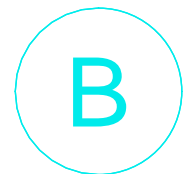


Metzgerstrasse

Brücke über Töss

Instandsetzung mit Anpassung Fussgängerführung

Projektbeschreibung



Auflageprojekt
Planaufgabe §16/17 Strassengesetz (StrG)

Gez.	PS	Datum	30.04.2026	Plan Nr.	IE 642
------	----	-------	------------	----------	--------

Gepr.	OG	Plan Gr.	A4	Projekt Nr.	5007490 , Bauwerk Nr. 38
-------	----	----------	----	-------------	--------------------------

Änderungen

A		
B		
C		
D		
E		

Dr. J.Grob & Partner AG

Technikumstrasse 73
8400 Winterthur

Inhalt

1.	EINLEITUNG / AUSGANGSLAGE	3
2.	PROJEKTBECHRIEB	4
3.	PROJEKTABLAUF UND WEITERES VORGEHEN	6

1. EINLEITUNG / AUSGANGSLAGE

1.1 Auslöser

Das Bauwerk Nr. 38, Metzgerstrasse, Brücke über Töss wurde anlässlich der wiederkehrenden Brückeninspektion im 2021 inspiziert. Weil die Stahlkonstruktion, vor allem der Steg für den Fussverkehr und teilweise auch die Strassenbrücke visuell viele Schadstellen aufweisen, wurde eine vertiefte materialtechnische Untersuchung, eine Zustandsbeurteilung sowie ein Massnahmenkonzept mit Variantenstudium durchgeführt. Für das Brückeninstandsetzungsprojekt wurden sechs Varianten untersucht und miteinander verglichen:

- Variante 1: Lokale Sanierung der Schadstellen bei Strassenbrücke und Fussgängersteg
- Variante 2: Gesamtsanierung Strassenbrücke und Fussgängersteg
- Variante 3: Gesamtsanierung Strassenbrücke und Ersatz Fussgängersteg
- Variante 4: Gesamtsanierung Strassenbrücke und neuer Steg an neuem Standort
- Variante 5: Brückensanierung für Fuss- und Veloverkehr und ersatzloser Rückbau Steg
- Variante 6: Brückensanierung und ersatzloser Rückbau Steg

Dabei wurden folgende Kriterien zur Variantenauswertung angewendet:

- Aufwertung Erscheinungsbild
- Dauerhaftigkeit
- Beeinträchtigung motorisierter Individualverkehr (MIV) während der Sanierung
- Beeinträchtigung Veloverkehr während der Sanierung
- Auswirkung MIV nach der Sanierung
- Auswirkung Fussverkehr nach der Sanierung
- Auswirkung Veloverkehr nach der Sanierung
- Gesamtkosten nächste 50 Jahre
- Projektrisiken

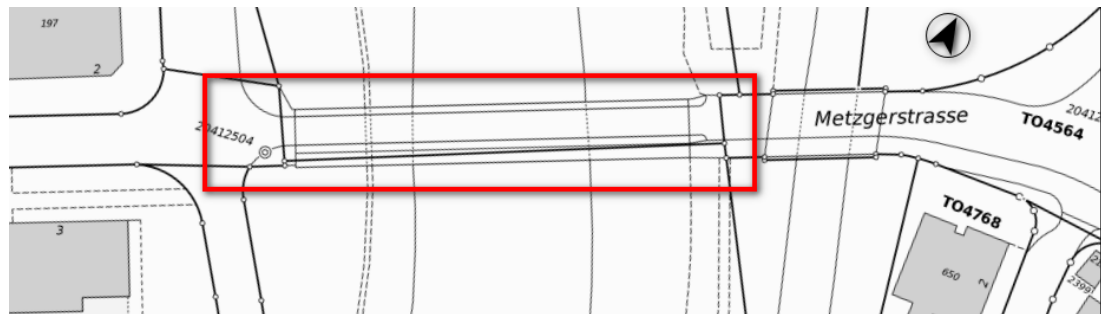
Aufgrund einer Studie eines lokalen Ingenieurbüros vom Februar 2022 wurden die Variante 4 "Gesamtsanierung Strassenbrücke und neuer Steg an neuem Standort", die Variante 5 "Brückensanierung für Fuss- und Veloverkehr und ersatzloser Steg" und die Variante 6 "Brückensanierung und ersatzloser Rückbau Steg" zu einer Auswahl aus verkehrstechnischen Aspekten empfohlen. Nach einer eingehenden Prüfung erzielte die Variante 6 die besten Ergebnisse und wird politisch unterstützt.

1.2 Planerische Grundlagen / Richtplaneinträge

- Im Projektperimeter sind folgende Richtplaneinträge vorhanden:
 - Überkommunaler Fuss- und Wanderweg
 - Überkommunale Radroute
 - Kommunale Strasse

1.3 Perimeter

Der Projektperimeter umfasst die Stahlbrücke und die angrenzenden Brückenvorzonen:



2. PROJEKT BESCHREIB

2.1 Ziele

Es werden folgende Ziele verfolgt:

- Sanierung der Brücke und damit die Verlängerung ihrer Lebensdauer
- Erhaltung der Art, Form und Aussehen der Brücke (die Brücke ist im Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz [IVS] eingetragen)
- Erhalt einer situationsgerechten und sicheren Querungsmöglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit

2.2 Projektinhalte

Die Brücke aus dem Jahr 1881, die letzte ihrer Bauart in Winterthur, wird saniert. Die Fahrbahnplatte wird durch eine geschlossene Betonplatte ersetzt. Die ursprüngliche Bausubstanz (Stahlbau) aus dem Jahr 1881 wird erhalten. Das Bauwerk wurde mehrfach saniert und soll nun so gestaltet werden, dass die ursprüngliche genietete Konstruktion sichtbar bleibt, ohne das Original vollständig zu rekonstruieren.

Der angehängte Steg für den Fussverkehr aus den 70er Jahren wird rückgebaut. Aus der Sicht der VSS-Normen herrscht auf der Brücke ein geringes Verkehrsaufkommen. Aufgrund dieser Tatsache und der guten Sichtverhältnisse auf der geraden Brücke kann die gewählte Variante als günstig beurteilt werden.

Der Fussverkehr wird neu auf der Brücke getrennt vom fahrenden Verkehr geführt. Die Fahrbahn (Breite 2.45 Meter) wird durch einen schrägen Absatz von 4 cm hoch und 15 cm breit vom Gehweg (Breite 1.50 Meter) getrennt. Auf beiden Seiten der Brücke wird ein Poller installiert, um den fahrenden Verkehr auf die Fahrbahn zu leiten. Der Gehweg ist auf der Nordseite der Brücke (flussabwärts) vorgesehen und schliesst direkt an das bestehende Trottoir an der Friedhofstrasse an. Die Strassenüberquerung für die Zufussgehenden ist auf der östlichen Seite geplant, wo die Sichtweiten am günstigsten sind.

2.3 Strassenbau

In den Brückenvorzonen werden die Randabschlüsse und der Belag dem projektierten Normalprofil auf der Brücke angepasst. Auf der Seite Töss wird der konstruktive Absatz zwischen Fahrbahn und Gehweg weitergeführt. Der Gehweganschluss an den ehemaligen Fussgängersteg wird beidseitig zurückgebaut und begrünt.

2.4 Ausstattungen

Beleuchtung:

Die zwei Kandelaber auf der Brücke werden durch Leuchten mit LED ersetzt, die in die Geländerkonstruktion integriert werden.

Absturzsicherung:

Die auf der Brücke seitlich angebrachten Maschendrahtgitter, die als Absturzsicherung dienen, werden durch ein feines und sehr stabiles Edelstahlnetz ersetzt, welches sich vollflächig über die Gesamthöhe der beiden Brückenträger erstreckt. Auf weitere Massnahme wird verzichtet. Die bestehende Fachwerkkonstruktionen dienen als wirksame Absturzsicherung, auch wenn einzelne Normhöhen nur knapp erreicht oder leicht unterschritten werden. Unfälle über Geländer sind äusserst selten und entstehen meist durch unvorsichtiges Verhalten, nicht durch die Konstruktion. Weitere Schutzmassnahmen würden kaum zusätzliche Sicherheit bringen und sich nur schwer mit dem Erscheinungsbild der Brücke vereinbaren.

Werkleitungen:

Die bestehende Gasleitung wird ersatzlos rückgebaut. Trotz des Rückbaus dieser Gasleitung im Brückenbereich bleibt das Quartier weiterhin von zwei Seiten mit Gasleitungen (im Ring) erschlossen. Die Versorgungssicherheit ist auch nach der Brückensanierung gewährleistet. Stadtwerk Winterthur, Technik Gas und Wasser versichert, dass der Stilllegungstermin der Gasversorgung Ende 2033 unverändert bestehen bleibt.

Alle anderen Leitungen bleiben erhalten.

2.5 Landerwerb und Dienstbarkeiten

Zur Umsetzung des Projekts ist eine vorübergehende Beanspruchung von Flächen für Installationen und Logistikflächen nötig. Ein dauerhafter Landerwerb ist nicht notwendig.

Während gewissen Arbeiten ist der Zugang zum Tössuferweg und Teilen der Friedhofstrasse für wenige Tage eingeschränkt.

2.6 Finanzierung

Die gesamten Projektkosten belaufen sich auf 2.0 bis 2.2 Mio. Franken, inkl. Mehrwertsteuer. Die Kosten liegen aufgrund detaillierter Experteneinschätzungen zum Zustand des Bauwerks sowie technischer Mehraufwendungen bei Instandsetzung, Sicherheit und Logistik rund 35 % über der ursprünglichen Schätzung.

Die Achse ist als überkommunaler Fuss- und Wanderweg, als überkommunale Veloroute und als kommunale Strasse klassiert. Die Projektierungs- und Realisierungskosten für den überkommunalen Teil wird durch den Kanton Zürich (Strassenfonds) finanziert. Der Kanton Zürich wird voraussichtlich rund 50% der Kosten übernehmen.

3. PROJEKTABLAUF UND WEITERES VORGEHEN

Über das Vorprojekt wurde vom 8. November bis 9. Dezember 2024 gemäss § 13 Strassengesetz (StrG) das öffentliche Mitwirkungsverfahren durchgeführt. Aufgrund der eingegangenen Einwendungen wurde das Projekt überarbeitet. Der Bericht zu den Einwendungen lag vom 20. Februar 2026 bis 21. April 2026 öffentlich auf.

Parallel zu diesem Verfahren (Auflageprojekt nach Strassengesetz § 16) wird die Verkehrsordnung für die neue Signalisation durchgeführt. Themen wie Verkehrsregime und Beschränkung der Fahrzeugbreite können im Rahmen des Verkehrsanordnungsverfahren eigesehen werden.

Im Anschluss an die öffentliche Planaufgabe nach § 16 Strassengesetz wird der Stadtrat Winterthur das Projekt festsetzen. Anschliessend muss das Projekt zur Genehmigung dem Regierungsrat des Kantons Zürich eingereicht werden. Zusammen mit dieser Genehmigung werden die kantonalen Finanzierungsbeiträge festgelegt. Gleichzeitig wird eine wasserrechtliche Konzession dem Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) des Kantons Zürich beantragt. Gemäss aktuellem Projektlauf wird mit einem Baustart frühestens ab dem Frühling 2027 gerechnet.