

Protokollauszug vom

07.01.2026

Departement Bau und Mobilität / Tiefbauamt:

Projekt-Nr. 5007240, Schlosstalstrasse, Autobahn A1 bis Aldi, Strassensanierung: Zustimmung zum erweiterten Projekt, Auftrag zur Durchführung der öffentlichen Planaufgabe nach § 16 und § 17 Strassengesetz (StrG)

IDG-Status: teilweise öffentlich

Beschluss-Nr.: 2026/11

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Dem überarbeiteten Strassenprojekt Schlosstalstrasse, Autobahn A1 bis Aldi, Strassensanierung, wird zugestimmt.
2. Dem erarbeiteten akustischen Projekt Schlosstalstrasse, Autobahn A1 bis Aldi, Strassensanierung, wird zugestimmt.
3. Aufgrund des Sanierungsumfangs wird das Projekt als «wesentliche Änderung» der Strassenanlage gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) beurteilt.
4. Das Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, wird ermächtigt, für die geänderte Strassenoberfläche und das Akustische Projekt das Auflageverfahren nach § 16 und § 17 Strassengesetz (StrG) durchzuführen.
5. Dieser Beschluss wird koordiniert mit der Publikation des Auflageprojektes gemäss Dispositivziffer 1 und der Verkehrsanordnung (separater Beschluss) veröffentlicht. Das Departementssekretariat Bau und Mobilität informiert die Stadtkanzlei über den Zeitpunkt.
6. Mitteilung an: Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, Planung und Koordination, Mobilität, Projektierung und Realisierung, Betrieb und Unterhalt, Mobilität, Geomatik- und Vermessungsamt; Departement Sicherheit und Umwelt, Feuerwehr, Verkehrspolizei; Departement Technische Betriebe, Stadtbuss, Stadtgrün, Stadtwerk.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:



A. Simon

Begründung:

1. Ausgangslage

Aufgrund des schlechten Zustands der Strasse, des Gehwegbelages, der Strassenentwässerung wie auch des nicht Vorhandenseins von Betonplatten bei den Bushaltestellen ist eine Sanierung der Schlosstalstrasse zwischen A1 und Aldi notwendig. Bei diesem Sanierungsprojekt wird ebenso die öffentliche Beleuchtung, die Kanalisation, die Werkleitungen wie auch ein Teil des Stützbauwerks instandgesetzt. Auch die Haltekanten im Projektperimeter sind derzeit nicht BehiG-konform ausgebaut und sollen daher parallel dazu angepasst werden.

Der Stadtrat hat 2021¹ das Projekt zur Kenntnis genommen und das Tiefbauamt beauftragt, das Mitwirkungsverfahren nach § 13 Strassengesetz (StrG) durchzuführen. Der Stadtrat wurde im Rahmen der Ausgangslage im Beschluss von 2021 ausführlich über die Mängel an der bestehenden Anlage in Kenntnis gesetzt.

2. Projektziele

Zu den Projektzielen zählen die Komplettsanierung der Strasse unter Einhaltung der bestehenden Parzellengrenzen, die Instandsetzung des Stützbauwerkes, eine behindertengerechte Ausgestaltung der Bushaltestellen, wie auch die Nutzung von Synergien in Bezug auf die Sanierung der Kanalisations- und Werksleitungen. Der Stadtrat wurde 2021 ebenfalls über die Projektziele detailliert in Kenntnis gesetzt. Die Ziele gelten nach wie vor.

3. Projektbeschreibung

Im Zuge der Weiterentwicklung nach dem Mitwirkungsverfahren wurden folgende Themen zusätzlich aufgenommen:

- Ausarbeitung und Umsetzung eines akustischen Projektes gemäss eidgenössischer Lärmschutzverordnung (LSV) (siehe Ziffer 4 der Begründung)
- Konzeption und Planung von Baumstandorten und Grünelementen gemäss städtischem Alleenkonzept
- zusätzliche Abklärungen zur Sanierung der bestehenden Stützkonstruktion entlang der Töss. Dies hatte zur Folge, dass umfangreichere Erneuerungsmassnahmen projektiert werden müssen.
- Phasenweise Weiterbearbeitung und Konkretisierung verschiedener Projektelemente (unter anderem zu Mehrzweckstreifen und Trennelementen, Fussgänger:innen-Übergänge Lettenstrasse)

¹ SR.21.402-1 vom 26. Mai 2021

3.1 Grünraum

Mit dem Projekt wird das bestehende Alleenkonzept der Stadt Winterthur teilweise umgesetzt. Aufgrund der eingeschränkten Platzverhältnisse werden einzelne (bestehende und/oder neue) Bäume im Einvernehmen mit den jeweiligen Grundeigentümer:innen in den öffentlichen Baumkataster übernommen resp. neu gepflanzt. Weiter ist vorgesehen auf den Flächen des kantonalen Amtes für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) eine grosse Zahl von neuen Bäumen (Ziel: insgesamt 31 bis 35 neue Bäume) zu pflanzen.

3.2 Koordination Projekt Papiermühleweg

Das Tiefbauamt setzt ein weiteres Kanalprojekt «stromabwärts» um. Die Koordination wie auch die Realisierung erfolgt in enger Abstimmung mit dem vorliegenden Projekt. Mit dem Bau des Kanals in der Schlosstalstrasse kann jedoch erst begonnen werden, wenn der neue Kanal im Papiermühleweg (Drittprojekt) erstellt wurde.

4. Akustisches Projekt

Nach Art. 8 Abs. 2 LSV müssen bei einer wesentlichen Änderung der Strasse die Lärmemissionen mindestens so weit begrenzt werden, dass die IGW nicht überschritten werden. Das heisst, es sind bei Nichteinhaltung der Immissionsgrenzwerte Massnahmen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte umzusetzen. Massnahmen an der Quelle sind verkehrslenkende und -beschränkende Massnahmen, Geschwindigkeitsreduktion und der Einbau von lärmtechnisch vorteilhaften Belägen.

Massnahmen zur Verkehrslenkung oder -beschränkung stehen nicht zur Diskussion, weil nach Art. 104 Abs. 2^{bis} Kantonsverfassung bei einer Verminderung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte auf dem umliegenden Strassennetz die Leistungsfähigkeit mindestens auszugleichen ist. Diese Möglichkeit besteht auf dem übrigen Staatsstrassennetz nicht und würde die Lärmemissionen lediglich verschieben.

Lärmschutzwände als bauliche Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg stehen ebenso nicht zur Diskussion, weil sie aufgrund der innerstädtischen Platzverhältnisse, der Erschliessungssituation und der Beeinträchtigung des Ortsbilds unverhältnismässig sind. Diese Massnahmen können zudem nur in den unteren Geschossen eine akzeptable Lärmreduktion erzielen, während die oberen Etagen nicht profitieren.

Demnach verbleiben Geschwindigkeitsreduktion und der Einbau von lärmtechnisch vorteilhaften Belägen als Sanierungsmassnahmen an der Quelle.

Interessenabwägung Geschwindigkeitsreduktion

Die durch den Autobahnlärm begrenzte Anzahl von 27 Anwohnenden, die durch Tempo 30 auf der Schlosstalstrasse von einer Überschreitung des Immissionsgrenzwertes geschützt werden können und die weiteren positiven Aspekte einer Temporeduktion stehen insbesondere den negativen Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr gegenüber. Die Linie 7 von Stadtbus Winterthur würde dadurch Verlustzeiten von 30 - 34 Sekunden pro Durchfahrt erfahren, was täglich rund 3'300 Reisende betreffen würde. Die notwendige Verlängerung der Betriebszeit zur Einhaltung minimaler Wendezeiten würde jährliche Mehrkosten von ca. 82'000 Franken verursachen.

Nach Abwägung aller relevanten Kriterien wird die Temporeduktion auf 30 km/h zum jetzigen Zeitpunkt als unverhältnismässig bewertet, da die Nachteile im Vergleich zu den Vorteilen überwiegen. Das bestehende Temporegime von 50 km/h im Projektabschnitt der Schlosstalstrasse soll deshalb entgegen dem «Zielbild Temporegime der Stadt Winterthur» (SR.21.457-1 vom 16. Juni 2021) beibehalten werden. Die Einführung von Tempo 30 auf der Schlosstalstrasse zu einem späteren Zeitpunkt wird dadurch aber nicht ausgeschlossen.

Interessenabwägung lärmtechnisch vorteilhafte Beläge

Für das Projekt ist kein lärmarmer Belag vorgesehen. Es soll ein konventioneller Belag eingesetzt werden. Der lärmarme Belag SDA-4 (Belagskennwert -3 dB) wurde wegen des hohen Schwerverkehrsanteils als ungeeignet eingestuft und daher verworfen. Der SDA-8 (Belagskennwert -1 dB) wurde wegen der, bei diesem Projekt, nicht wahrnehmbaren Wirkung und den im Vergleich zu einem konventionellen Belag auf längere Zeit entstehenden Mehrkosten als unverhältnismässig eingestuft.

Erleichterungsantrag und Schallschutzmassnahmen an bestehenden Gebäuden

Für diejenigen Objekte, die weiterhin eine Belastung über dem IGW aufweisen, sind nach Art. 7 Abs. 2 LSV Erleichterungen zu gewähren, wenn die Lärmsanierung unverhältnismässige Betriebseinschränkungen oder Kosten verursachen würde und ein überwiegendes öffentliches, namentlich auch raumplanerisches Interesse an der Anlage besteht.

Beim Projekt «Schlosstalstrasse (Autobahn A1 bis Aldi), Kanalersatz und Strasseninstandstellung» weisen 62 Objekte überschrittene IGW auf. Bei 37 davon kommt die Hauptlärmbelastung von der Schlosstalstrasse. Für diese Objekte müssen Erleichterungen beantragt werden oder, wenn in einem früheren Sanierungsprojekt bereits Erleichterungen gesprochen wurden, müssen die Erleichterungspegel angepasst werden.

5. Rechtserwerb

Die Sanierung des Strassenkörpers erfolgt grundsätzlich innerhalb der bestehenden Grundstücksgrenzen, d. h. für die Umsetzung des Projekts wird kein Landerwerb benötigt. Im Zuge des Projektes sollen jedoch historisch gewachsene Parzellengrenzen im Bereich der Schlossmühle- und Schlossbergstrasse bereinigt werden. Im Bereich von privaten Grundstücken sollen Bäume wie auch Kandelaber errichtet werden. Die Grundeigentümerschaften werden im Zuge der kommenden Planaufgabe entsprechend informiert.

6. Vernehmlassungen

Das Projekt wurde mit den beteiligten Stellen (intern und extern) abgestimmt und eine Vernehmlassung wurde durchgeführt. Bei der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich wurde das Projekt zur Äusserung von Begehren eingereicht. Das Projekt wurde als in Ordnung definiert.

7. Kosten und Finanzierung

Die Gesamtkosten (Strassenbauarbeiten, Stützmauerwerk und akustisches Projekt) belaufen sich bei einer Kostengenauigkeit von 10 % auf 6.75 Millionen Franken (Gebundene Ausgaben 6.38 Millionen Franken / Neue Ausgaben von 370'000.00 Franken). Im Vergleich zum Stand Vorprojekt ergeben sich damit massgebende Mehrkosten von rund 2.9 Millionen Franken, welche wie folgt begründet werden können:

- Umsetzung des Akustischen Projektes mit voraussichtlichen Gesamtinvestitionen von rund 620'000.00 Franken.
- Umsetzen der umfangreicheren Sanierung der Stützmauer entlang Töss. Im ursprünglichen Bauprojekt wurden die Sanierungsmassnahmen mit rund 320'000 Franken veranschlagt. Aufgrund der längeren Projektierungszeit wurden die Sanierungsmassnahmen einer erneuten kritischen Prüfung unterzogen. Die neuen Aufwendungen belaufen sich auf ca. 600'000 Franken.
- Umsetzung des Alleenkonzepts mit Gesamtkosten von rund 70'000 Franken.
- Die Reserven und Rundungen, wie auch die Stadtratsreserven mussten ebenfalls (Berechnung nach neuer Vorlage des Tiefbauamtes Winterthur) angepasst bzw. adaptiert werden. Die Reserven für dieses Projekt belaufen sich nun auf rund 1.1 Mio. Franken.
- Gemäss Baupreisindex mit Stand Dezember 2024 ergibt sich gemäss dem Bundesamt für Statistik eine allgemeine Teuerung für den Tiefbau (mit Basis Juli 2019) von rund 10 %.
- Die bestehenden Verträge mit den beauftragten Ingenieurbüros sind in die Jahre gekommen. Aufgrund der mittlerweile langen Projektierungs- und Planungszeit müssen sie den neuen Anforderungen angepasst werden.

Die Schlosstalstrasse ist eine überkommunal klassierte Strasse und wird durch den Kanton Zürich (Strassenfonds) finanziert. Die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich hat mit Schreiben vom 2. September 2019 für den überkommunalen Anteil die Anrechenbarkeit an die Bau- und Unterhaltspauschale in Aussicht gestellt.

Bei den vorgesehenen Arbeiten handelt es sich, mit Ausnahme einzelner Mittelschutzinseln, der Trottoirüberfahrten und der neuen Grünelemente, um Sanierungs- und Instandsetzungsarbeiten.

Der genaue Kostenvoranschlag inkl. Kostenaufteilung in gebundene und neue Ausgaben wird dem Stadtrat nach der Projektauflage im Rahmen der entsprechenden Bewilligungen vorgelegt.

8. Öffentliche Auflageverfahren

8.1 Mitwirkungsverfahren

Das Mitwirkungsverfahren gemäss § 13 StrG wurde vom 25. Juni bis 26. Juli 2021 durchgeführt. Es wurden beim Tiefbauamt vier Schreiben mit verschiedenen Einwendungen eingereicht. Es wurden folgende hauptsächliche Projektanpassungen vorgenommen.

Umsetzung Alleenkonzept

Im Rahmen des Bauprojekts wurden Möglichkeiten geprüft, in welcher Weise das Alleenkonzept umgesetzt werden könnte. Aufgrund beengter Platzverhältnisse entlang des gesamten Strassenzuges ist die Umsetzung einer durchgehenden Baumallee jedoch nur anhand eines umfangreichen Landerwerbs möglich und wurde als unverhältnismässig verworfen. Die Platzierung einzelner Baumstandorte auf Privatparzellen wurde mit den jeweiligen Grundeigentümer:innen besprochen. Es können an einzelnen privaten Standorten voraussichtlich zusätzliche Bäume gepflanzt werden. Ausserdem können auf der Parzelle WU7346 des AWELs neue Bäume gepflanzt werden.

Die folgenden Einwendungen wurden nicht berücksichtigt:

- Umsetzung der öffentlichen Beleuchtung, resp. Hydranten ausschliesslich auf öffentlichem Grund: Dieser Grundsatz wird in der Regel umgesetzt. Bei begründeten Ausnahmen (zum Beispiel Platzverhältnisse Trottoir) muss davon abgewichen werden.
- Erhaltung der Gehwegbreiten, insbesondere im Bereich der Bushaltestellen, von mindestens 2.5 Metern: Im Projekt werden die Bushaltekannten gemäss Behindertengleichstellungsgesetz hindernisfrei ausgebaut. Eine Mindestbreite (Randstein) von zwei Metern kann

dabei eingehalten werden. Eine Verbreiterung der Trottoirs würde umfangreiche Anpassungsarbeiten (Versetzen Mauer, Landerwerb) zur Folge haben und ist nicht verhältnismässig und wirtschaftlich.

- Optimierung der Lage des neuen Fussgänger:innen-Übergangs im Bereich der Fussgänger:innen-Brücke über der Töss: Im Rahmen eines Variantenstudiums wurde die optimale Lage, unter den Aspekten Strassenraum, Platzverhältnisse und Fussgänger:innen-Beziehungen durchgeführt. Die vorliegende Variante erfüllt die Kriterien am besten.
- Aufhebung der neuen Trottoirüberfahrten Schlossmühle- und Schlossbergstrasse: Trottoirüberfahrten ermöglichen dem Fussverkehr die vortrittsberechtigzte Querung einer seitlichen Einmündung und eignen sich bei Übergängen von und zu tendenziell untergeordneten Strassen. In den vorliegenden Fällen überwiegt die Sicherheit für die Fussgänger:innen und die Trottoirüberfahrten werden nicht aufgehoben.

8.2 Öffentliche Planauflage

Gemäss § 16 StrG sind Strassenprojekte vor der Festsetzung während 30 Tagen öffentlich aufzulegen und soweit darstellbar auszustecken. Die angrenzenden Grundeigentümer:innen werden schriftlich über die Planauflage informiert. Vom Rechterwerb betroffene Grundeigentümer:innen erhalten, wenn auch bereits Einigungen bestehen, eine persönliche Anzeige über die vorgesehenen Massnahmen.

8.3 Verkehrsanordnung

Das Strassenbauprojekt bedingt Anpassungen an der Verkehrssignalisation und Markierung im Projektperimeter. Die dafür nötigen Verkehrsanordnungen werden gemäss Art. 2 lit. a. der Zuständigkeitsordnung der Stadt Winterthur betreffend kantonale Signalisationsverordnung (KSigV) vom 21. November 2001 von der Departementsleitung Bau und Mobilität verfügt und koordiniert mit dem Strassenbauprojekt publiziert.

9. Termine

Es sind folgende Termine vorgesehen:

Kenntnisnahme Projekt durch Stadtrat	Q1/2026
Öffentliche Planauflage	Q1/2026
Projektfestsetzung durch den Stadtrat	Herbst 2026
Projektgenehmigung durch Kanton	Winter 2026/27
voraussichtlicher Baubeginn	Frühling 2027

10. Externe und interne Kommunikation

Eine Medienmitteilung ist nicht vorgesehen.

11. Veröffentlichung

Dieser Beschluss wird mit der Publikation der Planaufgabe veröffentlicht. Das Departementssekretariat Bau und Mobilität informiert die Stadtkanzlei über den Zeitpunkt.

Beilagen:

1. Situation Strasse 1:500
2. Situation Strasse, Ausschnitte
3. Normalprofile 1:50
4. Landerwerbsplan 1:500
5. Signalisation- und Markierungsplan 1:500
6. Projektbeschreibung
7. Akustisches Projekt
8. Bericht zur Vernehmlassung BP vom 24. Januar 2024
9. Einwendung 1 vom 25. Juli 2021
10. Einwendung 2 vom 17. Juli 2021
11. Einwendung 3 vom 20. Juli 2021
12. Einwendung 4 vom 23. Juli 2021