



---

**Auwiesenstr/In der Au**  
**RVS, Knoten/Lichtsignalanlage/Busspur AP1**

-

**Projekt-Nr. 11776**

## **Mitwirkungsverfahren (§13 StrG)**

Auflage vom 08. Januar bis 08. Februar 2021

## **Bericht zu den Einwendungen**

## **Inhalt**

|           |  |           |
|-----------|--|-----------|
| <b>1.</b> | <b>VORBEMERKUNGEN</b>                  | <b>3</b>  |
| <b>2.</b> | <b>EINWENDUNGEN MIT STELLUNGNAHMEN</b> | <b>3</b>  |
| <b>3.</b> | <b>SCHLUSSBEMERKUNGEN</b>              | <b>10</b> |

## **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 08. Januar bis 08. Februar 2021 gemäss § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Es sind acht 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. EINWENDUNGEN MIT STELLUNGNAHMEN**

### **2.1 Projektperimeter**

#### Einwendung:

Der Projektperimeter sei zu klein gewählt. Um nicht die Unfälle einfach vom Knotenpunkt Auwiesenstrasse/ In der Au zu anderen Problempunkten zu verschieben, solle der Perimeter umfassender (insb. die Rosenaustrasse, Neumühlestrasse, Strasse zum Schwimmbad) gewählt werden sowie alle Verkehrsteilnehmer miteinbezogen werden. Betreffend Velofahrende umfasse dies auch die Erweiterung des Perimeters bis mindestens ans rechte Tössufer oder besser bis zur Rosenaustrasse um den Ausbau hinsichtlich Veloschnellroute angemessen zu berücksichtigen.

#### Stellungnahme:

Die Meinung eines zu klein gewählten Projektperimeters wird nicht geteilt. Bei Strassenprojekten gilt es immer eine Abwägung der Verhältnismässigkeit zwischen den definierten Zielen einerseits, dem vorhandenen Sanierungsbedarf und einer effizienten Projektentwicklung zu treffen.

Das gegenständliche Projekt hat zum Ziel gemäss dem Konzept der regionalen Verkehrssteuerung eine Lichtsignalanlage am Knoten zu realisieren (inkl. einer zusätzlichen Fahrspur im Bereich Rampe) sowie eine Erneuerung der Strasseninfrastruktur vorzunehmen. Neben diesen Massnahmen wird die Verbindungsrampe zur Zürcherstrasse, inkl. deren Einlenker zur Zürcherstrasse sowie der Einlenker von der Strasse In der Au in die Auwiesenstrasse angepasst. Die Weiterführung der Veloschnellroute zwischen Brücke Töss bis Rosenau wird als eigenständiges Projekt weiterverfolgt.

#### Fazit:

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

## **2.2 Lichtsignalanlage / Knotenbereich**

### Einwendung:

Es solle geprüft werden, ob die Lichtsignalanlage (LSA) immer eingeschaltet sein muss und weiter müsse sichergestellt werden, dass der Verkehr durch die LSA nicht künstlich zurückgehalten wird. Die Staulänge an der Zürcherstrasse dürfe sich nicht verlängern.

### Stellungnahme:

Die vorgesehenen Betriebszeiten der neuen Lichtsignalanlage werden in der nächsten Phase Ausführungsprojekt definiert. Massgebende Kriterien für die Bemessung sind Verkehrsstärke, Sichtweiten und Sicherheit. Nach aktuellem Kenntnisstand wird voraussichtlich kein 24h-Betrieb notwendig werden.

Die LSA ist eine Massnahme der Regionalen Verkehrssteuerung (RVS). Nebst der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Buspriorisierung, dient die LSA auch als Überlastungsschutz. Damit wird der Verkehr in der Innenstadt verflüssigt, indem nur so viel Verkehr zugelassen wird, wie dort verarbeitet werden kann.

### Fazit:

Die Einwendung wird im Projekt teilweise berücksichtigt.

### Einwendung:

An der geplanten LSA sei wo möglich der «Rechtsabbieger bei Rot» für Velos vorzusehen. Weiter seien – wo immer möglich – vorgezogene Aufstellbereiche und Vorstarts für Velos einzuplanen.

### Stellungnahme:

Die Signale «Rechtsabbiegen bei Rot für Radfahrer gestattet» sind an den Zufahrten Ost (Auwiesenstrasse aus Richtung Heiligberg), sowie Süd (Rampe von Zürcherstrasse) vorgesehen. Vorgezogene Aufstellbereiche werden wo möglich vorgesehen. Vorstarts für Velos können aus Gründen der Leistungsfähigkeit nicht überall angeboten werden.

### Fazit:

Die Einwendung wird im Projekt berücksichtigt.

### Einwendung:

Die Kreuzung sei Teil des Schulweges für Schüler von Dättbau zum Schulhaus Rosenau. Mindestens die Überquerung der «In der Au» solle so geregelt werden, dass beim Drücken der Taste das Signal gleich auf grün schalte. Weiter seien die Fussgängerphasen so auszugestalten, dass das Queren der gesamten Strasse innerhalb einer Phase möglich sei.

### Stellungnahme:

Die Lichtsignalanlage wird zur bestmöglichen Effizienz verkehrabhängig konzipiert. Das heisst sämtliche Fussgängerübergänge und auch Fahrstreifen werden nur auf Anmeldung Grün erhalten. Plötzliche Umschaltungen auf Grün für Fussgänger sind aufgrund der Einhaltung der Schutzzeiten nicht möglich.

Betreffend Querungs-Zeiten wird der Betrieb gemäss dem im Kanton Zürich üblichen Standard vorgesehen. Jene Fussgänger, welche anfangs der Grünphase loslaufen, können die ganze

Strasse queren. Fussgänger, welche erst kurz vor Grünende starten, werden mit der notwendigen Sicherheit bis zur Mittelinsel kommen.

Fazit:

Die Einwendungen werden im Projekt teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Ab Anfang der Einspurstrecken sollten die Velostreifen rot eingefärbt werden – auch über den Knotenbereich hinweg. Jeweils am Anfang der Einspurstrecken sei der Velostreifen mit einer zusätzlichen zweiten durchgezogenen gelben Linie zu schützen.

Stellungnahme:

Bei der Roteinfärbung von Velostreifen haltet sich die Stadt an die gängigen Standards und Richtlinien. Im vorliegenden Fall ist an den Velostreifen keine Roteinfärbung vorgesehen, da der Knoten voraussichtlich nur zu Randzeiten nicht mit einer Lichtsignalanlage geregelt ist. Rot eingefärbte Velostreifen werden nur punktuell an sicherheitskritischen Örtlichkeiten realisiert, was im vorliegenden Fall nicht vorliegt.

Fazit:

Die Einwendung wird im Projekt nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Für Velos sollten LSA –Vor anmeldeschlaufen angebracht werden.

Stellungnahme:

Unabhängig von separaten Velosignalgeber werden wo betrieblich möglich Velovor anmeldeschlaufen realisiert.

Fazit:

Die Einwendung wird im Projekt berücksichtigt.

## **2.3 Verkehrsführung und Geschwindigkeit**

Einwendung:

Die Einfahrt des Bus von der Zürcherstrasse auf die Rampe sei über die bestehende Spur zu führen und nicht über die neu geplante und eigenständige Inseldurchfahrt. Besser wäre auf der Zürcherstrasse eine längere Busspur auszuscheiden (Verlängerung um 240m).

Stellungnahmen:

Die Konzeption der Einfahrt vom Bus wurde mittels verschiedener Varianten geprüft. Aufgrund der häufigen und langen Rück-Stausituation entlang der Zürcherstrasse – insbesondere am Rechtsabbiegestreifen in Richtung Auwiesenstrasse, wurde für den Bus als Bestlösung eine separate Einfahrt auf die Rampe eruiert. Neu wird es für den Bus möglich sein auch von der mittleren Spur in Richtung Auwiesenstrasse zu gelangen.

Fazit:

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

Einwendung:

Die Inseldurchfahrten für Velos sollten auf 4.8m verbreitert werden. Ansonsten bestünde die Gefahr, dass ein Velorückstau auf die Zufahrtsrampe entstehe.

Stellungnahmen:

Die Breite der Inseldurchfahrt für die Velofahrenden ist mit 2.5m, resp. über 5.0m normkonform. Eine weitere Verbreiterung der Mittelinseln hätte einen unverhältnismässig hohen baulichen Eingriff, inkl. Landerwerb zur Folge.

Fazit:

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

Einwendung:

Auf die Geschwindigkeitsreduktion von Tempo 80 auf Tempo 60 auf der Zürcherstrasse sei zu verzichten, da im Normalbetrieb Tempo 80 ohne Probleme erlaubt sein darf und bei Rückstau und hohem Verkehrsaufkommen die Verkehrsteilnehmer automatisch die Geschwindigkeit reduzieren.

Stellungnahmen:

Eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h auf dem Abschnitt der Zürcherstrasse wurde verkehrstechnisch geprüft, ist zweck- und verhältnismässig und führt zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs, wie auch der Lärm- und Schadstoffemissionen. Im vorliegenden Fall sind die Bedingungen gemäss Art 108 SSV zur Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit erfüllt und die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h somit zulässig. Die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit wird als separate Massnahme vorangetrieben.

Fazit:

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

Einwendung:

Es sei im Abschnitt der Zürcherstrasse eine Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 60, resp. Tempo 50 zu prüfen. Dies unter anderem auch um die Sicherheit beim Einlenken der Rampe zur Zürcherstrasse zu verbessern.

Stellungnahmen:

Eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h auf dem Abschnitt der Zürcherstrasse ist angedacht und wird als separate Massnahme vorangetrieben.

Fazit:

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Der Anschluss der Veloschnellroute Nr. 4 solle gemäss baulicher Standards eingeplant werden,

resp. so vorzusehen, dass er mit dem Standard einer Veloschnellroute bauliche aufwärtskompatibel ist. Zweitens sei die Einbindung im vorliegenden Projekt so zu optimieren, dass bereits heute eine Verbesserung der Wegführung und Sicherheit für die vielen Velofahrenden erreicht wird. Konkret: Verbreiterung des nordseitigen Velostreifens über die Tössbrücke und bis zur neuen LSA auf mind. 1.5m.

Stellungnahme:

Im Projekt ist die Veloschnellroute 4 berücksichtigt und die Velostreifen werden auf 1.5 m verbreitert.

Fazit:

Die Einwendung wird berücksichtigt-

Einwendung:

Auf der Auwiesenstrasse sei für den Abschnitt Unterführung Auwiesen bis zur Einmündung in die Zürcherstrasse Tempo 30 einzuführen.

Stellungnahmen:

Der Projektperimeter konzentriert sich auf den Kreuzungsbereich zwischen den beiden Brücken (Töss und A1) über die Rampe bis zur Zürcherstrasse. Gemäss Zielbild Temporegime der Stadt Winterthur ist im Projektbereich aufgrund der Strassen- sowie Bebauungssituation keine Reduktion auf Tempo 30 vorgesehen. Das Geschwindigkeitsregime im angesprochenen Bereich wird in einem späteren Projekt analysiert.

Fazit:

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

Einwendung:

Im Projekt solle ein besonderer Fokus auf die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer gelenkt werden. Insbesondere für Fussgänger und Velofahrende ist ein sichererer Übergang / eine sichere Verbindung zum Schwimmbad wichtig.

Stellungnahmen:

Im Projekt wird zur Erhöhung der Sicherheit ein mit einer Mittelinsel gesicherter Fussgängerübergang vorgesehen. Zusätzlich wird für Velofahrende auch der Einlenker optimiert.

Fazit:

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Aus Richtung Rampe von der Zürcherstrasse her sei die Veloverbindung geradeaus/links praktisch nicht möglich. Die Velobeziehung nach links sei wohl sehr wenig gefragt. Die Verbindung geradeaus in Richtung «In der Au» sei hier jedoch wichtig und solle auch für den Veloverkehr angeboten werden. Es solle ein aufgeweiteter Radstreifen markiert werden und 3 Sek. LSA-Vorstart mit Veloampel eingerichtet werden oder z.B. eine Trottoirabsenkung auf ca. 25m Länge erfolgen.

Stellungnahme:

Die Einschätzung betreffend Bedeutung der Veloverbindung wird geteilt. Zur verbesserten Geradeaus-Fahrt wird eine vorgezogene Trottoirabsenkung vom bestehenden Rad-/Gehweg vorgesehen. Damit kann ein möglichst frühzeitiges Einreihen in die Geradeaus-Spur im Mischverkehr erfolgen. Aufgrund der nachgefragten Verkehrsbeziehungen und der Leistungsfähigkeit kann nicht auf allen Zufahrten ein Vorstart für die Velos angeboten werden.

Fazit:

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

## **2.4 Landerwerb und temporäre Landinanspruchnahmen**

Einwendung:

Der durch das Projekt verursachte Landerwerb sei zu verringern.

Stellungnahmen:

Das Projekt hat zum Ziel die Sicherheit am Knoten zu erhöhen sowie die aktuell eingefahrenen Verlustzeiten des öffentlichen Verkehrs zu verringern. Dazu wird ein zusätzlicher Fahrstreifen an der Rampe realisiert, welcher es ermöglicht im Sinne einer Busschleuse den öffentlichen Verkehr zu priorisieren.

Dazu wurden verschiedene Varianten gegenübergestellt und hinsichtlich verschiedener Kriterien bewertet. Als Bestlösung wurde die Variante gemäss Vorprojekt bestätigt. Als wesentlichen Vorteile wurden dabei der geringste Landerwerb sowie die beste Massnahmenumsetzung unter Berücksichtigung der Nutzungsflächen und Umwelt eruiert.

Fazit:

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

## **2.5 Grünraum**

Einwendung:

Um zusätzlichen Landerwerb nördlich der Auwiesenstrasse Ost zur Ergänzung einer Baumallee zu vermeiden, solle der separate Linksabbieger aufgehoben werden. Die Linksabbiegebeziehung solle auf der gleichen Spur wie die Geradeaus- und Rechtsabbiegebeziehung erfolgen. Der Lückenschluss der Baumallee gemäss städtischem Alleenkonzept entlang der Auwiesenstrasse Ost und entlang der Zürcherstrasse könnten dadurch umgesetzt werden.

Stellungnahmen:

Die Zusammenlegung der separaten Linksabbiege-Spur mit der Geradeausspur wurde geprüft. Aufgrund damit einhergehender ungenügender Leistungsfähigkeit hinsichtlich Betrieb der Lichtsignalanlage wurde diese Möglichkeit jedoch verworfen. Die Umsetzung des städtischen Alleenkonzeptes ist unter den beengten Platzverhältnissen jedoch generell schwierig. Zusätzliche Flächen für Grünräume könnten nur mit Landerwerb und unverhältnismässigen Anpassungsarbeiten an der bestehenden baulichen Substanz bewerkstelligt werden. Zur bestmöglichen Umsetzung des städtischen Alleenkonzeptes wurden jedoch Verhandlungen mit benachbarten Grundeigentümern geführt um geeignete private Bäume in den öffentlichen Baumkataster zu überneh-

men. Einige Bäume sollen durch entsprechende Vereinbarungen in den öffentlichen Baumkataster übernommen werden.

Fazit:

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

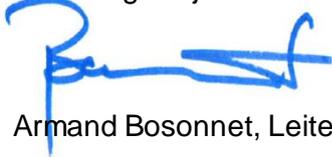
### 3. SCHLUSSBEMERKUNGEN

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, 30. September 2022

Abteilung Projekte



Armand Bosonnet, Leiter



Gert Delle Karth, Projektleiter