldegg bezeichnet, vor der Liegenschaft MFH Tösstalstrasse 151, 8400 Winterthur, direkt auf der südlichen Grundstücksgrenze vor dem Mehrfamilienhaus ist inakzeptabel und deshalb nicht auszuführen.

Die damit zusammenhängende Landabtretung, Rodung eines Baumes und einer Hecke und Verschiebung der bestehenden Grenzmauer ist ebenfalls inakzeptabel.

Insgesamt wäre diese geplante Bushaltestelle eine unerträgliche Belastung für die Bewohner des Mehrfamilienhauses Tösstalstrasse 151 hinsichtlich Lärmes, Littering, Einsicht in die Privatsphäre etc. völlig unzumutbar und deshalb definitiv inakzeptabel.

Stellungnahmen:

Mit der neuen Platzierung der Bushaltestellen (stadteinwärts und -auswärts liegende Haltestellen befinden sich jeweils auf derselben Höhe) wird die Zugänglichkeit aus dem Quartier verbessert und damit die Attraktivität des ÖV gesteigert. Durch die Neuordnung der stark frequentierten Bushaltestelle Waldegg stadteinwärts ins Quartierzentrum verkürzen sich die Fusswege (insb. aus der am meisten genutzten Scheideggstrasse) von und zur Haltestelle merklich (vgl. Kapitel 2.2). Für die stadteinwärts täglich rund 600 einsteigenden Fahrgäste muss eine, insbesondere für gehbehinderte Personen, gut platzierte Wartehalle mit Sitzmöglichkeit angeboten werden.

Die Bäume, Büsche und Hecken, welche dafür gerodet werden müssen, werden adäquat ersetzt, damit die gewünschte Schutzfunktion gegen Lärm und Einsicht bestmöglich wieder hergestellt wird. Gegen Littering (welches sich dank Wartehallen und Abfalleimer «besser bündelt») geht das Tiefbauamt mehrmals wöchentlich vor.

Die stadteinwärts liegende Haltestelle ist überholbar, weshalb sich kein Verkehrsstau hinter dem wartenden Bus bilden wird, welcher weitere Lärmbelastung zur Folge haben könnte.

Fazit:

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

**Tösstalstrasse
Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse
Strasseninstandstellung und Neugestaltung**

Einwendungen:

Die Dilatationsfugen der Betonplatte ist jeweils bei einer Steinfuge anzuordnen. Durch die durchgehenden Fugen ist das Erscheinungsbild der Betonplatte stimmiger, der Strassenraum wird gestalterisch aufgewertet. Die Norm 16.86 des Tiefbau- und Entsorgungsdepartement der Stadt Zürich (TED-Norm) schreibt die durchgehende Fuge vor. Dies soll auch in die Normalien der Stadt Winterthur aufgenommen werden.

Stellungnahmen:

Die Randsteinelemente der Bushaltestelle, Zürich-Bord sind 1.0 m lang. Der Bordstein wurde vom Tiefbauamt der Stadt Zürich entwickelt. Das bewährte Produkt wird auch in Winterthur eingesetzt.

Aufgrund der Fahrzeugbreite der Busse werden die Betonplatten in Bushaltestellen in einer Breite von 3.0 m ausgeführt. Gemäss der Richtlinie 53.21 des Tiefbauamtes der Stadt Winterthur beträgt die Feldlänge 4.5 m (1.5 x B). Auch der Stadt Zürich werden die Betonplatten gemäss der TED-Norm 17.51 in der Grösse 4.5 x 3.0 m ausgeführt.

Auch in anderen Städten und Kantonen werden die Bushaltestellen analog der Stadt Winterthur ausgeführt. Dies weil aufgrund der Erfahrungen die erforderliche Langlebigkeit und Beständigkeit der nicht bewehrten Betonplatten mit diesen Grundmassen gegeben ist und es der Regel der Baukunst entspricht.

Fazit:

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

Einwendungen:

Damit das Überholen von stehenden Bussen ermöglicht wird, ist bei Fahrbahnhaltestellen auf Verbauungen im Mittelbereich zu verzichten. Für Fahrzeuge, die auf der ganzen Strecke hinter dem Bus herfahren müssen, reduziert sich die Durchschnittsgeschwindigkeit auf 15 bis 20 km/h, was ein massiver Einschnitt und Zeitverlust im Vergleich zum Status Quo darstellt.

Stellungnahmen:

Vgl. Kapitel 2.2

Fazit:

Es wird darauf verzichtet, das Projekt im Sinne der Einwendung anzupassen.

Einwendungen:

Die Bushaltestelle Sportpark stadteinwärts ist so auszugestalten, dass der haltende Bus vom MIV überholt werden kann. Für die Priorisierung des Busses ist es nicht nötig, die zweite Haltestelle vor dem Knoten für den Geradeausverkehr nicht überholbar auszugestalten.

**Tösstalstrasse
Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse
Strasseninstandstellung und Neugestaltung**

Stellungnahmen:

Vgl. Kapitel 2.2

Fazit:

Es wird darauf verzichtet, das Projekt im Sinne der Einwendung anzupassen.

Einwendungen:

Die Bushaltestelle Waldegg stadtauswärts ist so auszugestalten, dass der haltende Bus vom MIV überholt werden kann.

Für die Priorisierung des Busses über den Knoten Landvogt-Waser-Strasse genügt es, eine Haltestelle vor dem Knoten nicht überholbar auszugestalten.

Stellungnahmen:

Vgl. Kapitel 2.2

Fazit:

Es wird darauf verzichtet, das Projekt im Sinne der Einwendung anzupassen.

Einwendungen:

Die Bushaltestelle Endliker sind so auszugestalten, dass der haltende Bus vom MIV überholt werden kann.

Stellungnahmen:

Vgl. Kapitel 2.2

Fazit:

Es wird darauf verzichtet, das Projekt im Sinne der Einwendung anzupassen.

**Tösstalstrasse
Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse
Strasseninstandstellung und Neugestaltung**

Einwendungen:

Die Prüfung eines Verzichts auf jeweils eine ÖV-Haltestelle pro Fahrtrichtung an der Tösstalstrasse im Bereich vom Zwingliplatz bis zur Landvogt-Waser-Strasse.

- Eine ÖV-Haltestelle weniger würde die Fahrzeiten für alle Fahrgäste deutlich senken, während für einige wenige der Fussweg in geringem Umfang zunimmt.
- Eine Haltestelle weniger würde auch die Verkehrssituation für die anderen Verkehrsträger und damit insgesamt entschärfen.
- Eine Ausdünnung der Haltestellen wäre insbesondere stadteinwärts prüfenswert, wo die Haltestellenabstände teilweise nur 250 bis 300 Meter betragen.
- Gerade bei solch umfassenden Umbauten wäre ein Überdenken des bisherigen Haltestellenkonzepts angezeigt.
- Ein Verzicht auf eine Haltestelle würde zudem die Kosten und die Bauzeit des Projekts reduzieren.

Stellungnahmen:

Im Rahmen des Projekts sind in beide Fahrtrichtungen analog dem Bestand fünf Haltestellen im Perimeter vorgesehen. Die Lagen der Haltestellen werden mit dem Projekt auf die Quartierzugänge optimiert.

Mit einem Verzicht einer Haltestelle je Fahrtrichtung würde sich der Haltestellenabstand stadteinwärts von heute 300 m auf 400 m und stadtauswärts von 350 m auf 460 m erhöhen. Mit dieser Massnahme erhöhen sich die Fussweglängen von und zu den Haltestellen merklich, was zu einer Minderung der Attraktivität der nachfragestärksten Stadtbuslinie 2 führen würde.

Die Anzahl der Haltestellen hat keinen massgebenden Einfluss auf die Bauzeit.

Fazit:

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

3.7 Erschliessung Liegenschaften

Einwendungen:

Der Ökonomieteil des Schutzobjekts, Tösstalstrasse 185, soll als Zugang für Velos an die Strasse angebunden werden. Dadurch würde das Gebäude aufgewertet und dem Bestand gerecht, der als Ökonomiebau direkt an die Strasse grenzt. Die geplante Hecke/Rabatte müsste um ca. 6.40 Meter verkürzt werden, und auf die Pflanzung eines Baumes (Vorführung Allee) müsste verzichtet werden. Zudem müsste der Randstein in diesem Bereich abgesenkt werden.

**Tösstalstrasse
Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse
Strasseninstandstellung und Neugestaltung**

Stellungnahmen:

Im Sinne des Stadtbildes kann die geplante Rabatte um 6.40 m eingekürzt werden. Die Baumpflanzung erfolgt stattdessen mit einem befahrbaren Schutzrost. Die Absenkung kann somit verlängert werden.

Fazit:

Das Projekt wird im Sinne der Einwendung angepasst.

Einwendungen:

Für die komfortable und ungehinderte Velozufahrt auf den öffentlichen, denkmalgeschützten Depotplatz ist die Randsteinabsenkung von der Flucht Bürogebäude Tösstalstrasse 86 bis aktuelle Heckenbepflanzung (vis-à-vis Rosinliweg) zu verlängern.

Stellungnahmen:

Die Randsteinabsenkung wie auch die Markierung im Bereich der geplanten Velozufahrt wird verlängert.

Fazit:

Das Projekt wird im Sinne der Einwendung angepasst.

3.8 Signalisationen/Markierungen

Einwendungen:

Weil im Abschnitt Waldeggweg/Weberstrasse – Tösstalstrasse – Scheideggstrasse eine Velohauptroute verläuft wird der vorgesehene Tempo 30 Abschnitt begrüsst. Tempo 30 unterstützt in diesem Bereich die Velohauptroute. Das Geschwindigkeitsregime entschärft auf der Velohauptroute insbesondere das Konfliktpotential bei den Linksabbiegemanevern des Veloverkehrs.

Stellungnahmen:

Besten Dank für die Würdigung der Massnahme.

Fazit:

-

Einwendungen:

Die aufgelegten Pläne sehen für den Bereich zwischen den Querstrassen Weberstrasse und Scheideggstrasse eine Reduktion des Temporegimes auf der Tösstalstrasse auf 30 Kilometer pro Stunde vor. Tempo 30 soll im gesamten Projektperimeter geprüft und mindestens im Bereich zwischen Zwingliplatz und Scheideggstrasse realisiert werden.

**Tösstalstrasse
Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse
Strasseninstandstellung und Neugestaltung**

Stellungnahmen:

Gemäss Zielbild Temporegime der Stadt Winterthur (Juli 2021) werden in einer ersten Etappe (Etappe «Morgen») bis 2025 Temporeduktionen auf Hauptstrassen zuerst dort umgesetzt, wo die sozialen Funktionen der Strasse gegenüber der verkehrlichen Funktion eine bedeutendere Rolle spielen, sprich rund um die Altstadt und in den Quartierzentren. Bis 2040 sollen die Zonen schrittweise bis zum Zusammenschluss ausgedehnt werden.

Fazit:

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

Einwendungen:

Auf dem ganzen Strassenabschnitt soll Tempo 50 gelten, auf Tempo 30 ist zu verzichten. Weiter soll auf den Mehrzweckstreifen in der Mitte der Fahrbahn verzichtet werden, stattdessen ist weiterhin eine Linksabbiegespur stadtauswärts in die Scheideggstrasse zu markieren. Zudem soll der Fussgängerstreifen mit Mittelinsel östlich der Weberstrasse in der Lage unverändert bleiben. Weiter ist für das Linksabbiegen von der Tösstal- in die Weberstrasse ein Warteraum für Velo und MIV bereitzustellen.

Stellungnahmen:

Gemäss dem vom Stadtrat verabschiedeten Zielbild Temporegime der Stadt Winterthur (Juli 2021) werden in einer ersten Etappe (Etappe «Morgen») bis 2025 Temporeduktionen auf Hauptstrassen umgesetzt, wo die sozialen Funktionen der Strasse gegenüber der verkehrlichen Funktion eine bedeutendere Rolle spielen, sprich rund um die Altstadt und in den Quartierzentren. Deshalb ist im Quartierzentrum zwischen der Weber- und der Scheideggstrasse Tempo 30 vorgesehen.

Der angedachte Mittelstreifen erfüllt die Funktion des in der Einwendung geforderten Warteraumes für Velofahrende und abbiegende Fahrzeuge und dient als akzentuierendes und raumgliederndes Element, welches den verkehrsorientierten Charakter in diesem für das Quartier wichtigen Bereich senkt. Die Fussgängerstreifen können in die Mittelzone integriert werden. Der Fussgängerstreifen mit Mittelinsel östlich der Weberstrasse bleibt im Sinne der Einwendung in der Lage unverändert.

Fazit:

Aus den oben genannten Gründen wird das Projekt teilweise im Sinne der Einwendung angepasst.

**Tösstalstrasse
Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse
Strasseninstandstellung und Neugestaltung**

Einwendungen:

Der Fussgängerstreifen auf Höhe Weberstrasse soll um ca. 10 Meter nach Osten versetzt werden. Die Linksabbiegespur in die Weberstrasse ist mit der jetzt geplanten Lage nur ca. 9 m lang, mit einer Verschiebung Richtung Ost kann sie um bis zu 10 m (10 m wäre die alte Lage des FG-Streifens) verlängert werden. Die ergibt für das Einspuren mehr Zeit. Sollte schon ein Linksabbieger in der Spur warten, hat es dahinter auch noch Platz für weitere Fahrzeuge und die Wahrscheinlichkeit, dass ein abbiegendes Fahrzeug (Velo oder Auto) auf der Hauptfahrbahn warten muss, verringert sich stark.

Stellungnahmen:

Zur Verlängerung des Verflechtungsbereiches wird der Fussgängerstreifen auf Höhe der Weberstrasse um rund 9 m in Richtung Seen verschoben.

Fazit:

Das Projekt wird im Sinne der Einwendung angepasst.

Einwendungen:

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit soll am Zwingliplatz Richtung Altstadt für die Velofahrer mit Fahrtrichtung Altstadt ein Velosack eingerichtet werden.

Stellungnahmen:

Am Zwingliplatz wird in Fahrtrichtung Altstadt eine vorgezogene Haltelinie (Velosack) für die Velofahrenden markiert.

Fazit:

Das Projekt wird im Sinne der Einwendung angepasst.

Einwendungen:

Beim Knoten Landvogt-Waser soll auf der Tösstalstrasse stadteinwärts auf den Aufstellbereich für Linksabbiegende Velofahrende «Velosack» verzichtet werden. Das Angebot "indirektes Linksabbiegen" ist ausreichend.

Stellungnahmen:

Das indirekte Linkabbiegen stellt ein ergänzendes Angebot für weniger geübte Velofahrende dar, welche sich bei einem Linkabbiegemanöver zusammen mit dem motorisierten Individualverkehr unsicher fühlen.

Fazit:

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

**Tösstalstrasse
Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse
Strasseninstandstellung und Neugestaltung**

Einwendungen:

Im Bereich der Einmündung des Hulfteggfusswegs ist der Radstreifen stadtauswärts durchgehend zu markieren.

Stellungnahmen:

Der Radstreifen im Bereich der Einmündung wird ergänzt und somit durchgehend markiert.

Fazit:

Das Projekt wird im Sinne der Einwendung angepasst.

3.9 Parkierung

Einwendungen:

Die Parkplätze zwischen den Bäumen an der Tösstalstrasse sind aufzuheben. Parkierende behindern beim Parkieren oft den Verkehrsfluss, auch den Linienbusverkehr. Für Radfahrende stellen fahrbahnseitig aus- und einsteigende Fahrzeuginsassen bei leider oft zu beobachtendem unvorsichtigem Öffnen der Türen eine Gefahr dar, die zu schweren, mitunter tödlichen Verletzungen führen können.

Stellungnahmen:

Die Aufhebung der bestehenden Parkfelder zwischen den Bäumen im Abschnitt Hulfteggfussweg bis Hörnlistrasse ist im Projekt bereits vorgesehen.

Fazit:

Das Projekt entspricht bereits dem Sinne der Einwendung.

Einwendungen:

An den vier Parkplätzen an der Scheideggstrasse soll festgehalten werden, oder die Parkplätze sollen im Quartier ersetzt werden. Der Verlust von Parkplätzen durch das Projekt soll möglichst gering gehalten werden. Im Gegensatz zu den zwölf Parkplätzen entlang der Tösstalstrasse (zwischen Hulfteggfussweg und Endlikerstrasse), wird der Verkehr auf der Tösstalstrasse vom Ein-/ Ausparken in diese Parkplätze nicht behindert.

Stellungnahmen:

Durch die Aufhebung der vier Parkplätze können Grünflächen und Aufenthaltsqualität für diesen für das Quartier wichtigen Bereich geschaffen werden. Die Vorteile dieser Umgestaltung überwiegen in der Gesamtabwägung die Aufhebung von vier Parkfeldern. Ein Ersatz wird nicht angestrebt.

Fazit:

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

3.10 Strassenlärm

Einwendungen:

Das Projekt soll um lärmreduzierende Massnahmen ergänzt werden. Die Ziele des Projekts sind deshalb um eine Reduktion des Strassenlärms zu ergänzen (beispielsweise lärmreduzierende Strassenbeläge).

Stellungnahmen:

Nach Art. 8 Abs. 2 Lärmschutzverordnung müssen die Lärmemissionen der gesamten Anlage mindestens so weit begrenzt werden, dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden. Beim Projekt Tösstalstrasse sind an der Quelle lärmreduzierende Strassenbeläge und bei der Empfängerin resp. beim Empfänger Ersatzmassnahmen vorgesehen. Das heisst, alle Fenster von lärmempfindlichen Räumen, deren Belastung die Immissionsgrenzwerte überschreitet, sind die Fenster zu Lasten der Strasseneigentümerin zu dämmen.

Die zu dämmenden Fenster sind dem Akustischen Projekt, das mit der Auflage nach § 16 StrG publiziert wird, zu entnehmen.

Fazit:

Das vorliegende Projekt berücksichtigt die Einwendung bereits.

3.11 Bäume/Grünflächen

Einwendungen:

Die vier Bäume entlang der südöstlichen Zufahrt zum Knoten «Tösstalstrasse/Landvogt-Waser-Strasse, Heinrich-Bosshard-Strasse» sollen erhalten bleiben. Die Strassenverbreiterung für die Schaffung der Mittelschutzinsel soll südseitig erfolgen.

Stellungnahmen:

Die südliche Strassenverbreiterung für die Schaffung der Mittelschutzinsel hätte zur Folge, dass bei der Liegenschaft Tösstalstrasse 222 über die gesamte Grenzlänge ein 1.50 m breiter Landstreifen erworben werden müsste. Bei der Liegenschaft Tösstalstrasse 222 ist ein Ersatzneubau geplant, welcher mit Baubewilligung vom 15.05.2023 genehmigt wurde. Das Projekt wurde in enger Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt entwickelt. Eine Anpassung des Projekts ist zum heutigen Zeitpunkt nicht mehr angezeigt.

Mit dieser Massnahme würde zudem bei der Haltestelle Waser stadtauswärts ein horizontaler Versatz von 3.00 m entstehen, welcher sich negativ auf die Strassengeometrie auswirken würde.

Fazit:

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

**Tösstalstrasse
Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse
Strasseninstandstellung und Neugestaltung**

Einwendungen:

Im Bereich Tösstalstrasse 122 – 128 ist ein schmaler Grünstreifen mit niedriger Bepflanzung zu erstellen. Bei der Busschlaufe Waldegg verläuft das Trottoir mit einer Breite von lediglich 2 Meter direkt an der Strasse. Hier soll das Trottoir auf 2.2 bis 2.5 m verbreitert werden.

Stellungnahmen:

Zur Reduktion des Versiegelungsgrades kann vor den Liegenschaften Tösstalstrasse 122, 124 und 126 je ein Grünstreifen erstellt werden. Im Bereich der Liegenschaft Tösstalstrasse 128 kann der bereits geplante Grünstreifen um neun Meter verlängert werden.

Das Trottoir im Bereich der Busschlaufe Waldegg wird im Sinne der Einwendung verbreitert.

Fazit:

Das Projekt wird im Sinne der Einwendung angepasst.

Einwendungen:

Aus Gründen der besseren Planlesbarkeit sollen Bäume die entfernt werden, künftig wieder gelb dargestellt werden. Es soll vor der Projektauflage nach § 16/17 StrG abgeklärt und in den Auflageunterlagen dargestellt werden, welche bestehenden Bäume einen Gesundheitszustand aufweisen, welcher den Baumerhalt definitiv ermöglicht.

Stellungnahmen:

Im Rahmen der Projektierung wurde die Vitalität der Bäume und die Auswirkungen der geplanten Baumassnahmen auf den Baumbestand geprüft. Damit sich die Vitalität der zu erhaltenden Bäume während den Bauarbeiten nicht verschlechtert, werden Massnahmen ergriffen (Beizug Baumpfleger, Aushub im Bereich Wurzelraum mittels Saugbagger etc.).

Die Darstellung der Vitalität der Bäume ist nicht auflagerelevant, deshalb wird im Auflageverfahren nach § 16/17 StrG darauf verzichtet.

Fazit:

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

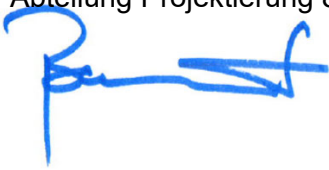
4. SCHLUSSBEMERKUNGEN

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, 1. Oktober 2024

Abteilung Projektierung & Realisierung



Armand Bosonnet, Leiter



Rafael Perez, Projektleiter