



Protokollauszug vom

23.10.2024

Departement Bau und Mobilität / Tiefbauamt:

Projekt-Nr. 11415, Wülflingerstrasse, Härti bis Neftenbacherstrasse, Instandstellung Strasse: Zustimmung zum Projekt, Auftrag zur Durchführung des Mitwirkungsverfahrens nach § 13 sowie der öffentlichen Planaufgabe nach § 16 und § 17 Strassengesetz

IDG-Status: teilweise öffentlich

SR.24.694-1

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. SR.22.103-1 vom 23. Februar 2022 und damit auch der noch offene Auftrag gemäss Dispositivziffer 5 (Mitteilung Zeitpunkt Veröffentlichung) werden aufgehoben.
2. Dem Projekt Wülflingerstrasse, Härti bis Neftenbacherstrasse, Instandstellung Strasse, wird zugestimmt.
3. Das Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, wird ermächtigt, für die geänderte Strassenoberfläche das Mitwirkungsverfahren nach § 13 Strassengesetz (StrG) durchzuführen.
4. Das Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, wird beauftragt, die Sachkommission Stadtbau (SBK) vor der Durchführung des Mitwirkungsverfahrens nach § 13 Strassengesetz (StrG) über den aktuellen Projektstand zu informieren.
5. Das Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, wird beauftragt, sofern das Mitwirkungsverfahren keine relevanten Projektänderungen hervorgerufen hat, das Auflageprojekt gestützt auf § 16 StrG während 30 Tagen öffentlich aufzulegen.
6. Die Medienmitteilung wird gemäss Beilage genehmigt.
7. Dieser Beschluss wird koordiniert mit der Publikation des Mitwirkungsverfahrens gemäss Dispositivziffer 3 veröffentlicht. Das Departementssekretariat Bau und Mobilität informiert die Stadtkanzlei über den Zeitpunkt.

8. Mitteilung an: Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, Planung und Koordination, Mobilität, Entwässerung, Projektierung und Realisierung, Geomatik- und Vermessungsamt; Departement Sicherheit und Umwelt, Feuerwehr, Stadtpolizei; Departement Technische Betriebe, Stadtgrün, Stadtwerk, Stadtbus.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'A. Simon', is written over the printed name.

A. Simon

Begründung:

1. Ausgangslage

Die kantonale Wülflingerstrasse ist eine sehr stark belastete Haupteinfallsachse, täglich verkehren rund 25 000 Fahrzeuge auf dieser Achse; wovon rund 1 400 Lastwagen. Die Lärmgrenzwerte an der Wülflingerstrasse sind überschritten. Die signalisierte Geschwindigkeit zwischen den Einmündungen Salomon-Hirzel-Strasse und Neftenbacherstrasse beträgt 50 km/h. Im Abschnitt Härti bis Neftenbacherstrasse ist auf der Nordseite der Wülflingerstrasse ein Trottoir und auf der Südseite ein Rad- und Gehweg angeordnet. Die Velofahrenden werden im Zweirichtungsverkehr geführt.

Der Knoten Härti ist ein dreiarmer Knoten, der durch eine Lichtsignalanlage gesteuert ist. Die Beziehung westliche Wülflingerstrasse – Salomon-Hirzel-Strasse ist vortrittsberechtigt. Der Knoten ist heute aufgrund der grossen Verkehrsmenge während den Morgen- und Abendspitzenstunden stark überlastet.

Der Knoten Wässerwiesenstrasse ist ein dreiarmer, unregelmässiger Knoten. Die Wülflingerstrasse ist gegenüber der Wässerwiesenstrasse vortrittsberechtigt.

Der Knoten Neftenbacherstrasse ist ein dreiarmer, unregelmässiger Knoten. Die Wülflingerstrasse ist gegenüber der Neftenbacherstrasse vortrittsberechtigt. Der Knoten ist ebenfalls stark überlastet.

Der allgemeine Strassenzustand der Wülflingerstrasse im Abschnitt Härti bis Neftenbacherstrasse ist sehr schlecht. Eine Gesamterneuerung ist in den nächsten Jahren zwingend erforderlich und unabhängig von einer Neugestaltung dringend vorzunehmen. Im Sommer 2020 mussten als Notfallmassnahme Teile der Beläge ersetzt werden.

1.1 Bushaltestellen Wülflingen

Beim Knoten Härti ist die Buswendeanlage Wülflingen angeordnet. Die Oberflächen und die verschiedenen Unterstände sowie die WC-Anlage befinden sich in einem äusserst schlechten baulichen Zustand. Eine Erneuerung ist zwingend erforderlich. Die Unterstände und die WC-Anlage sind kommunale Inventarobjekte schutzwürdiger Bauten. Schützenswert sind die Stahlkonstruktion und das Ensemble.

1.2 Fuss- und Veloverkehr

Der bestehende Rad- und Gehweg auf der Südseite weist eine Breite von 3.00 bis 3.50 m auf. Aufgrund der Bebauung sind bei einigen Grundstücksausfahrten die Sichtweiten auf den Rad- und Gehweg nicht genügend gross. Auf Höhe der Migrol-Tankstelle konnte eine erhöhte Unfallhäufigkeit zwischen Velofahrenden und ein- und ausfahrenden Fahrzeugen festgestellt werden.

Im Bereich des Haldenbergwegs ist zur Schliessung einer kommunalen Fussweglücke eine Querung der Wülflingerstrasse und eine Fusswegverbindung zur Töss in das Naherholungsgebiet als geplante Massnahme im Verkehrsrichtplan eingetragen. Die bestehenden Streifen für Fussgängerinnen und Fussgänger im Bereich der Liegenschaften Nr. 346 und Nr. 390 verfügen über keine Mittelschutzinsel, was das Überqueren der Strasse für Zufussgehende aufgrund der grossen Verkehrsmenge schwierig gestaltet.

1.3 Grünflächen/Alleen

Der Strassenraum beim Eingangstor Wülflingen ist dominiert von Asphaltflächen. Lediglich ein paar Einzelbäume stehen im Strassenraum. Eine Baumreihe oder gar eine Allee nach den Anforderungen des Alleenkonzepts ist darin nicht lesbar.

Die Grünfläche zwischen der Neftenbacher- und der Wülflingerstrasse ist landschaftsgestalterisch nur wenig attraktiv und weist kaum Elemente zur Förderung eines verbesserten Mikroklimas auf.

2. Begehrensäusserung nach Strassengesetz und Variantenstudium

Das Vorprojekt wurde am 23. Februar 2022 durch den Stadtrat genehmigt (SR.22.103-1); gleichzeitig wurde das Tiefbauamt ermächtigt das Mitwirkungsverfahren nach § 13 Strassengesetz (StrG) durchzuführen. Zugleich wurde das Vorprojekt beim Kanton Zürich zur Begehrensäusserung nach § 45 Abs. 1 StrG eingereicht. Das Vorprojekt sah vor, dass im Abschnitt Härti bis Neftenbacherstrasse beidseitig Rad- und Gehwege im Richtungsverkehr mit einer Breite von minimal 3.0 m eingerichtet werden. Der Kanton stellte sich gegen diese Lösung und verlangte, dass die Stadt die Veloführung in der Wülflingerstrasse überdenkt resp. alternative Varianten erarbeitet und beurteilt. Das Mitwirkungsverfahren wurde aufgrund dieser grossen Projektunsicherheit nicht durchgeführt.

Im Rahmen des Variantenstudiums wurden folgende Varianten geprüft und bewertet:

- Variante Projekt: Beidseitig kombinierter Rad- und Gehweg
- Variante 1: Radstreifen b = 1.80 m
- Variante 2: Radstreifen b = 1.50 m

- Variante 3: Optimierung Bestand, Verbreiterung einseitig kombinierter Rad- und Gehweg (Zweirichtungsradweg)

Die Variantenbeurteilung zeigte, dass mit einer Änderung der Veloführung keine grundlegende Verbesserung erzielt werden kann und aufgrund der sehr eingeschränkten Platzverhältnisse immer starke Kompromisse resultieren, welche bezüglich Machbarkeit vom Kanton und der Stadt unterschiedlich eingeschätzt werden. Als Ergebnis der Untersuchung konnte man sich auf die Variante 3 einigen. Diese sieht vor, das bestehende Regime (einseitig kombinierter Rad- und Gehweg) zu belassen und soweit wie möglich zu optimieren (Verbreiterung, taktile Trennung, Signalisation und Markierung). Auf Grundlage dieses Entscheides musste das Vorprojekt komplett überarbeitet werden, was eine deutliche Erhöhung der Projektierungskosten zur Folge hat.

Die Planunterlagen wurden dem Kanton am 30. November 2023 eingereicht. Mit Schreiben vom 23. Januar 2024 teilte der Kanton Zürich der Stadt Winterthur das Einverständnis zum Strassenbauprojekt mit.

Der Beschluss des Stadtrats vom 23. Februar 2022 (SR.22.103-1) ist somit aufzuheben.

3. Projektziele

Mit dem Projekt werden folgende Projektziele verfolgt:

- Umfassende Instandstellung und Neugestaltung Wülflingerstrasse im Abschnitt Härti bis Neftenbacherstrasse und Neftenbacherstrasse im Abschnitt Wülflingerstrasse bis Stadtgrenze
- Sanierung und Ausbau der Buswendeanlage Wülflingen für zwei Doppelgelenkbusse
- Schaffung von sicheren und neuen Fusswegquerungen
- Verbesserung der Veloinfrastruktur
- Erhöhung der Fahrplanstabilität und Reduktion Verlustzeiten für ÖV und weniger Stau für MIV
- Lärmschutzmassnahmen
- Erhöhung Attraktivität Eingangstor Winterthur

4. Projektbeschreibung

4.1 Fuss- und Veloverkehr

Der Rad- und Gehweg wird auch zukünftig auf der Südseite als Zweirichtungsradweg betrieben. Im Regelfall wird der Radweg in einer Breite von 2.50 m und der Gehweg in einer Breite von 2.0 m ausgeführt. Gegenüber aktuellem Stand ist der Rad- und Gehweg um mindestens einen

Meter breiter konzipiert, was zu einer Komfortsteigerung führt. Die erforderliche notwendige Trennung zwischen den Zufussgehenden und den Velofahrenden erfolgt mit einem gestürzten, fehlerverzeihenden Randstein oder mit Markierungen.

4.2 Wülflingerstrasse

Die Fahrbahnen für den MIV werden mit je einer Breite von minimal 3.05 m ausgebildet. Gegenüber dem Vorprojekt 2022 wurde die Fahrbahnbreite um 40 cm verschmälert, dies zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs. Damit der Begegnungsfall LW/LW oder Bus/Bus gewährleistet werden kann, wird in der Wülflingerstrasse die signalisierte Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert. Mit dieser Massnahme werden auch die Lärmemissionen reduziert.

4.3 Neftenbacherstrasse

Die Neftenbacherstrasse wird als Kernfahrbahn mit einem Radstreifen für die bergwärtsfahrenden Velofahrerinnen und Velofahrer projektiert. Die Breite des Radstreifens beträgt 1.80 m. Auf der Bergseite wird weiterhin ein Gehweg mit einer Breite von 2.50 m geführt.

4.4 Knoten Härti

Das Vorprojekt sieht vor, den Knoten Härti aufzuweiten, so dass er auch von grösseren Fahrzeugen normgerecht befahren werden kann. Mit der Verbreiterung der Rechtsabbiegespur von der Wülflingerstrasse in die Salomon-Hirzel-Strasse sowie einer Rechtsabbiegespur von der westlichen in die östliche Wülflingerstrasse erhöht sich die Leistungsfähigkeit des lichtsignalgesteuerten Knotens erheblich. Durch die Eliminierung der Überlastung entstehen in den Morgen- und Abendspitzenstunden voraussichtlich keine Staubildungen mehr. Mit der neuen, ausschliesslich als Rechtsabbieger vorgesehener Fahrspur, kann der Verkehr stadteinwärts besser und effizienter über die Salomon-Hirzel-Strasse gesteuert werden. Das Zentrum Wülflingen wird dadurch entlastet.

4.5 Knoten Wasserwiesenstrasse

Der Knoten Wasserwiesenstrasse wird zukünftig ebenfalls in die neue Lichtsignalanlage integriert und gesteuert. Es entsteht mit dem Knoten Härti ein Doppelknoten. Aufgrund ihrer Nähe zueinander müssen die Lichtsignalanlagen koordiniert gesteuert werden. Damit die Leistungsfähigkeit gewährleistet werden kann, ist neu ein Rechtsabbiegeverbot von der Wasserwiesenstrasse in die Wülflingerstrasse vorgesehen; von der Wülflingerstrasse kann nicht mehr links in die Wasserwiesenstrasse abgebogen werden. Die Erschliessung der Wasserwiesenstrasse erfolgt stadteinwärts somit über die Salomon-Hirzel-Strasse oder über die Querstrassen, die die Wasserwiesen mit der Wülflingerstrasse verbinden.

4.6 Knoten Neftenbacherstrasse

Beim Knoten Neftenbacherstrasse wird eine neue Lichtsignalanlage inkl. einer Busbevorzugung installiert. Somit können die Verlustzeiten der Regionalbusse reduziert und die Verkehrssicherheit beim heutigen Unfallschwerpunkt erhöht werden. Das Rechtseinmünden von der Neftenbacher- in die Wülflingerstrasse sowie das Linksabbiegen von der Wülflinger- in die Neftenbacherstrasse wird nicht mehr möglich sein. Die Anzahl dieser Fahrbeziehungen ist heute mit je fünf Fahrzeugen pro Abendspitzenstunde äusserst gering. Dadurch kann die erforderliche Leistungsfähigkeit des Knotens gewährleistet werden.

4.7 Bushaltestelle Wülflingen

Gemäss der Angebotsstrategie von Stadtbuss vom Januar 2020 wendet in der Buswendeanlage Wülflingen ab 2035 neben der Buslinie 2 auch die Buslinie 7. In der neu konzipierten Buswendeanlage hat es Platz für zwei Doppelgelenkbusse mit einer unabhängigen Wegfahrtmöglichkeit. In der Wülflingerstrasse wird vor der Wendeanlage eine Busspur mit einer Länge von rund 60 m eingerichtet, was zu besseren Bedingungen zum Einfahren in die Buswendeanlage führt sowie Platz für einen dritten Doppelgelenkbus für den Ausstieg der Passagiere bietet. Die Ausfahrt wird mit einer Busbevorzugung eingerichtet, dadurch können die heutigen Verlustzeiten reduziert werden.

4.8 Lärmschutz

Nach Art. 8 Abs. 2 Lärmschutzverordnung müssen die Lärmemissionen der gesamten Anlage mindestens so weit begrenzt werden, dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden. Beim Projekt Wülflingerstrasse sind an der Quelle lärmreduzierende Strassenbeläge und Temporeduktion sowie bei der Empfängerin resp. beim Empfänger Ersatzmassnahmen vorgesehen. Das heisst, alle Fenster von lärmempfindlichen Räumen, deren Belastung die Immissionsgrenzwerte überschreitet, sind die Fenster zu Lasten der Strasseneigentümerin zu dämmen. Die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer werden hierzu vor der Auflage nach § 16 StrG informiert.

4.9 Grünflächen/Alleen

Der Hang zwischen der Neftenbacher- und der Wülflingerstrasse wird als eine Landschaftskammer gestaltet. Durch eine belebte Topografie, die zwischen sanftem Hang und steilen vegetativen Hang wechselt, ergeben sich sowohl auf der Ebene Neftenbacherstrasse als auch auf der Ebene Wülflingerstrasse Flächen, die es ermöglichen im Wechsel Baumgruppen zu platzieren.

Gemäss den Vorgaben des Alleenkonzepts soll am südlichen Strassenrand eine Halballee realisiert resp. ergänzt werden. Dadurch wird der Perimeter erheblich durchgrüner als bisher.

5. Landerwerb

Für die Umsetzung der Buswendeschleife Härti, des Zweirichtungsradweges, der Fussgängerübergänge und der Bushaltestelle Haltenreben muss von 23 angrenzenden Parzellen zusätzliches Land im Umfang von knapp 1 050 m² in Anspruch genommen werden.

Die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sind im Frühjahr 2024 mündlich und schriftlich über den Projektinhalt informiert worden.

6. Vernehmlassungen

Das Projekt wurde in Zusammenarbeit mit den beteiligten internen und externen Stellen erarbeitet. Die bisher beteiligten internen Stellen wurden zur Vernehmlassung eingeladen. Details können dem Bericht zur Vernehmlassung entnommen werden. Während der Phase Bauprojekt wird eine zweite Vernehmlassung durchgeführt, dabei werden auch die Werkleitungs- und der Strasseneigentümerschaften sowie weitere interne Stellen zur Vernehmlassung eingeladen.

7. Öffentliche Auflageverfahren

7.1 Mitwirkungsverfahren

Gemäss § 13 StrG 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 Informationsveranstaltung und einer öffentlichen Auflage durchzuführen.

7.2 Öffentliche Planauflage

Gemäss § 16 StrG 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 Planauflage informiert. Im Rahmen der Planauflage nach § 16 StrG wird auch das akustische Projekt zur Lärmsanierung mitaufgelegt werden.

8. Kosten und Finanzierung

Die Gesamtkosten belaufen sich gemäss Kostenschätzung mit Genauigkeit von +/- 20 % auf ca. 21,5 Millionen Franken. Die Wülflinger- und die Wässerwiesenstrasse sind überkommunal klassierte Strassen. Die Neftenbacherstrasse ist kommunal und als übergeordnete Radroute klassiert. Demnach wird das Projekt grösstenteils durch den Kanton Zürich (Strassenfonds) finanziert. Der Kanton Zürich wird voraussichtlich den überkommunalen Anteil finanzieren. Für die Weiterführung der Projektierung wird dem Stadtrat mit einem separaten Antrag eine Erhöhung des Projektierungskredits um 850 000 Franken beantragt.

9. Termine

Es sind folgende Termine vorgesehen:

Zustimmung Projekt durch Stadtrat	Herbst 2024
Information Sachkommission Stadtbau	Herbst 2024
Mitwirkungsverfahren nach § 13 StrG	Winter 2024/25
Öffentliche Planauflage nach § 16/17 StrG	Winter 2025/26
Projektfestsetzung durch den Stadtrat	Herbst 2026
Kreditgenehmigung Stadtparlament	Winter 2026/27
Projektgenehmigung durch Kanton	Sommer 2027
Frühestmöglicher Baustart	ab Sommer 2030

10. Externe und interne Kommunikation

Die Medienmitteilung ist gemäss Beilage zu genehmigen. Die Sachkommission Stadtbau (SBK) wird vor der Publikation des Mitwirkungsverfahrens über diesen Beschluss informiert.

11. Veröffentlichung

Dieser Beschluss wird nach der Information der SBK mit der Publikation des Mitwirkungsverfahrens veröffentlicht. Gleichzeitig wird auch der separate Stadtratsbeschluss zur Erhöhung des Projektierungskredits veröffentlicht. Das Departementssekretariat des Departements Bau und Mobilität informiert die Stadtkanzlei über den Zeitpunkt.

Beilagen:

1. Projektbeschrieb
 2. Übersichtsplan
 3. Situation Strasse
 4. Normalprofile
 5. Situation Umgebungsgestaltung Buswendeanlage Härti
 6. Situation Umgebungsgestaltung Knoten Neftenbacherstrasse
 7. Situation Landerwerb
- Medienmitteilung

Beilagen (nicht öffentlich):

8. Aktennotiz 1. Bereinigungssitzung zur 3. Begehrensäusserung vom 29. April 2022
9. Schreiben Vorprüfung, Amt für Mobilität vom 23. Januar 2024
10. Bericht Vernehmlassung