

Oberseen - Stadtzentrum

Veloschnellroute Nr. 3

Umsetzung

Projektbescrieb



Vorprojekt / Auflageprojekt
Mitwirkungsverfahren §13 Strassengesetz (StrG)

Gez.	Heu	Datum	20.04.2022	Plan Nr.
------	-----	-------	------------	----------

Gepr.	Cuf	Plan Gr.	A4	Projekt Nr.	11659
-------	-----	----------	----	-------------	-------

Änderungen

A		
B		
C		
D		
E		



Projektbeschreibung:

**Oberseen - Stadtzentrum
Veloschnellroute Nr. 3
Umsetzung**

Inhalt

1.	EINLEITUNG / AUSGANGSLAGE	3
2.	PROJEKTBECHRIEB	4
3.	KOSTEN	8
4.	FINANZIERUNG/EINNAHMEN	8
5.	LANDERWERB UND DIENSTBARKEITEN	8
6.	PROJEKTABLAUF UND WEITERES VORGEHEN	9

1. EINLEITUNG / AUSGANGSLAGE

Richtplan

Im regionalen Richtplan Verkehr vom 9. November 2016 ist die geplante Veloschnellroute Nr. 3 Seen – Technikum eingetragen. Gemäss Richtplan Radrouten der Stadt Winterthur besteht im gleichen Perimeter eine übergeordnete Veloroute (SchweizMobil-Route Nr. 86) von der Tösstalstrasse (Seen) über die Heinrich-Bosshard-Strasse auf dem Mattenbachweg via Talgutstrasse über die Mattenbachstrasse bis ins Stadtzentrum.

Begehrensäusserung

Eine erste Begehrensäusserung vom 3. Juli 2018, welche ausschliesslich die Belagssanierung des Mattenbachwegs zwischen Talgut- und Heinrich-Bosshard-Strasse sowie die Nachrüstung der öffentlichen Beleuchtung zum Ziel hatte, wurde vom Kanton abgelehnt. Gestützt auf den regionalen Richtplan empfiehlt der Kanton in seiner Stellungnahme die Entwicklung einer durchgehenden Veloschnellroute Nr. 3, Seen – Technikum.

Studie zur Routenführung/ Bericht zur Ausgestaltung

Aufgrund des ablehnenden Bescheids durch den Kanton wurde die «Studie zur Routenführung» der Veloschnellroute Nr. 3, Winterthur in Auftrag gegeben, um die beiden möglichen Routenführungen gemäss regionalem Richtplan zwischen Talgutstrasse und Unterem Deutweg zu überprüfen. Basierend auf der vorliegenden Studie zur Routenführung wurde der «Bericht zur Ausgestaltung» der Veloschnellroute Nr. 3 erstellt, welcher mit seinem Variantenstudium und der Entwicklung von Bestvarianten die Grundlage für das vorliegende Vorprojekt/Auflageprojekt bildet.

Mängel an der bestehenden Anlage

Öffentliche Beleuchtung:

Der ursprüngliche Auslöser für die Projektierung der Belagssanierung am Mattenbachweg war der Wunsch aus der Öffentlichkeit, den auf der - in Fliessrichtung gesehen - rechten Seite des Mattenbachs gelegenen Fuss- und Veloweg zwischen Heinrich-Bosshard-Strasse und Talgutstrasse zu beleuchten. Aufgrund der fehlenden Beleuchtung kam es auch zu Unfällen.

Zustand des Fuss- und Velowegs:

Der Zustand des Fuss- und Velowegs im oben erwähnten Abschnitt ist in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Der Belag weist viele Ausbrüche auf, die Strassenentwässerung ist in einigen Bereichen nicht mehr gewährleistet, die verbauten Betonverbundsteine weisen grosse Verschiebungen auf und die vorhandenen Randabschlüsse sind defekt.

In den übrigen Strassenabschnitten der geplanten Veloschnellroute Nr.3 ist der Gesamtzustand der Anlagen gut und bedarf keiner baulichen Sanierung.

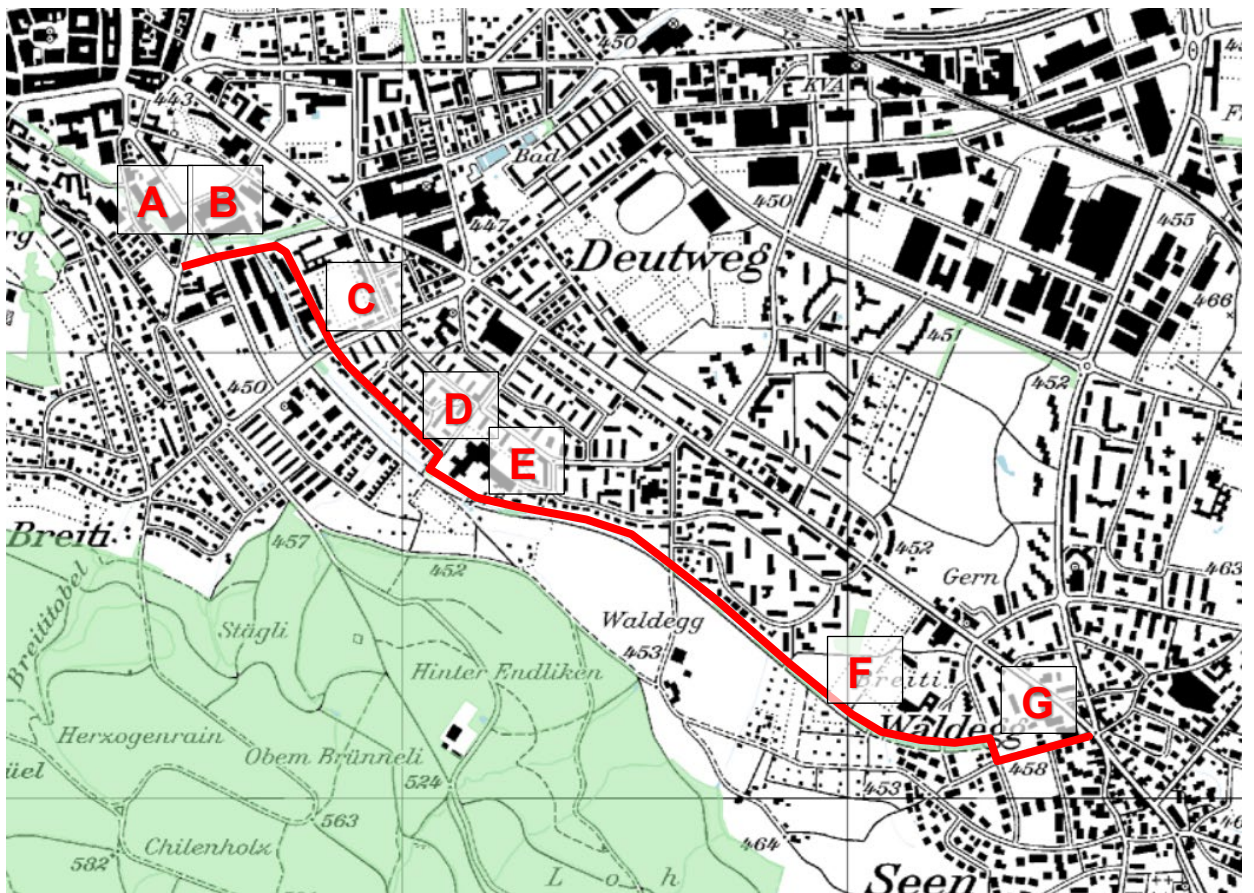


Abbildung 1: Übersicht Projektperimeter und Abschnitte Veloschnellroute Nr. 3

2. PROJEKTbeschreibung

Das Projekt besteht aus den folgenden Abschnitten (von West nach Ost):

- A. Verbindung Wildbachstrasse – Mattenbachstrasse (Cityring)
- B. Kreuzung Zeughausstrasse
- C. Mattenbachstrasse
- D. Platzbereich Talgutstrasse
- E. Mattenbachweg ab Schulhaus Mattenbach
- F. Mattenbachweg im Bereich Schulhaus Steinacker
- G. Heinrich-Bosshard-Strasse/Steinackerweg.

2.1 Verbindung Wildbachstrasse - Mattenbachstrasse

Vom Knoten Zeughausstrasse / Mattenbachstrasse wird die bestehende Verbindung in die Wildbachstrasse auf 4.00 m verbreitert und mit einem 2.00 m breiten Gehweg ergänzt. Die beiden Verkehrsflächen werden durch einen Grünstreifen getrennt. Mit einem durchgängigen Baumquartier können optimale Wachstumsbedingungen in diesem städtischen Umfeld geschaffen werden. Eine regelmässige Baumreihe führt entlang des Weges und schliesst den Dreiecksplatz räumlich ab. Die Entwässerung erfolgt in den Grünstreifen. Zur Erhöhung des Retentionsvolumens werden zwischen den Baumpflanzungen niedere Mulden angelegt. Aufgrund der in diesem Gebiet bevorstehenden Entwicklung des «Wissensquartiers» kann sich die Lage der geplanten Veloverbindung noch verschieben. Bis die Gebietsentwicklung weiter fortgeschritten ist wird deshalb zunächst nur der 4.00 m breite Weg als Mischfläche für Fuss und Veloverkehr, im Sinne eines Provisoriums, realisiert. Der geplante Landerwerb für diese Verbindung wird bis zur definitiven Umsetzung der gesamten Verbindung zurückgestellt.

2.2 Kreuzung Zeughausstrasse

Auf der Zeughausstrasse soll langfristig eine Tempo 30-Zone eingerichtet werden. Eine sofortige Umsetzung kann aufgrund betrieblicher Abläufe bei Stadtbuss nicht realisiert werden und bedarf zusätzlicher flankierender Massnahmen, welche nicht Projektbestandteil sind. Aus diesem Grund wurde der Projektperimeter an der Zeughausstrasse auf die Kreuzung mit der Mattenbachstrasse reduziert. Die Umsetzung wird mit kleinen baulichen Anpassungen, nämlich Engstellen zur Temporeduktion, unterstützt.

2.3 Mattenbachstrasse

Im westlichen Abschnitt der Mattenbachstrasse bis zum Unteren Deutweg werden aufgrund der geringen Fahrbahnbreite die bestehenden Parkplätze aufgehoben und eine «Velostrasse» markiert. Der Übergang über den Unteren Deutweg wird wie bisher vortrittsbelastet belassen. Die Aufstellfläche im Querungsbereich beim Unteren Deutweg wird zu Gunsten der Velofahrenden verbreitert. Auf dem Unteren Deutweg werden neu zwei leicht erhöht gelegene Querungshilfen für Zufussgehende angeordnet.

Der östliche Abschnitt der Mattenbachstrasse wird vorläufig in seinem heutigen Zustand belassen. Drei Parkplätze im Bereich der Einmündung zur Talgutstrasse werden aufgrund der neuen Platzgestaltung aufgehoben. Die restlichen vorhandenen Parkplätze in diesem Strassenabschnitt werden auch mit der Einführung der flächendeckenden blauen Zone (Drittprojekt) nicht aufgehoben. Im Falle einer anstehenden Strassensanierung ist jedoch eine Querschnittsanpassung zugunsten eines breiteren Gehwegs absehbar. In Folge dessen wird eine Aufhebung der vorhandenen Parkplätze voraussichtlich erforderlich werden.

Gleichzeitig mit der Umsetzung des Projekts wird das Wegenetz auf der linken Uferseite des Mattenbachs für Fussgänger aufgewertet. Parallel mit der öffentlichen Planaufgabe gem. §16 StrG wird auch eine öffentlich-rechtliche Verkehrsanordnung publiziert werden. Eine Anpassung der Signalisation zu Gunsten des Fussverkehrs ist dabei explizit im Bereich des sogenannten Mattenbachfusswegs zwischen Unterm Deutweg und Mattenbachstrasse vorgesehen.

2.4 Platzbereich beim Knoten Mattenbachstrasse – Talgutstrasse, «Talgutplatz»

Beim Knoten «Talgutplatz» treffen verschiedene Wegverbindungen und Nutzungen aufeinander. So umfasst die Platzfläche den Hauptzugang zum Schulhaus Mattenbach sowie die dem Schulhaus zugeordnete Parkierung für Personenwagen und Motorräder. Zudem müssen Schülerinnen und Schüler den Platz regelmässig queren, um zu den Rasensportflächen des Schulhauses, südlich des Mattenbaches, zu gelangen. Weiter besteht eine rege benutzte Fusswegverbindung aus dem Mattenbachquartier ins nahe Erholungsgebiet südlich des Mattenbaches. Entsprechend wird der Knotenbereich als niveaugleicher Platz mit Mischverkehr gestaltet, so dass die gegenseitige Rücksichtnahme gefördert wird. Die Veloschnellroute wird ab dem Mattenbachweg über eine sanfte Rampe auf den Platz geführt, der eingefärbte Belag endet hier.

Gestaltung

Im südlichen Platzbereich werden die bestehenden Bäume weitgehend erhalten und in die Gestaltung integriert. Mit der spielerischen und richtungsneutralen Formgebung und Anordnung der begrünter Baumstandorte wird die heute verkehrsorientierte Gestaltung aufgelöst und der Platzcharakter gestärkt. Die Querungsmöglichkeiten für Zufussgehende, insbesondere auch für Schülerinnen und Schüler, werden in alle Richtungen verbessert.

In die vergrösserten und neu angelegten Grünflächen werden ergänzend hochstämmige Bäume gepflanzt. Die leicht versetzte, gruppierte Anordnung wandelt den linearen Strassenraum und betont den Aufenthaltscharakter des Platzes. In den Zwischenzonen der Grünrabbatten können nach Bedarf einzelne Sitzbänke angeordnet werden.

Im Trottoirbereich vor der Schule wird der beschädigte Asphaltbelag zum Schutz der vorhandenen, hochliegenden Baumwurzeln mit einem sickerfähigen Betonsteinbelag ersetzt. Damit fügt sich dieser Vorbereich der Schule auch materiell in die Gesamtgestaltung des Schulareals ein.

Parkierung

Im Bereich des Durchfahrtskorridors der Veloschnellroute werden die bestehenden Parkplätze aufgehoben. Damit können Konflikte zwischen Parkier- und Veloverkehr vermieden werden. Die Anzahl der PW-Parkplätze wird auf total 16 reduziert. Gleichzeitig wird die Breite von aktuell 235 cm auf die Normgrösse von 250 cm vergrössert, ein Parkplatz wird behindertengerecht erstellt. Weiterhin stehen ergänzend 5 Motorradparkplätze zur Verfügung.

Sanierung der Baumstandorte

Die gesamte Parkierfläche wird mit sickerfähigem Belag angelegt. Mit der leichten Verschmälerung des Trottoirs von aktuell 300 cm auf neu 250 cm kann ein durchgängiger, nicht befahrener Pflanzbereich für Hochstammbäume angeordnet werden. Die heute unter dem Verdichtungsstress leidenden Bäume entlang der Parkierung werden wo nötig ersetzt. Mit dieser Vergrößerung des geschützten Baumwurzelbereiches werden die Wachstumsbedingungen für die Bäume nachhaltig verbessert. Zudem verhindern Radstopper und Stammschutzvorrichtungen das Beschädigen der Bäume.

Entwässerung und Versickerung

Die bestehende Entwässerung über die Strassenabläufe bleibt erhalten. Mit der niveaugleichen Gestaltung wird jedoch ein Teil des anfallenden Meteorwassers in die Grünflächen zur Versickerung geleitet. Zudem wird mit der Neugestaltung der Parkierflächen mit sickerfähigem Belag und der Erneuerung der Baumstandorte die örtliche Versickerung stark verbessert.

2.5 Mattenbachweg und Mattenbach ab Schulhaus Mattenbach

Der - in Fliessrichtung gesehen - rechte Uferweg wird als «Radweg» ausgeschildert. Der Belag ist auf der ganzen Länge in einem sehr schlechten Zustand und wird durch einen rötlich eingefärbten Fahrbahnbelag ersetzt. Der Mattenbachweg wird künftig über die Schulter ins Bankett entwässert. Auf einen Randabschluss wird verzichtet.

Die fehlende Beleuchtung einschliesslich Zuleitungen wird nachgerüstet. Zur Verminderung von Lichtemissionen entlang dem Mattenbach werden die Leuchten mit Bewegungsmeldern ausgestattet, damit die Beleuchtung bewegungsabhängig gesteuert und anschliessend wieder auf ein Minimum reduziert wird. Dadurch können die Lichtemissionen für Flora und Fauna auf einem tiefen Niveau gehalten werden.

Wo räumlich möglich wird der Mattenbachweg auf bis zu 4.00 m verbreitert. Mit Rücksicht auf den wertvollen Baumbestand wird es vereinzelt Engstellen mit einer Breite von 2.50 – 3.00 m geben. Sitzbänke und Sitznischen entlang des Mattenbachwegs werden entfernt, da diese im Konflikt mit der Nutzung der Veloschnellroute stehen.

Alle durch die Bauarbeiten tangierten Bäume werden durch Wurzelschutzmassnahmen geschützt. Für jene Bäume, welche nicht erhalten werden können, erfolgt eine Ersatzpflanzung mit einheimischen, standortgerechten Arten.

Die Renaturierung und der Hochwasserschutz des Mattenbachs¹ einschliesslich Gestaltung seiner Uferbereiche ist Bestandteil eines Drittprojektes, welches mittelfristig realisiert werden soll. Am 17. Juni 2020 hat der Stadtrat zudem ein Postulat aus dem Stadtparlament zur Revitalisierung und Vernetzung des Mattenbachs beantwortet (GGR-Nr. 2019.58). Auf die Umsetzung eines zusätzlichen Gehbereichs im Böschungsbereich der rechten Uferseite wird deshalb im Rahmen der Sanierung verzichtet.

¹ SR.20.792-1 vom 25. November 2020 (Hochwasserschutz Mattenbach; Kenntnisnahme Konzeptstudie und Entscheid Variante für Weiterbearbeitung)

2.6 Mattenbachweg im Bereich des Schulhauses Steinacker

Beim Schulhaus Steinacker ist für die Sicherung des Schulwegs ein separater 2.0 m breiter Gehweg vorgesehen, welcher durch eine baumbestandene Rabatte von der Veloschnellroute getrennt wird. Die geplante Fusswegführung beim Eingangsbereich zum Schulhaus Steinacker verläuft zwischen einer grossen, schützenswerten Linde (*Tilia europaea* 'Pallida') und dem bestehenden Ballspielplatz des Schulhauses. Das Gelände beim Baumstandort ist leicht überhöht. Grabarbeiten sind im Wurzelbereich der Baumkrone nicht möglich. Eine Stegkonstruktion, fundiert mit Schraubfundamenten, überbrückt auf einer Länge von ca. 25m diesen Bereich. Der Versatz des Weges wird mit seitlich aufgebordeten Sitzbänken verdeutlicht und bildet gleichzeitig eine interessante Aufenthaltsmöglichkeit unter der Linde.

Die Entwässerung des gesamten Fussweges erfolgt mit Quergefälle in die Grünrabatte. Der Belag des Veloweges wird im Vergleich zum heutigen Niveau leicht erhöht eingebaut und mit Gefälle zum Böschungsbereich des Mattenbachs entwässert.

2.7 Heinrich-Bosshard-Strasse/Steinackerweg

Die Veloführung beim Knoten Mattenbachweg / Heinrich-Bosshard-Strasse wird priorisiert. Die Verbindung zur Tösstalstrasse auf dem Steinackerweg wird als «Velostrasse» markiert.

2.8 Baumbestand

Die Abschnitte «Talgutplatz» und Mattenbachweg sind geprägt von einem wertvollen Baumbestand. Es wird ein grösstmöglicher Erhalt der bestehenden Bäume angestrebt. Insgesamt müssen dennoch 56 Bäume gefällt werden. Es sind 64 Ersatzpflanzungen mit einheimischen, standortgerechten Arten geplant. An 60 Bäumen, welche von Bauarbeiten tangiert sind, werden Wurzelschutzmassnahmen durchgeführt.

3. KOSTEN

Die Gesamtkosten belaufen sich bei einer Kostengenauigkeit von +/- 20% voraussichtlich auf 4.16 – 6.24 Millionen Franken.

4. FINANZIERUNG/EINNAHMEN

Der Projektanteil für die überkommunale Veloroute wird voraussichtlich grösstenteils über die kantonale Bau- und Unterhaltspauschale (Strassenfonds) finanziert. Der Kostenteiler wird mit dem kantonalen Amt für Mobilität (AFM) anhand dem anteiligen Verhältnis der Interessensflächen von Stadt und Kanton festgelegt.

Das Projekt ist eine beitragsberechtigte Massnahme im Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung der zweiten Generation (Veloschnellrouten und Ausbau städtisches Velonetz – Bau Achsen 1. Priorität (Neuhegi-Grüze und Winterthur Mitte)). Es kann von einem Kostenbeitrag in Höhe von 40 % an die anrechenbaren Kosten ausgegangen werden. Kanton und Bund legen die Beiträge erst nach der rechtskräftigen Bewilligung des Bauprojektes definitiv fest.

5. LANDERWERB UND DIENSTBARKEITEN

Für die Umsetzung des Projekts ist folgender Landerwerb vorgesehen:

Wildbachstrasse

Für die Verbindung (Verbreiterung Veloweg, Rabatte und Trottoir) zwischen der Zeughausstrasse und der Wildbachstrasse muss von der Parzelle MA532 (Stadt Winterthur, Immobilien) 538 m² Land erworben werden. Das Land wird vom Finanz- ins Verwaltungsvermögen übertragen.

Schulhaus Mattenbach

Für die Verbreiterung des Velowegs beim Schulhaus Mattenbach und für die Umwandlung wegfallender Parkplätze zugunsten des Platzes an der Talgutstrasse muss von der Parzelle MA2020 insgesamt 375 m² Land erworben werden. Das Land gehört der Stadt Winterthur, Schulbauten und befindet sich bereits im Verwaltungsvermögen.

Schulhaus Steinacker

Für das zusätzliche Trottoir und die Rabatte beim Schulhaus Steinacker muss von der Parzelle MA1708 (Stiftung Altersheim St. Urban) 539 m² Land erworben werden. Die Parzellen MA1718 (Stadt Winterthur, Sportamt) 325 m² und SE10104 (Stadt Winterthur, Schulbauten) 887 m² befinden sich bereits im Verwaltungsvermögen der Stadt Winterthur und können ins Eigentum des Tiefbauamts übertragen werden.

Die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer wurden vor dem öffentlichen Mitwirkungsverfahren über das Bauvorhaben informiert.

6. PROJEKTABLAUF UND WEITERES VORGEHEN

Öffentliche Planaufgabe §13 StrG	2. Quartal 2022
Öffentliche Planaufgabe §16 StrG	4. Quartal 2022
Projektfestsetzung durch den Stadtrat	2. Quartal 2023
Projektgenehmigung durch Kanton	4. Quartal 2023
Bewilligung Agglogelder durch Bund	4. Quartal 2023
Baubeginn	1. Quartal 2024

Gemäss aktuellem Projektlauf wird mit einem Baustart ab Anfang 2024 gerechnet.