

Veloroute Hegi

Talacker- bis Solarstrasse

Neubau

Projektbeschrieb

Auflageprojekt
Planaufgabe §13 Strassengesetz (StrG)

Gez.	Ga/Bra	Datum	31.01.2025	Plan Nr.	4334
------	--------	-------	------------	----------	------

Gepr.	Plan Gr.	A4	Projekt Nr.	5007020_11383
-------	----------	----	-------------	---------------

Änderungen

A		
B		
C		
D		
E		

FPREISIGAG

BAUINGENIEURE UND PLANER
OBERE KIRCHGASSE 2, CH-8400 WINTERTHUR, T 052 260 07 80
WINTERTHUR@PREISIGAG.CH, WWW.PREISIGAG.CH

ZÜRICH, BERN, BUCHS SG, CHUR, FREIENBACH, LENZBURG, ST. GALLEN, WINTERTHUR

Inhalt

1.	EINLEITUNG / AUSGANGSLAGE	3
2.	PROJEKTBECHRIEB	3
3.	PROJEKTABLAUF UND WEITERES VORGEHEN	5

1. EINLEITUNG / AUSGANGSLAGE

1.1 Auslöser

Das Gesamtpaket Planungszone Neuhegi-Grüze, bestehend aus Richtplänen, Bau- und Zonenordnung, Gestaltungsplänen, Ergänzungsplänen und Baulinien, wurde 2014 durch den Grossen Gemeinderat Winterthur festgesetzt und durch den Kanton Zürich genehmigt. Damit bildeten diese planerischen Festlegungen die Basis für die weitere Gebiets- und Infrastrukturentwicklung. Bestandteil der übergeordneten Planung ist auch die Veloroute ‚(Elsau) – Hegi – Grüze – Stadtrain – Obertor‘, welche zwischen dem Bahnhof Hegi und der Talackerstrasse nördlich der SBB-Linie geführt werden soll. In vielen Teilen des Gebietes findet seit Jahren eine rege private Bautätigkeit statt und die öffentliche Infrastruktur wird stetig ausgebaut. Die Veloroute soll nun als weitere wichtige öffentliche Infrastruktur parallel zur Gebietsentwicklung und im Rahmen des Agglomerationsprogrammes 2. Generation realisiert werden.

1.2 Planerische Grundlagen / Richtplaneinträge

- Trasse der Veloroute, regionaler Richtplaneintrag: geplante Fuss- und Wanderwege, geplante Radrouten
- Trasse der Veloroute, Agglomerationsprogramm: Massnahme enthalten im Agglomerationsprogramm 2. Generation

1.3 Perimeter

Der Projektperimeter für die neue Veloroute liegt nördlich der Bahnlinie Richtung St. Gallen und erstreckt sich über knapp 1.1 km von der Talackerstrasse bis zur Solarstrasse.

2. PROJEKT BESCHRIEB

2.1 Ziele

Realisierung einer sicheren, konfliktarmen durchgängigen Fuss- und Veloverbindung unter Einhaltung der Veloroutenstandards (Begegnungsfall 2 + 2 Velos, Breite 4.00 m bis 4.80 m).

Umsetzung der Veloroute im Rahmen Agglomerationsprogramm 2. Generation, das heisst Projektbewilligungen sind bis Ende 2027 zu erwirken.

2.2 Projektinhalte

Neubau Fuss- und Veloroute

Von der Talacker- bis zur Solarstrasse wird eine neue durchgängige Fuss- und Veloroute realisiert. Zwischen der Talacker- und der Seenerstrasse verläuft die Route durch das bestehende Püntenareal der SBB und durch Freiflächen der angrenzenden Industrie. Zwischen der Seener- und der Solarstrasse verläuft die Route mehrheitlich über bereits befestigte Flächen (private Erschliessungsflächen und Parkplätze sowie bestehender Rad-/Gehweg) und «Abstandsland» zur SBB.

Die Velofahrbahn ist mit einer asphaltierten Breite von 4.30 m geplant. Die Erkennbarkeit der Veloroute soll mit einem rot eingefärbten Belag unterstützt werden. Parallel zur Velofahrbahn wird der Fussweg mit einer Breite von 2.00 m bis 2.50 m geplant. Er ist durch einen 4 cm hohen gestürzten bzw. schräggestellten Stein von der Fahrbahn abgetrennt. Um dem Rahmenplan Stadtklima zu entsprechen bzw. einer übermässigen Erhitzung vorzubeugen, wird der Fussweg chaussiert ausgeführt. Das anfallende Regenwasser wird überwiegend beidseits «über die Schulter» versickert. Im Bereich der Brücke wird es gesammelt und über eine Mulde versickert. Die Veloroute wird beleuchtet (öffentliche Beleuchtung). Die Kandelaber werden aufgrund der nahe gelegenen SBB-Linie auf der Nordseite der Fahrbahn angeordnet. Im Bereich zwischen der Else-Züblin-Strasse und der Solarstrasse müssen die bestehenden Kandelaber auf der Südseite der Fahrbahn in den Grünstreifen zwischen Veloroute und neuem Fussweg versetzt werden.

Anschluss an Talackerstrasse

Das Einbiegen von der Veloroute auf die Talackerstrasse erfolgt ohne Vortritt.

Um das Queren der Talackerstrasse zu erleichtern, wird der Fussweg im Anschlussbereich verlängert.

Entlang des Anstössergrundstücks wird die Breite des Fussweges auf 2.0 m und der Abstand zum SBB-Trasse auf das Minimalmass von 4.50 m reduziert. Die bestehenden Parkplätze können, mit einer Ausnahme, erhalten werden.

Damit die Veloroute verkehrstechnisch eingebunden werden kann, sind Anpassungen an der Lichtsignalanlage beim Bahnübergang erforderlich. Diese werden in der nächsten Projektphase abschliessend projektiert.

Anschluss Technologiestrasse

Der Anschluss wird mit einem chaussierten Weg mit einer Breite von 3.50 m ausgeführt. Aufgrund der Höhendifferenz zwischen Veloroute und Technologiestrasse beträgt die Neigung 6 %.

Das Einbiegen auf die Veloroute erfolgt ohne Vortritt.

Brücke über die Seenerstrasse

Die Brücke wird in Beton ausgeführt. Die Unterkante und Formgebung orientieren sich an der nebenliegenden SBB-Brücke. Die als einfeldriger Rahmen konzipierte Konstruktion wird flach fundiert und weist eine Länge von ca. 23.50 m und eine Breite von 7.40 m auf.

Die Flügelmauern sind parallel zum Trasse angeordnet, damit die SBB-Brücke statisch nicht tangiert wird.

Bereich Seenerstrasse bis Else-Züblin-Strasse

In diesem Abschnitt wird der Abstand zum SBB-Trasse auf das Minimalmass von 4.50 m festgelegt. Dies ermöglicht die räumliche Trennung der Veloroute vom angrenzenden Erschliessungs- und Arealverkehr, was der Verkehrssicherheit dienlich ist.

Insgesamt werden gut 60 bestehende private Parkplätze tangiert und müssen verschoben werden. Deren Anordnung auf dem Areal wird im Dialog mit der Grundeigentümerschaft festgelegt.

Das Einbiegen von der Else-Züblin-Strasse auf die Veloroute erfolgt ohne Vortritt.

Bereich Else-Züblin-Strasse bis Solarstrasse

In diesem Abschnitt wurde bereits 2008 ein kombinierter Rad-/Gehweg längs dem SBB-Trasse realisiert. Dieser wird neu als Velofahrbahn genutzt und gegen Norden auf das Standardmass von 4.30 m verbreitert. Der Fussweg wird im bestehenden Grünraum ergänzt.

Anschluss an Solarstrasse

Der im Zusammenhang mit der Solarstrasse vorbereitete Anschlussbereich wird mit dem chaussierten Fussweg ergänzt, womit die erforderlichen Fuss- und Fahrbeziehungen komplettiert werden und an die Solarstrasse anschliessen.

Option: Anschlussrampen Seenerstrasse

Im Hinblick auf eine zukünftige Anbindung der Veloroute an die Rad-/Gehwege längs der Seenerstrasse wurden die erforderlichen Rampenanlagen konzeptionell geprüft und die bauliche Machbarkeit nachgewiesen. Sie sind aber nicht Bestandteil des vorliegenden Projektes.

2.3 Landerwerb und Dienstbarkeiten

Die neuen Verkehrsflächen befinden sich heute überwiegend im privaten Eigentum oder im Besitz der SBB. Es muss rund 6'500 m² zusätzliches Land erworben und ins öffentliche Eigentum überführt, respektive Dienstbarkeiten im Grundbuch eingetragen werden.

Über die Finanzierung und die Landabtretung für neue Verkehrsanlagen im Industriegebiet Neuhegi (ehemals Sulzerareal Oberwinterthur) bestehen öffentlichrechtliche Verträge zwischen den privaten Grundeigentümern und der Stadt Winterthur, auf welche in diesem Projekt abgestützt werden kann. Mit den vom Projekt betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern werden Verhandlungen geführt und bis zum Zeitpunkt der Planaufgabe §16 nach Strassengesetz projektspezifische Vereinbarungen angestrebt.

2.4 Finanzierung

Die gesamten Projektkosten belaufen sich gemäss einer Kostenschätzung (4. Quartal 2024, +/- 20%) auf 6 bis 9 Mio. Fr.

Aufgrund der übergeordneten Richtplaneinträge für den Fuss- und Veloverkehr werden die Projektkosten überwiegend durch den Baufonds mitfinanziert. Zudem ist das Projekt im Agglomerationsprogramm des Bundes angemeldet, dessen Beiträge verbleiben aufgrund der Baufondsbeiträge beim Kanton Zürich.

3. PROJEKTABLAUF UND WEITERES VORGEHEN

Gemäss § 13 des Strassengesetzes sind Strassenprojekte vor der Kreditgenehmigung der Bevölkerung zur Stellungnahme zu unterbreiten. Bei Projekten von untergeordneter Bedeutung kann darauf verzichtet werden. Beim vorliegenden Projekt ist vorgesehen, dies mittels einer öffentlichen Auflage im Frühling 2025 durchzuführen.

Gemäss § 16 des Strassengesetzes sind Änderungen des Strassenraums vor der Festsetzung während 30 Tagen öffentlich aufzulegen und soweit möglich darstellbar auszustecken.

Die angrenzenden Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer werden schriftlich über die Planaufgabe informiert.

Im Anschluss folgt die Projektfestsetzung durch den Stadtrat, die Kreditgenehmigung durch das Stadtparlament sowie die Projektgenehmigung durch den Kanton. Das Projekt ist im Agglomerationsprogramm des Bundes angemeldet und muss für die Beitragsberechtigung bis spätestens Ende 2027 bewilligt sein.

Gemäss aktuellem Projektablauf wird mit einem Baustart ab Frühjahr 2028 gerechnet.