

Solarstrasse

Sulzer-Allee bis SBB-Bahnhof Hegi

Strassenneubau

Bericht zu den Einwendungen

Mitwirkungsverfahren (§13 StrG)

Auflage vom 9. November bis 8. Dezember 2019

Gez.	PAW	Datum	02.11.2020	Plan Nr.	--
Gepr.	Bo	Plan Gr.	A4	BIS-Nr.	9000.01.903

Änderungen

A		
B		
C		
D		
E		

Tiefbauamt

Projekte

Pionierstrasse 7

8400 Winterthur



Inhalt

1.	VORBEMERKUNGEN	3
2.	EINWENDUNGEN / EMPFEHLUNGEN	4
3.	SCHLUSSBEMERKUNGEN	7

1. VORBEMERKUNGEN

1.1 Mitwirkung der Bevölkerungen

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 Solarstrasse, Sulzer-Allee bis SBB-Bahnhof Hegi wurde vom 9. November bis 8. Dezember 2019 gemäss § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Es sind 3 Einwendungen und Empfehlungen eingegangen. Das Tiefbauamt nimmt mit dem vorliegenden Bericht zu den Einwendungen gesamthaft Stellung.

1.2 Projektbeschreibung Auflageprojekt

Solarstrasse, Abschnitt Süd: Neubau Strasse entlang SBB-Linie

Die zweite Etappe der Solarstrasse (Abschnitt Süd) verläuft parallel zum Bahntrasse. Der Kehrplatz am Ende des bestehenden Strassenabschnittes wird aufgehoben und die Strasse, mit einer Breite von 5,50 m bis zur Bahnstation Hegi verlängert. Im Anschlussbereich der Solarstrasse und des bereits realisierten Parkbandes wird ein «Bahnhofplatz» samt rund 50 Veloabstellplätzen mit hoher Aufenthaltsqualität und abgestimmt auf das Parkband erstellt. Der Bahnhofplatz schliesst an die Perronanlage mit einer neuen Treppe an.

Die Parzelle OB17129 (Bahnhofvorbereich, Reservefläche SBB) zwischen der Strasse und dem bestehenden Fuss- und Radweg ist im Eigentum der Stadt Winterthur und wird im Rahmen der Projektierung mitberücksichtigt. Dieser Bereich wird in Absprache mit Stadtgrün Winterthur angemessen gestaltet.

Der bestehende Fuss- und Radweg führt unverändert über die bestehende Brücke und entlang der SBB, südlich der projektierten Solarstrasse. Aufgrund der engen Platzverhältnisse im Bereich des Bahnhofvorplatzes werden für den Mischverkehr entsprechende Massnahmen, wie zum Beispiel Markierung, vorgesehen.

Endausbau Solarstrasse West

Der Endausbau der Solarstrasse West umfasst das östliche Trottoir entlang der bestehenden Solarstrasse. Die Realisierung des Trottoirs soll zeitlich abgestimmt auf den Bau der Vorzone des Baufelds 4 erfolgen.

Die Solarstrasse wird mit Baumgruppen und Kurzzeitparkplätzen örtlich eingeeengt, was zur Verkehrsberuhigung und Strassenraumbegrünung beiträgt. Ansonsten bleibt der Strassenquerschnitt mit einer Breite von 6 m bestehen.

Die Strassenraumgestaltung für die Solarstrasse wurde durch ein externes Landschaftsarchitekturbüro erarbeitet und in Form eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes festgehalten. Dieses Konzept fliesst in die Projektierung der Solarstrasse ein.

2. EINWENDUNGEN UND EMPFEHLUNGEN MIT STELLUNGNAHMEN

2.1 Sicherstellung / Realisierung der Anforderungen an Veloschnellrouten im Projektabschnitt

Einwendung:

Die Solarstrasse verläuft teilweise parallel zu den SBB-Geleisen. In diesem Abschnitt der Erschliessungsstrasse ist im Bereich zwischen der Bebauung und des SBB-Geleisefeldes eine Velobahn (überkommunale Radroute) im Richtplan eingetragen.

Die Velobahn zwischen Bahnhof Hegi und Bahnhof Grüze wird im Winterthurer Velonetz eine wichtige Funktion bezüglich Verbindung von Umland/Stadtrand Richtung Stadtmitte und darüber hinaus (via Veloquerung Nord) nach Westen haben. Im Bereich zwischen Bahnhof Hegi und Bahnhof Grüze sollte es möglich sein die „Anforderungen an Velobahnen“ (vgl. SR-Beschluss April 2014) weitgehend umzusetzen. Dies bedeutet für die Velobahn selbst eine Breite von 4.80m, plus eine separate Fläche für die Fussgänger.

Das heutige Projekt Solarstrasse wird nicht als aufwärtskompatibel für die Erstellung der Velobahn-Infrastruktur erachtet. Insbesondere sollten Velobahn und Fusswegbereich später so angelegt werden können, dass sie ausserhalb der Interessenlinie der SBB zu liegen kommen.

Auf sehr vielen Abschnitten innerhalb der Stadt werden die vom Stadtrat beschlossenen und in den Richtplan übernommenen Velobahnen auf Erschliessungs- und Sammelstrassen geführt werden. Es sollte daher problemlos möglich sein, im Falle der Solarstrasse die Funktionen Erschliessungsstrasse und Velobahn zusammen zu legen. Dies vor allem auch, da auf der Solarstrasse kein Durchgangsverkehr möglich ist und die MIV-Belastung daher auf die Dauer gering bleiben wird.

Stellungnahme:

Die projektierte Erschliessungsstrasse Solarstrasse ist mit einer Breite von 5.5m grundsätzlich mit den Anforderungen der künftigen Veloschnellroute vereinbar. Innerhalb des Projektperimeters ist denn auch die Führung der künftigen Veloschnellroute auf der Erschliessungsstrasse vorgesehen. Aufgrund der Einwendungen werden die Anbindung der Erschliessungsstrasse an die künftige Veloschnellroute sowie der Bereich des Bahnhofplatzes hinsichtlich einer durchgängigeren Veloführung überarbeitet.

Folgende Punkte wurden berücksichtigt:

1. Generell

- Der südliche Abschnitt der Solarstrasse entlang der SBB bis zum neuen Bahnhofplatz ist bereits Veloschnellroutenkompatibel (genügende Breite) geplant. Dabei ist auch schon die Interessenlinie der SBB berücksichtigt
- Die Vortrittsregelung zu Gunsten der Velofahrenden auf der Veloschnellroute ist neu ins Projekt eingeflossen. Die Velofahrenden haben bis zum Bahnhofplatz den Vortritt. Daher wird die Erschliessungsstrasse, Solarstrasse West, in die Solarstrasse Süd vortrittbelastet über eine Platzgestaltung eingeführt und der Knoten entsprechend angepasst.

- Zwischen der Solarstrasse West und Bahnhofplatz erfährt der bestehende Fuss- und Veloweg entlang der SBB eine Umnutzung zum Gehweg. Falls (langfristig) die Interessenlinie durch die SBB geltend gemacht wird, so ist eine Fussgängerführung nördlich der Solarstrasse gewährleistet.
Der Abschnitt in Richtung stadteinwärts, mit einer Breite von 3.50 m bleibt, als Velo- und Gehweg, vorübergehend unverändert. Ein Ausbau dieses Abschnittes zu einer Veloschnellroute ist nicht Bestandteil des Projektes "Solarstrasse".

2. Knoten Ost (Bahnhofplatz)

- Der neue Bahnhofplatz wird als Begegnungszone realisiert
- Die Ausgleichsrampe ab dem Bahnhofplatz in Richtung Ohrbühlstrasse wird auf 5.50m verbreitert
- Falls (langfristig) die Interessenlinie durch die SBB geltend gemacht wird, ist das Trassee der künftigen Erschliessungstrasse mit einer künftigen neuen Brücke über die Ohrbühlstrasse gesichert. Der Bahnhofplatz müsste dann sowieso umgebaut werden.
- Mehr Veloabstellplätze werden angeboten, mehr Bäume/Grosssträucher werden gesetzt

Fazit:

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Seitlich von der Solarstrasse entlang der SBB Geleise ist eine Velobahn von 4.8 m Breite vorgesehen (Nr. 2 nach Aadorf). Wir gehen davon aus, dass das vorliegende Projekt sämtliche Bedingungen erfüllt, damit die vorgesehene Velobahn ohne weiteres geplant und realisiert werden kann. Aus den vorliegenden Plänen ist das nicht ersichtlich, insbesondere der Verlauf der Interessenlinie der SBB. Die Breite der Rampe und des kurzen Radwegabschnittes beim Bahnhof beträgt 3,5 m und entspricht nicht der vorgesehenen Breite von 4,8 m einer Velobahn. Wir beantragen die Verbreiterung auf 4.8 m.

Wichtig erscheint uns die vorgesehene Velo-Spurführung ab Solarstrasse West in den Radweg entlang der Gleise zum Bahnhof.

Im Weiteren würden wir es begrüßen, könnten auf dem Bahnhof-Vorplatz zusätzliche Bäume vorgesehen werden.

Stellungnahme:

Hier gilt die gleiche Stellungnahme wie oben.

Fazit:

Die Einwendung wird berücksichtigt.

2.2 Hindernisfreies Bauen

Einwendung:

Bei der Einsicht der Planaufgabe wurde festgestellt, dass die Anforderungen an das behinderten- und altersgerechte Bauen nicht vollumfänglich erfüllt sind oder dies aus den Plänen nicht klar ersichtlich ist. Das geplante Strassenbauprojekt ist so abzuändern, dass es den Vorschriften zum behindertengerechten Bauen entspricht. Insbesondere sind am Projekt folgende Änderungen vorzunehmen:

- Führungselemente für Personen mit Sehbehinderung sind zu erstellen gemäss VSS-Norm SN 640 075
- Treppen sind gemäss VSS-Norm SN 640 075 auszuführen, mit Handläufen und Stufenmarkierungen sowie mit taktil erfassbaren Aufmerksamkeitsfeldern gemäss Norm SN 640 852

Stellungnahme

Die Anforderungen an das hindernisfreie Bauen fliessen bei der Erarbeitung des Bauprojektes mit ein.

Fazit:

Die Einwendung wird berücksichtigt.

2.3 Vergrößerung Platzverhältnisse bei Perronzugängen

Empfehlung:

Grundsätzlich ist der Bereich der Schleppkurve (Wendeplatz LKW), Bahnzugangstreppe wie auch die neue Bahnzugangs-Rampe auf Stadtperimeter. Es gibt von Seite SBB keine expliziten Vorgaben, wir empfehlen jedoch eine Trottoir-Breite ab Treppe zu realisieren, sowie beim neuen Perron-Rampenzugang den Wendekreis eines Rollstuhles zu berücksichtigen (In Anlehnung an SIA-500, Kptl.3.4.3.1 sagt unser Regelwerk 1-50129, der Wendekreis soll länger als die Rampenbreite sein => optimal 1,5 x Rampenbreite). Somit soll unser empfohlener Bereich barrierefrei ausgeführt werden.

Stellungnahme

Die Empfehlung hinsichtlich mehr Platz bei den Perronzugängen fliessen bei der Erarbeitung des Bauprojektes mit ein.

Fazit

Die Empfehlung wird berücksichtigt.

3. SCHLUSSBEMERKUNGEN

Alle Einwendungen wurden berücksichtigt. Dieser Bericht zu den Einwendungen wird trotzdem zu Informationszwecken gemäss § 13 StrG während 60 Tagen öffentlich aufgelegt.

Das Projekt wird vor der Projektfestsetzung durch den Stadtrat gemäss § 16 und § 17 StrG (Planaufgabe- und Einspracheverfahren) öffentlich aufgelegt und bekannt gemacht.

Winterthur, 02.11.2020

Tiefbauamt, Abteilung Projekte



Armand Bosonnet, Leiter



Pierre Walpen, Projektleiter