

# Wülflingerstrasse

Härti bis Neftenbacherstrasse

Kanalerneuerung und Instandsetzung Strasse

## Projektbeschrieb



**Vorprojekt**

**Mitwirkungsverfahren § 13 Strassengesetz (StrG)**

Gez. ges	Datum 14.03.2025	Plan Nr. 3550 000 (1060)
----------	------------------	--------------------------

Gepr. bir	Plan Gr. A4	Projekt Nr. 11415 / 51807
-----------	-------------	---------------------------

### 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

Projektbeschreibung für Projekt:

**Wülflingerstrasse  
Härti bis Neftenbacherstrasse  
Kanalerneuerung und Instandsetzung Strasse**

---

## **Inhalt**

<b>1.</b>	<b>  EINLEITUNG / AUSGANGSLAGE</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>  PROJEKTBECHRIEB</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>  PROJEKTABLAUF UND WEITERES VORGEHEN</b>	<b>7</b>

## **1. EINLEITUNG / AUSGANGSLAGE**

### **1.1 Auslöser**

Die Wülflingerstrasse ist eine kantonal klassierte Hauptverkehrsstrasse (HVS 7), sowie eine Durchfahrtsstrasse des Bundes. Im Abschnitt zwischen den Einmündungen Neftenbacherstrasse und Salomon-Hirzel-Strasse ist die Wülflingerstrasse mit rund 25'000 Fahrzeugen pro Tag sehr stark befahren und weist einen hohen Schwerverkehrsanteil auf. Der Belag hat bereits heute strukturelle Schäden, daher ist eine Gesamtanierung erforderlich.

Die heutige Veloführung auf dem südlichen Gehweg erfolgt im Zweirichtungsverkehr und muss verbessert werden. Es ist für den Fussverkehr und insbesondere für den Veloverkehr im Bestand deutlich zu wenig Platz vorhanden.

Die Bushaltestellen im Perimeter sind nicht hindernisfrei. Die Buswendeanlage muss ausserdem für den Einsatz von Doppelgelenkbussen und eine zweite Buslinie ausgebaut werden.

### **1.2 Planerische Grundlagen / Richtplaneinträge**

#### - Strasse:

Es führt eine Ausnahmetransportroute Typ 1 entlang der Wülflingerstrasse.

Die Knoten Härti inkl. Wasserwiesenstrasse sowie Neftenbacherstrasse sind heute stark überlastet. Beim Verkehrsknotenpunkt Härti treffen alle Verkehrsteilnehmer auf kleinstem Raum aufeinander (MIV, Buswendeanlage, Fussgängerübergänge, Radstreifen).

#### - Radrouten:

Entlang der Wülflinger- sowie der Neftenbacherstrasse sind im Richtplan der Stadt Winterthur bestehende übergeordnete Radrouten eingetragen. Die Wasserwiesenstrasse ist gem. Richtplan der Stadt Winterthur eine kommunal bestehende Radroute.

#### - Fuss- und Wanderwege:

Im Bereich des Haldenbergwegs (Wülflingerstrasse Nr. 376) ist zur Schliessung einer kommunalen Fussweglücke eine Fussgängerquerung der Wülflingerstrasse und eine Fusswegverbindung zur Töss in das Naherholungsgebiet als geplante Massnahme im Richtplan eingetragen.

#### - ÖV:

Im gesamten Perimeter sind drei Bushaltekanten vorhanden: Endhaltestelle Wülflingen, Haltestelle Haltenreben (stadtein- und -auswärts). Ab 2035 wenden bei der Endhaltestelle Wülflingen die Buslinien 2 und 7.

#### - Inventar schutzwürdiger Bauten:

Die bestehenden Velo- und Wartehäuschen auf der Buswendeanlage Härti sind kommunale Inventarobjekte. Sie sind somit als schützenswert inventarisiert und in das Projekt zu integrieren.

### **1.3 Perimeter**

Der Projektperimeter erstreckt sich von der Wülflingerstrasse Nr. 337 bis zur Wülflingerstrasse Nr. 409 (Knoten Neftenbacherstrasse). Der Knoten Wasserwiesenstrasse ist ebenfalls Projektbestandteil, damit die verkehrstechnische Projektierung der LSA-Steuerung im Zusammenhang mit dem gesamten Perimeter erfolgen kann. Für eine zusammenhängende Planung der Veloführung von der Wülflingerstrasse nach Neftenbach, gehört die Neftenbacherstrasse ebenfalls in den Projektperimeter.

## **2. PROJEKTBE SCHRIEB**

### **2.1 Ziele**

Mit dem vorliegenden Projekt werden folgende Ziele verfolgt:

- Instandstellung und Neugestaltung Wülflingerstrasse im Abschnitt Härti bis Neftenbacherstrasse und Neftenbacherstrasse im Abschnitt Wülflingerstrasse bis Stadtgrenze
- Sanierung und Ausbau der Buswendeanlage Wülflingen für zwei Doppelgelenkbusse
- Schaffung von sicheren und neuen Fusswegquerungen
- Verbesserung der Veloinfrastruktur
- Fahrplanstabilität für ÖV und weniger Stau für MIV
- Lärmschutzmassnahmen
- Erhöhung Attraktivität Eingangstor Winterthur

### **2.2 Wülflingerstrasse**

Die Neugestaltung der Wülflingerstrasse umfasst die Fahrbahn mit beidseitigem Gehweg. Der nördliche Gehweg wird durchgehend 2.00 m breit. Der südliche Rad- und Gehweg wird auf eine Breite von 4.65 m verbreitert. Der Veloverkehr wird im Zweirichtungsverkehr auf einer Breite von 2.50 m geführt. Somit beträgt die südliche Gehwegbreite 2.15 m. Der Gehbereich wird vom Velobereich mit einem gestürzten, fehlerverzeihenden Randstein baulich getrennt. Für die Verbreiterung des südlichen Rad- und Gehweges wird die Fahrbahnbreite und deren projektierte und signalisierte Geschwindigkeit reduziert. Die Geschwindigkeit auf der Wülflingerstrasse beträgt im gesamten Projektperimeter 30 km/h. Die Fahrbahnbreite auf der geraden Strecke beträgt je 3.05 m und in den Kurven wird eine Kurvenverbreiterung eingeplant. Der Begegnungsfall LKW/LKW ist nach VSS-Norm 40 201 gewährleistet.

Aufgrund der bestehenden Gebäude bei der Wülflingerstrasse Nr. 389 muss der südliche Gehweg auf 1.54 m reduziert werden. Der Radweg wird nicht reduziert. In diesem Bereich wird auf die bauliche Trennung verzichtet und stattdessen ist eine Markierung als Trennung vorgesehen. Die bestehende Fussgängerquerung bei den Tankstellen Coop und Migrol wird weiter stadtauswärts verschoben und mit einer Mittelschutzinsel ergänzt. Die bestehenden Fussgängerquerungen beim Knoten Neftenbacherstrasse werden in die LSA integriert und mit einer Mittelschutzinsel ergänzt. Zusätzlich wird auf der stadtauswärtigen Seite noch ein zusätzlicher Fussgängerstreifen mit Schutzinsel projektiert.

### **2.3 Neftenbacherstrasse**

Die Neftenbacherstrasse wird mit einem markierten Radstreifen in Fahrtrichtung Neftenbach ausgestaltet. Im Bereich der Stadtgrenze werden die Velofahrenden wieder auf den bestehenden Rad- / Gehweg geführt. Die Breite des Radstreifens beträgt 1.80 m und der Fahrbereich des MIV hat eine Gesamtbreite von mind. 5.30 m. Der bestehende Gehweg wird mit einer Breite von 2.00 – 2.50 m geführt. Die Geschwindigkeit auf der Neftenbacherstrasse beträgt weiterhin 50 km/h.

Bei der Bushaltestelle Haltenreben stadtauswärts wird eine Haltekante mit einer Höhe von 22 cm projektiert. Für die direkte Verbindung zur Haltenrebenstrasse wird eine Treppe vorgesehen. Die Bushaltekante Haltenreben stadteinwärts wird mit einer Kissenlösung und deren Höhe von 22 cm projektiert. Aufgrund der Verbreiterung des Knotenbereichs sowie die Ergänzung einer Wartehalle ist eine neue Stützmauer bei der Haltestelle notwendig. Beide Haltestellen werden für einen Gelenkbus konzipiert.

Beim Knoten Neftenbacherstrasse wird eine neue Lichtsignalanlage inkl. einer Busbevorzugung installiert. So können die Verlustzeiten der Regionalbusse erheblich reduziert und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Das untergeordnete Rechtseinmünden von der Neftenbacher- in die Wülflingerstrasse sowie das untergeordnete Linksabbiegen von der Wülflinger- in die Neftenbacherstrasse wird nicht mehr möglich sein.

## **2.4 Knoten Härti**

Das Vorprojekt sieht vor, den Knoten Härti aufzuweiten, so dass er auch von grösseren Fahrzeugen gut befahren werden kann (Bus, Lastwagen). Mit der Verbreiterung der Rechtsabbiegespur von der Wülflingerstrasse in die Salomon-Hirzel-Strasse sowie der Schaffung einer Rechtsabbiegespur von der westlichen in die östliche Wülflingerstrasse erhöht sich die Leistungsfähigkeit des lichtsignalgesteuerten Knotens erheblich. Damit entstehen in den Morgen- und Abendspitzenstunden voraussichtlich keine Staubildungen mehr. Zudem soll das Zentrum Wülflingen entlastet und der Verkehr mittels LSA-Steuerung über die Salomon-Hirzel-Strasse geführt werden.

Der Knoten Wässerwiesenstrasse wird zukünftig ebenfalls durch eine Lichtsignalanlage gesteuert. Es entsteht mit dem Knoten Härti ein Doppelknoten. Aufgrund ihrer Nähe zueinander müssen die Lichtsignalanlagen koordiniert gesteuert werden. Damit die Leistungsfähigkeit gewährleistet werden kann, ist neu ein Rechtsabbiegeverbot von der Wässerwiesenstrasse in die Wülflingerstrasse vorgesehen; von der Wülflingerstrasse (Fahrtrichtung stadtauswärts) kann nicht mehr links in die Wässerwiesenstrasse abgelenkt werden.

Die LSA wird eine ÖV-Bevorzugung beinhalten. Die Ausfahrt aus der Buswendeanlage wird ebenfalls mit einer Busbevorzugung eingerichtet, dadurch können die heutigen Verlustzeiten der Busse reduziert werden.

Vor der Buswendeanlage wird eine Busspur eingerichtet, was zu besseren Bedingungen zum Einfahren in die Buswendeanlage führt.

Weiter auf der Wülflingerstrasse stadteinwärts wird der best. Fussgängerstreifen verschoben und mit einer Schutzinsel ergänzt. Vor dieser Schutzinsel resp. im geschützten Mittelbereich wird gleichzeitig eine Abbiegehilfe für das Velo projektiert. Aufgrund dieser Massnahmen im Mittelstreifenbereich müssen teilweise bestehende öffentliche Längsparkfelder aufgehoben werden. Mit einer abgesetzten Velofurt neben dem Fussgängerstreifen werden die Velos über die Wässerwiesenstrasse geleitet.

Im Bereich des Knoten Wülflinger- / Salomon-Hirzel-Strasse wird eine neue Fussgängerquerung mit Schutzinsel projektiert. Die Fussgängerquerungen beim Knoten werden mit einer Velofurt ergänzt. Dies ermöglicht ein Parkieren der Velos auf der Südseite des Knotens und ein direkter Zugang zur Bushaltestelle.

## **2.5 Buswendeanlage Härti**

Die bestehende Buswendeanlage Härti wird für zwei Doppelgelenkbusse ausgebaut. Mit dem Ausbau der Buswendeanlage Härti resp. der Endhaltestelle Wülflingen können zukünftig die beiden Buslinien 2 und 7 die Haltestelle anfahren. Damit trägt das Projekt dazu bei, die Attraktivität des ÖV und letztlich den Anteil des ÖV am Gesamtverkehr, wie im kommunalen Richtplan gefordert, zu erhöhen.

Es sind zwei separate Bushaltekanten vorgesehen. Die Haltekanten werden gesamthaft behinderten gerecht resp. mit einer Haltekantenhöhe von 22 cm ausgebaut.

Es ist eine Wartehalle sowie ein WC für das Fahrdienstpersonal vorgesehen. Es werden 40 Veloparkplätze bei der Wendeanlage sowie im Grünbereich südlich vom Knoten Härti eingepflanzt.

Der Zugang über die Salomon-Hirzel-Strasse wird gesamthaft rollstuhlgängig ausgeführt. Es wird auf eine Treppe verzichtet.

### **Gestaltung**

In die aus Ortbetonplatten gestaltete Oberfläche wird durch die Einarbeitung von geschliffenen Flusskiesel der starke Bezug zur Töss aufgenommen. Der Anteil an Kies im Belag dient jedoch auch zur Orientierung und unterscheidet «Fahrbereich» und «Gehbereich» auf dem Platz.

Die grosse Betonfläche wird in «Trittsteinen», die in der Gestaltung am Flusskiesel angelehnt sind, durch Grünflächen mit üppigen Staudenpflanzung und Baumpflanzungen aufgebrochen. In diesen Flächen kann ein Teil des anfallenden Regenwassers versickern. Die Staudenpflanzungen und die rund 25 Bäume sorgen für ein angenehmes Mikroklima an einem Ort, der sonst als Wärmeinsel fungiert. Eine geschwungene Mauer aus Beton begrenzt den Platz zum östlichen Nachbarn und kann als Sitzfläche für wartende Passagiere genutzt werden.

Die inventarisierten Stahlhäuschen schaffen ein Zentrum auf dem Platz.

## **2.6 Lärmschutz**

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 Wülflingerstrasse sind an der Quelle lärmreduzierende Strassenbeläge und Temporeduktion sowie 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.

## **2.7 Grünflächen und Alleen**

Der Hang zwischen der Neftenbacherstrasse und der Wülflingerstrasse wird als eine Landschaftskammer gestaltet. Durch eine belebte Topografie, die zwischen sanftem Hang und steilen vegetativen Hang wechselt, ergeben sich sowohl auf der Ebene Neftenbacherstrasse als auch auf der Ebene Wülflingerstrasse Flächen, die es ermöglichen im Wechsel Baumgruppen zu platzieren.

Gemäss den Vorgaben des Alleenkonzepts soll am südlichen Strassenrand eine Halballee realisiert resp. ergänzt werden. Mit der Pflanzung von insgesamt rund 60 Bäumen wird der Perimeter erheblich durchgrüner als bisher.

## **2.8 Landerwerb**

Das Bauwerk wird grösstenteils auf Parzellen im Eigentum des Tiefbauamtes Winterthur realisiert. In den folgenden Bereichen ist Landerwerb notwendig:

- Buswendeanlage Härti
- Knoten Wässerwiesen- / Wülflingerstrasse (Velo, Baumallee, Verkehrsinseln)
- Fussgängerübergang mit Schutzinsel und Veloabbiegehilfe, Wülflingerstrasse Nr. 344
- Fussgängerübergang mit Schutzinsel, Wülflingerstrasse Nr. 390
- Bushaltestelle Haltenreben (stadteinwärts)

Der gesamte Landabtritt beträgt ca. 986 m<sup>2</sup>.

Bei 19 Parzellen sind Bäume für die Baumallee vorgesehen. Für diese Bäume sind Vereinbarungen zwischen den Eigentümern und Stadtgrün Winterthur notwendig.

## **2.9 Finanzierung**

Die Kosten des Strassenbauprojekts belaufen sich auf rund Fr. 21,5 Mio. (+/- 20 %).

Die Wülflinger- und die Wässerwiesenstrasse sind überkommunal klassierte Strassen. Die Neftenbacherstrasse ist kommunal und als übergeordnete Radroute klassiert. Demnach wird das Projekt grösstenteils durch den Kanton Zürich (Strassenfonds) finanziert. Der Kanton Zürich wird voraussichtlich den überkommunalen Anteil finanzieren.

## **3. PROJEKTTABLAUF 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 darstellbar auszustecken. Die angrenzenden Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer werden schriftlich über die Planaufgabe, welche im Winter 2025/26 geplant ist, informiert.

Im Anschluss folgt die Projektfestsetzung durch den Stadtrat (Herbst 2026), die Kreditgenehmigung durch das Stadtparlament (Winter 2026/27) sowie die Projektgenehmigung durch den Kanton (Sommer 2027).

Gemäss aktuellem Projekttablauf wird mit einem Baustart ab Sommer 2032 gerechnet. Die Umsetzung erfolgt nach dem Drittprojekt Wülflingerstrasse, Neftenbacherstrasse bis Stadtgrenze.