

Wieshofstrasse

Schlosstalstrasse bis Wishof

Strassenbau

Kurzbericht



Vorprojekt

Mitwirkungsverfahren §13 Strassengesetz (StrG)

Gez.	Pu	Datum	04.04.2022	Plan Nr.	2263-A
------	----	-------	------------	----------	--------

Gepr.	Ga	Plan Gr.	A4	Projekt Nr.	11531
-------	----	----------	----	-------------	-------

Änderungen

A		
B		
C		
D		
E		

Tiefbauamt

Projekte

Pionierstrasse 7

8400 Winterthur



Kurzbericht für Projekt:

**Wieshofstrasse
Schlosstalstrasse bis Wishof
Strassenbau**

Inhalt

1.	 EINLEITUNG / AUSGANGSLAGE	3
2.	 PROJEKTBECHRIEB	4
3.	 PROEKTABLAUF UND WEITERES VORGEHEN	7

1. EINLEITUNG / AUSGANGSLAGE

Ausgelöst durch das Baugesuch EvoBus Wieshofstrasse 120/122 musste eine bestehende Drainagenleitung (öffentliche Sammelleitung) verlegt werden. Dieses Bauvorhaben hat dazu veranlasst, die Infrastruktur aus Sicht der Siedlungsentwässerung, der Versorgungsleitungen Gas/Wasser und Elektrizität sowie der Mobilität zu überprüfen. Im Strassenabschnitt Wieshofstrasse zwischen Weiler Wishof und Schlosstalstrasse müssen die Werkleitungen teilweise saniert und der bestehende Regenabwasserkanal mit einem Neubau erweitert werden.

Die Wieshofstrasse ist eine Verbindungsstrasse, welches den Weiler Wishof, das Gewerbe- und Industriegebiet Niederfeld und das Quartier Wyden mit dem Knoten Schlosstalstrasse/Wieshofstrasse verbindet. Die Wieshofstrasse ist eine wichtige regionale Rad- und Fusswegverbindung zwischen Weiler Wishof und dem Knoten Schlosstalstrasse/Wieshofstrasse. Eine durchgehende gesicherte Fusswegverbindung besteht bis heute nicht. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 50 Stundenkilometer beschränkt. Der öffentliche Strassenraum mit einer minimalen Breite von rund 6 Meter besteht aus einer Fahrbahn ohne Trottoir. Das bestehende abgetrennte Trottoir im Abschnitt In der Euelwies bis Alte Neuburgstrasse liegt auf Privatgrund. Der Strassenraum im Abschnitt Alte Neuburgstrasse bis zur Wespimühle unterscheidet sich zum restlichen Strassenabschnitts in seiner Breite und Aufteilung. Im Bereich Bahnübergang beträgt die Breite rund 10 Meter, der Fussverkehr ist mit einem Trottoir von rund 2 Meter gegenüber der 8 Meter breiten Fahrbahn abgetrennt. Das Brückenbauwerk (Nr. 32) über die Töss besteht aus einer Fahrbahn von 6.0 Meter und einem beidseitigen Trottoir von 1.7 Meter.

Der Strassenzustand im Abschnitt Alte Neuburgstrasse bis Schlosstalstrasse sowie der Brückenbelag sind in einem schlechten Zustand. Es sind einige Belagsrisse am Fahrbahnbelag zu erkennen. Die materialtechnische Zustandsuntersuchung der Fahrbahn wird im Zuge der Erarbeitung des Bauprojekts durchgeführt. Im Bereich In der Euelwies bis Alte Neuburgstrasse ist anhand der Radspuren zu erkennen, dass die Fahrbahn zu schmal dimensioniert ist und der motorisierte Individualverkehr (MIV) auf die angrenzende Landwirtschaftsfläche ausweicht.

2. PROJEKTBECHRIEB

2.1 Projektziel

Die Wieshofstrasse ist eine nutzungsorientierte Sammelstrasse, welche das Naherholungsgebiet Weiertal und Neuburg, den Weiler Wishof, das Industriegebiet Niederfeld sowie das Quartier Wyden an die Schlosstalstrasse resp. Wieshofstrasse/ Wasserwiesenstrasse anbindet. Im Rahmen der Projektbearbeitung sind folgende Hauptziele definiert worden:

- Situationsbezogener Ausbau der Wieshofstrasse zur Gewährleistung der heutigen und künftigen Erschliessung der Industrie- und Gewerbezone In der Euelwies
- Siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung, namentlich in den Bereichen Weiler Wishof und Wespimühle
- Durchgehende Grundinfrastruktur für den Fussverkehr sicherstellen
- Rücksichtnahme auf Umfeld und möglichst geringer Landerwerb
- Erhöhung der Verkehrssicherheit (insbesondere Fuss- und Veloverkehr)

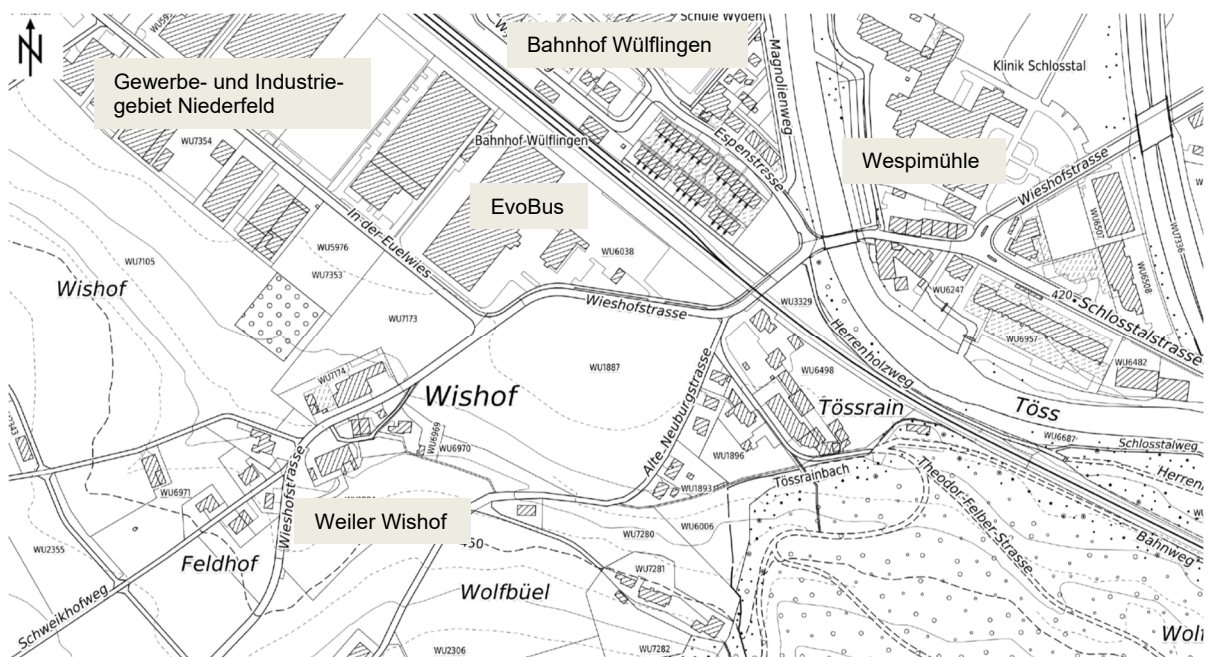


Abb. 1: Übersichtsplan

2.2 Strassenraum

Die Wieshofstrasse hat unterschiedliche Nutzungsbedürfnisse abzudecken, welche in optimalen Abstimmung von Siedlung, Landschaft und Verkehr nicht allen Anforderungen entsprechen können. Die Nutzungsanforderungen können im Projektperimeter auf zwei Abschnitte eingeteilt werden. Der erste Abschnitt führt von der Schlosstalstrasse durch die Engstelle Wespimühle - Quartierserschliessung Wyden / Bahnhof Wüflingen über den Bahnübergang zum Industriegebiet Niederfeld. In der Fortsetzung führt die Wieshofstrasse in den zweiten Abschnitt, welcher den Weiler Wishof sowie das Naherholungsgebiet Weiertal und Neuburg an das Stadtzentrum anbindet. Die massgebenden Begegnungsfälle wurden Folge dessen ebenfalls in diesen beiden Abschnitten unterschieden.

Aufgrund der Engstellen im Bereich Wespimühle (Kernzone) und Tössbrücke sowie der Bewahrung des Landschafts- und Ortsbild, kann der Begegnungsfall Lastwagen/Lastwagen im Abschnitt Schlosstalstrasse bis zur Strasse In der Euelwies nicht durchgehend gewährleistet werden. Mit einer Strassenbreite von 6.00 Meter bis rund 6.50 Meter im Kurvenbereich wurde ein ausgewogenes Verhältnis zum übrigen Strassenausbau und zur Siedlungsverträglichkeit gewählt. Eine gegenseitige Rücksichtnahme ist nach wie vor erforderlich. Der «weiche» Randabschluss zwischen Fahrbahn und Trottoir ermöglicht dem Veloverkehr bei einem Sicherheitsbedarf auf das Trottoir auszuweichen. Im Bereich der Liegenschaft Wieshofstrasse 120/122 wird die Fahrbahn gegenüber der Landwirtschaft mit einem Bankett um 0.50 Meter abgetrennt und soll der Strassenentwässerung dienen.

Im Bereich In der Euelwies bis Schweikhofweg im Weiler Wishof wurde der häufigste eintreffende Begegnungsfall Personenwagen/Personenwagen gewählt. Mit einer Strassenbreite von 4.50 Meter wird der Abschnitt zugunsten des neuen Trottoirs um rund 1.50 Meter reduziert. Der «weiche» Trottoirrand ermöglicht ein Ausweichmanöver im Falle von Begegnungsfällen von grösseren Fahrzeugen wie z.B. Landwirtschaftsfahrzeuge.

Zwischen der Erschliessung des Industriegebiets Niederfeld und dem Weiler Wishof soll der Querschnitt der Wieshofstrasse mit einer Strassenbreite von 5 Meter und einem Trottoir von 2 Meter aufgeteilt werden. Die Fahrbahnbreite wird gegenüber von heute beibehalten.

Der Veloverkehr wird im gesamten Projektperimeter unverändert im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr auf der Strasse geführt. Als Zusatzangebot wird auf dem Trottoir im Abschnitt Espenstrasse bis In der Euelwies das Signal Fussweg mit dem Zusatz «Velo gestattet» ergänzt. Im Falle der sich schliessenden Bahnschranke oder für die unsicheren Velofahrer besteht damit die Möglichkeit auf das Trottoir auszuweichen. Hierfür wurde bewusst ein «weicher» überfahrbarer Trottoirrand ausgewählt, welcher auch für Sehbehinderte ertastbar ist.

Vom Weiler Wishof bis zur Wespimühle besteht ein regionaler Richtplaneintrag für Fuss- und Wanderweg. Um dieser regionalen Bedeutung nachzukommen wird eine durchgehende Fusswegverbindung erstellt. Das einseitige Trottoir wird nördlich der Wieshofstrasse an das bestehende Angebot angeordnet. Im Abschnitt Schweikhofweg bis In der Euelwies misst das Trottoir grundsätzlich 2 Meter und wird im Bereich der schutzwürdigen Bauten auf 1.80 Meter leicht reduziert. Im Bereich In der Euelwies bis Alte Neuburgstrasse wird das bestehende Trottoir zu Lasten des Projekts erworben und leicht nach Norden verschoben. Das Trottoir misst grundsätzlich 3 Meter und wird im Bereich des Grünstreifens auf 2.20 Meter reduziert. Im Bereich der Einmündung Alte Neuburgstrasse wird als Querungshilfe eine Trottoirnase erstellt. Ein Trottoir-ausbau im Bereich der Wespimühle kann aufgrund der kantonalen Inventarobjekte nicht erfolgen. Ein Fusswegrecht auf privatem Grund soll aber mit dem Strassenbauprojekt angestrebt werden.

2.3 Temporegime:

Mit dem Aspekt einer siedlungsverträglichen Strassenraumgestaltung und einem situationsbezogenen Ausbau sowie der Steigerung der Verkehrssicherheit muss das Temporegime auf der Wieshofstrasse im Abschnitt Schlosstalstrasse bis Ende Weiler Wishof verringert werden. Die Temporeduktion auf der siedlungsorientierten Wieshofstrasse mit den Argumenten der engen Platzverhältnisse und Unübersichtlichkeit im Bereich Wespimühle und Weiler Wishof, der Kuppe über den Bahnübergang oder den häufigen Strasseneinmündungen wie In der Euelwies, Ein-/Ausfahrt EvoBus, Alte Neuburgstrasse und Espenstrasse sind hierfür gegeben. Die Geschwindigkeit der Wieshofstrasse soll folglich im ganzen Projektperimeter von 50 auf 30 Stundenkilometer reduziert werden.

Durch den Verzicht auf hohe Randabschlüsse wird die Bandwirkung der Fahrbahn gemildert. Diese nimmt der Strasse in der Tendenz den verkehrorientierten Charakter und senkt die gefahrene Geschwindigkeiten. Um die optische Dominanz der Fahrbahn im Abschnitt Wishof bis Bahnübergang zu mildern wird der bestehende Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Trottoir beibehalten. Um die Verhältnisse hinsichtlich der gefahrenen Geschwindigkeit weiter zu verbessern, wäre das gezielte Anordnen von strassenbegleitenden Bäume auf Privatgrund zur optischen Verengung des Strassenraums wünschenswert.

Gegenüberstellung Strassenraum Heute/Projekt:

Abschnitt	Heute (v= 50 km/h)		Projekt (v= 30 km/h)		Differenz
	Aufteilung	Total	Aufteilung	Total	
Weiler Wishof	Fahrbahn 6.00 ohne Trottoir	6.00	Fahrbahn 4.50 Trottoir 2.00 (1.80m)	6.50	+ 0.50
Weiler Wishof bis In der Euelwies	Fahrbahn 5.00 ohne Trottoir	5.00	Fahrbahn 5.00 Trottoir 2.00	7.00	+ 2.00
In der Euelwies bis Bahnübergang	Fahrbahn 6.00 Grünfläche/Trottoir 3.50	9.50	Bankett 0.50 Fahrbahn 6.00 Grünfläche 0.80 Trottoir/Velo 2.20	9.50	0.00
Bahnübergang bis Espenstrasse	Fahrbahn 8.00 Trottoir 2.00	10.00	Bankett 0.50 Fahrbahn 6.50 Trottoir/Velo 3.00	10.00	0.00
Brücke über Töss	Fahrbahn 6.00 Trottoir je 1.70	9.40	Fahrbahn 6.00 Trottoir je 1.70	9.40	0.00
Wespimühle	Fahrbahn 6.50	6.50	Fahrbahn 6.00 Bankett 0.50	6.50	0.00

Tabelle 1: Masse in Meter [m]

2.4 Strassenbau

Der genaue Umfang und die Art der Oberbauinstandstellung soll im Bauprojekt festgelegt werden. Die Verkehrslastklasse soll aufgrund der zukünftigen Verkehrsbelastung angepasst resp. erhöht werden. Die Strassenentwässerung ist komplett zu erneuern. In der Projektierung ist abzuklären, wie das Strassenoberflächenwasser gesammelt und abgeleitet werden soll. Dies wird Auswirkungen auf die Wahl der Randabschlüsse haben. Durch die neue Strassenraumaufteilung werden sämtliche Randabschlüsse erneuert. Fahrbahn und Trottoir werden durch «weiche» Randabschlüsse, einem Randstein mit einem schrägen Anschlag von 0 auf 4 Zentimeter voneinander getrennt.

2.5 Öffentliche Beleuchtung:

Aufgrund der Anpassung der neuen Verkehrsoberfläche sind einige Kandelaber zu verschieben und teilweise zu ergänzen. Im Bauprojekt soll ein herkömmliches Beleuchtungskonzept ausgearbeitet werden.

2.6 Landerwerb und Dienstbarkeiten

Für das vorliegende Projekt sind zusätzliche Landerwerbe sowie Dienstbarkeiten nötig. Für eine durchgehende Grundinfrastruktur für den Fussverkehr ist ein einseitiges Trottoir geplant. Hierfür soll rund 810 m² Land erworben werden.

Die bereits vorhandene Dienstbarkeit im Bereich Wieshofstrasse 120/122 (EvoBus) soll aufgehoben werden und durch einen Landerwerb ersetzt werden.

Im Bereich der Kernzone Wespimühle soll das Fusswegrecht mit einer Dienstbarkeit erzielt werden.

2.7 Finanzierung

Für die Strassenbauarbeiten wird mit Gesamtkosten von rund 2,6 Millionen Franken (Kostengenauigkeit +/- 20 %) gerechnet. Die neue Fusswegverbindung ist überkommunal klassiert und wird voraussichtlich mit einem grossen Anteil aus dem Strassenfonds des Kanton Zürichs mitfinanziert.

3. PROEKTABLAUF 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 2022 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 Sommer 2023 geplant ist, informiert.

Nach der Projektfestsetzung durch den Stadtrat (Frühling 2024), der Kreditgenehmigung durch das Stadtparlament (Frühling 2024) und der Projektgenehmigung durch den Kanton (Sommer 2024) wird mit dem Baustart Ende 2024 gerechnet.