



Protokollauszug vom

28.01.2026

Departement Bau und Mobilität / Tiefbauamt:

Projekt-Nr. 5007050, Zürcherstrasse, Untere Briggerstrasse bis Emil-Klöti-Strasse, Neugestaltung/Instandhaltung: Kenntnisanahme Stand Projektierung, Gebundeneerklärung von 750'000 Franken und weiteres Vorgehen

DG-Status: öffentlich

Beschluss-Nr.: 2026/124

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Der Stand der Projektierung gemäss Ziffer 3 der Begründung wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Aufwendungen für den Abschluss des Vorprojekts und die Weiterbearbeitung des Projekts Zürcherstrasse, Untere Briggerstrasse bis Emil-Klöti-Strasse, Neugestaltung/Instandhaltung Strassenbau, im Gesamtbetrag von 750'000 Franken werden gestützt auf § 5 Gemeindeverordnung als gebundene Ausgaben im Sinne von § 103 Abs. 1 Gemeindegesetz bezeichnet und der Investitionsrechnung des allgemeinen Verwaltungsvermögens, Projekt-Nr. 5007050, belastet.
3. Das Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, wird beauftragt, die neuen Ausgaben von 600'000 Franken für die weitere Projektierung gemäss Ziffer 4.1 der Begründung dem Stadtrat zuhanden des Stadtparlaments als Zusatzkredit zu beantragen.
4. Das Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, wird beauftragt, das Vorprojekt dem Stadtrat zeitnah zur Kenntnisanahme vorzulegen und die Durchführung des Mitwirkungsverfahrens nach § 13 Strassengesetz zu beantragen.
5. Mitteilung an: Departement Finanzen, Finanzamt, Investitionsstelle; Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, Planung und Koordination, Mobilität, Projektierung und Realisierung, Controlling und Finanzen; Departement Sicherheit und Umwelt, Stadtpolizei, Schutz und Intervention; Departement Technische Betriebe, Stadtbus, Stadtwerk, Stadtgrün; Finanzkontrolle.

Vor dem Stadtrat
Der Stadtschreiber:



MOXIS

A. Simon

U  Ansgar Simon

Begründung:

1. Ausgangslage

Die Zürcherstrasse in Töss, kategorisiert als kantonale Hauptverkehrsstrasse mit der Routennummer 1, ist eine der wichtigsten Einfallachsen von Winterthur. Im Abschnitt des vorliegenden Projektperimeters weist sie schon seit längerem einen erheblichen Sanierungsbedarf auf und der allgemeine Strassenzustand ist sehr schlecht. Eine umfassende Gesamterneuerung bleibt in den nächsten Jahren unumgänglich. Im Rahmen dieser Ausgangslage soll der Strassenraum auf die heutigen verkehrlichen Bedürfnisse ausgerichtet und neu gestaltet werden.

2. Projekt/Vorhaben

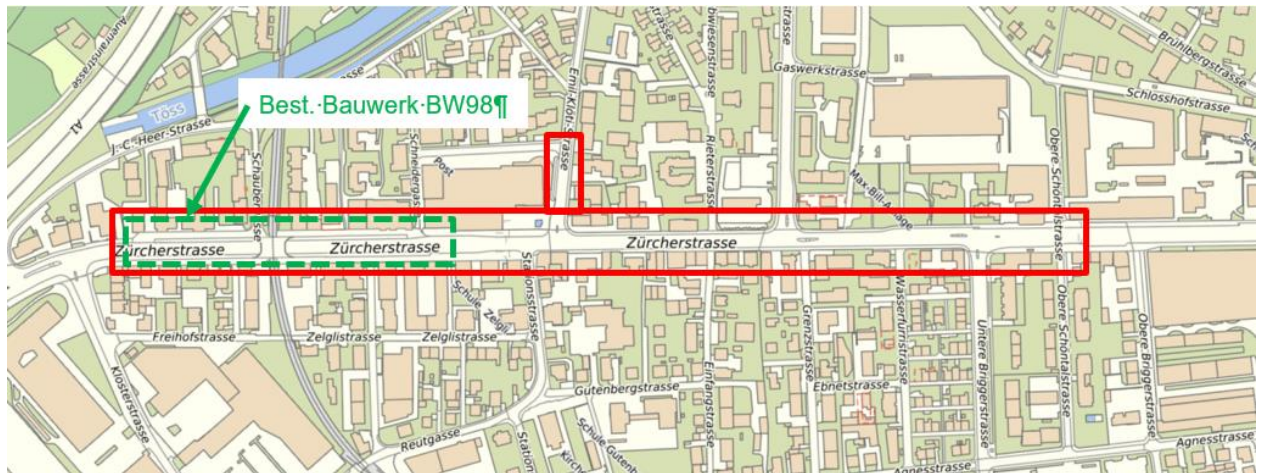
Das Projekt konzentriert sich gemäss SR.14.487-1 und SR.23.251-1 auf die Gewährleistung des ÖV-Hochleistungskorridors und den Verkehrsablauf über den gesamten Perimeter sowie auf die gestalterische Aufwertung im Bereich Zentrum Töss.

Der Stadtrat hat vom Variantenstudium zu verschiedenen Temporegimes am 5. April 2023 Kenntnis genommen und das Tiefbauamt beauftragt, die Variante mit Tempo 30 bis Stufe Vorprojekt auszuarbeiten (SR.23.251-1). Die Anwohnerinnen und Anwohner und die Kommission Stadtbau wurden über diesen Beschluss und den damaligen Projektstand informiert.

3. Projektbeschreibung

3.1 Projektperimeter

Der Projektperimeter umfasst die Zürcherstrasse im Abschnitt zwischen der oberen Schöntalstrasse und dem Zentrum Töss sowie das bestehende Bauwerk BW98. Dieses Bauwerk umfasst die komplette Wanne zur Unterquerung der SBB-Linie, welche sich vom Zentrum Töss bis rund 60 Meter vor der Klosterstrasse (in Richtung stadtauswärts) erstreckt. Weiter liegt die Emil-Klöti-Strasse bis zur Schillerstrasse im Perimeter. Die Schlosstalstrasse ist nicht im vorliegenden Perimeter enthalten. Die weiteren Anschlussstrassen werden lediglich im Übergangsbereich an das Projekt angepasst.



3.2 Betriebsablauf MIV, Leistungsfähigkeit und Öffentlicher Verkehr

Das Projekt sieht zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit folgende Vereinfachungen und Veränderungen im Strassenlayout und in den Knotenbereichen vor.

- Die Fahrspuren werden mit einer Mindestbreite von 3.0 Meter Breite ausgeführt. Neben den Fahrspuren verlaufen markierte Velostreifen, welche in Summe eine Gesamtbreite von 4.5 Meter (3.0 m + 1.5 m) aufweisen.
- Der im Rahmen der Studie ermittelte Lösungsansatz mittels Mehrzweckstreifen sieht ausserdem eine integrale Umgestaltung des Strassenquerschnitts vor. Auf einer Länge von rund 250 Metern wird ein Mehrzweckstreifen angeboten. Er dient je nach Abschnitt dem querenden Fussverkehr, dem abbiegenden Veloverkehr und MIV oder zur Strukturierung der Strasse. Durch die Umgestaltung sind auch betriebliche Anpassungen möglich. Auf die komplexe Lichtsignalregelung am Doppelknoten Emil-Klöti-/Stations-/Zürcherstrasse kann verzichtet werden. Hinsichtlich signalisierter Geschwindigkeit ist Tempo 30 im Bereich des Zentrums Töss jedoch eine Voraussetzung.
- Rechts-/Rechts-Regime: Zur Gewährleistung eines konfliktfreien Verkehrsablaufs auf der Hauptverkehrsstrasse sind Einschränkungen auf dem untergeordneten Strassennetz für die Ein- und Abbiegebeziehungen erforderlich. Hierzu wird bei einmündenden Nebenstrassen nur «rechts einbiegen» und «rechts abbiegen» gestattet bleiben.

3.3 Mehrzweckstreifen

Der westliche Beginn des Mehrzweckstreifens liegt beim Sekundärpförtner auf Höhe Schneidergasse, das Ende liegt bei der Veloquerung Rieterstrasse und wird dort mit dem Aufstellbereich für den querenden Veloverkehr kombiniert. Der Mehrzweckstreifen übernimmt abschnittsweise verschiedene Funktionen (Querungshilfe zu Fuss Gehende, Rettungskorridor etc.).

3.4 Fuss- und Veloverkehr

Die Längsführung des Fussverkehrs ist mittels beidseitiger Trottoirs gesichert. Die wichtigsten Querungsstellen werden normkonform ausgebaut und optimiert. Im Projektperimeter bestehen zwei Personenunterführungen (Zentrum Töss sowie Obere Schöntalstrasse), welche beide aufgehoben werden und jeweils durch eine lichtsignalgeregelte Lösung an der Oberfläche ersetzt werden.

Das ursprüngliche Projekt aus dem Jahr 2019 sah im Bereich des Zentrums Töss vor, die Personenunterführung zu erhalten, wobei die bestehenden Rampen aufgehoben werden sollten. Es wurden ausführliche Untersuchungen zu den Themen Schulweg, Sicherheit, Kosten, Machbarkeit, Gestaltung etc. durchgeführt. Aufgrund dieser Abklärungen wird empfohlen, auf die Personenunterführung vollständig zu verzichten. Durch die geplante Aufhebung beider Personenunterführungen entstehen zwischen Fassade und Strassenrand wesentlich mehr Räume zugunsten des Fussverkehrs und der Aufenthaltsqualität. Dies bei qualitativ gleichbleibendem Querungsangebot für zu Fuss Gehende.

Entlang der Zürcherstrasse verläuft ein regional bedeutender Radweg. Die Längsführung des Veloverkehrs wird mit Radstreifen von 1.5 m Breite gewährleistet. Aufgrund der beschränkten Raumverhältnisse musste abschnittsweise auf ein durchgehendes Angebot verzichtet werden (Bushaltestellen, Rechtsabbiegestreifen in Schlosstalstrasse). Die wichtigsten Querungsstellen des Veloverkehrs werden ausgebaut und optimiert.

3.5 Schwammstadtelemente

Im Projekt sollen verschiedene Schwammstadtelemente wie die Entsiegelung von Oberflächen (Mittelstreifen, öffentliche Parkplätze) oder vertikales Grün umgesetzt werden. Die Massnahmen werden in der weiteren Projektierung konkretisiert und bei Eignung implementiert.

3.6 Öffentlicher Verkehr

Folgende Massnahmen werden für den Öffentlichen Verkehr umgesetzt:

- Alle Haltestellen werden gemäss Behindertengleichstellungsgesetz hindernisfrei ausgebaut und gemäss Angebotsstrategie ausgebaut.
- Zur Verbesserung der Busumsteigebeziehungen ist vorgesehen, die beiden Bushaltestellen «Schöntal» und «Gaswerk» auf der Zürcherstrasse im Bereich zwischen Schlosstalstrasse und Untere Briggerstrasse zusammenzulegen.
- Beim Knoten Zürcher-/Schlosstalstrasse ist auf der Zürcherstrasse stadtauswärts eine neue Rechtsabbiegespur vorgesehen. Die Knotenleistungsfähigkeit kann damit wesentlich erhöht werden, vor allem auf der stadtauswärts gerichteten Fahrspur Richtung Zürich, welche der

«Stadtentleerung» dient. Die Rückstaubildung in diesem Bereich wird verringert, was auch dem Busverkehr zugutekommt.

3.7 Alleenkonzept

In der Vorprojektphase fand eine vertiefte Analyse zu den potenziellen Baumstandorten im Strassenraum - zur Umsetzung des Alleenkonzeptes - statt. Es konnten dabei verschiedene Lösungen gefunden werden und eine grundsätzliche Machbarkeit der dargestellten Baumallee nachgewiesen werden. Bedingung dabei ist, dass Bäume unter Einhaltung von spezifischen Mindestabständen und Schutzmassnahmen (Wurzel-/Werkleitungsschutz) die Werkleitungen überstellen dürfen. Einzelne Baumstandorte können ausserdem die Verlegung von Werkleitungen rechtfertigen und bedingen.

In der nächsten Projektphase werden die Planungen weiter konkretisiert und die notwendigen Werkleitungsprojekte ausgearbeitet. Ausserdem werden Fragen zur Kostentragung und Verlegepflicht geklärt.

3.8 Bauwerk 98, SBB Linie Bülach; Brücke Zürcherstrasse / Wanne

Mit dem Sanierungsprojekt soll der Aufbau der Strasse und die Abdichtung instandgesetzt werden. Die nächsten Schritte umfassen die Durchführung von Sondagen, der detaillierten statischen Überprüfung und der Erarbeitung von einer oder mehreren Instandsetzungsvarianten, welche dann in den weiteren regulären Projektierungsprozess münden. Es ist vorgesehen die Sanierung des Objektes als Teil des Gesamtprojektes zu projektieren.

3.9 Werke

Die verschiedenen Werke planen unterschiedlich umfangreiche Erneuerungsarbeiten. Der Bedarf wurde im Grundsatz abgeklärt; in der nächsten Projektphase werden die Vorgaben weiter konkretisiert und abgestimmt.

4. Kosten

4.1 Kostenübersicht

Für die Projektierungsarbeiten wurde am 5. Dezember 2011 durch das Parlament ein B-Kredit im Betrag von 300'000 Franken und am 29. Juni 2020 ein Verpflichtungskredit im Betrag von 600'000 Franken genehmigt. Diese beiden Kredite wurden vollumfänglich in Anspruch genommen. Für die Weiterbearbeitung der Projektierung und den Abschluss des Vorprojektes als Auflageprojekt für das Mitwirkungsverfahren gemäss § 13 Strassengesetz ist ein Zusatzkredit in der Höhe von 1'350'000 Franken erforderlich. Davon entfallen 750'000 Franken auf gebundene Kosten (dieser Antrag) sowie 600'000 Franken neue Ausgaben (Zuständigkeit Parlament).

Die Kostenzusammenstellung für die Projektierung beruht auf den Kosten der bisher ausgeführten Arbeiten sowie der noch zu erwarteten Planungs- und Projektierungskosten bis und mit SIA-Phase 33.

Die Zuweisung zu den neuen bzw. gebundenen Kosten erfolgt soweit möglich auf Basis der konkreten Positionen der Kostenzusammenstellung. Gewisse Arbeiten betreffen sowohl die neuen wie auch die gebundenen Kosten. Eine exakte Abgrenzung der Kosten ist nicht möglich, weshalb diese gemeinsamen Kosten in einem jeweils bestimmten prozentualen Verhältnis je nach Arbeitskategorie aufgeteilt werden. Eine detailliertere Zuweisung kann nach Vorliegen des Bauprojekts mit Kostenvoranschlag erfolgen.

Bezeichnung	Betrag	neu	gebunden
1 Bauwerke	200'000.00	200'000.00	0.00
2 Diverses	170'000.00	100'000.00	70'000.00
3 Dienstleistungen	1'400'000.00	900'000.00	500'000.00
4 Eigenleistungen Bauherrschaft	130'000.00	90'000.00	40'000.00
8 BKP Reserven (Art. 26 Abs.2 VVFH) *	200'000.00	130'000.00	70'000.00
Total Kostenschätzung Projektierung	2'100'000.00	1'420'000.00	680'000.00
Reserve Stadtrat (Art. 26 Abs.1 VVFH)	150'000.00	80'000.00	70'000.00
Total Projektierungskredit	2'250'000.00	1'500'000.00	750'000.00
Abzüglich bewilligter und beanspruchter Projektierungskredit vom 05.12.2011 B und 29.06.2020 P		-900'000.00	0.00
Zu beantragender Verpflichtungskredit		600'000.00	0.00
Beantragte Gebundenerklärung (dieser Antrag)		0.00	750'000.00

* inkl. BKP 4 Bauherreneigenleistungen (gemäss Richtlinie Stadt Winterthur vom 01.01.2022)

Bruttoinvestitionen (Gesamtkosten)	21'500'000.00
Investitionseinnahmen, Beiträge Bau von überkommunalen Strassen (671005)	- 20'100'000.00
Voraussichtlich verbleibende Kosten z. L. Stadt Winterthur	1'400'000.00

4.2 Investitionsplanung

Das Vorhaben ist im Budget 2026 wie folgt in der Investitionsplanung des allgemeinen Verwaltungsvermögens eingestellt:

Projekt-Nr.	5007050
Projektbezeichnung	Zürcherstrasse, Untere Briggerstrasse bis Emil-Klöti-Strasse

Kostenart	Bezeichnung		Betrag
501011	Strasse, Projektierung (bewilligt am 05.12.2011 B)	B	300'000.00
501011	Strasse, Projektierung (bewilligt am 29.06.2020 P)	P	600'000.00
501011	Strasse, Projektierung	§	600'000.00
501011	Strasse, Projektierung	#	600'000.00
501012	Strasse, Ausführung	#	2'600'000.00
501012	Strasse, Ausführung	§	4'900'000.00
501012	Strasse, Ausführung	#	2'500'000.00
671005	Beiträge Bau von überkommunalen Strassen		- 10'700'000.00
Gesamtkredit			1'400'000.00

Jahr	Kostenart 501011	Kostenart 501012	Kostenart 671005	Gesamtbetrag
bisher	1'140'000.00	0.00	0.00	1'140'000.00
2025 Vorschau	200'000.00	0.00	- 800'000.00	- 600'000.00
2026	200'000.00	0.00	- 180'000.00	20'000.00
2027	200'000.00	0.00	- 150'000.00	50'000.00
2028	200'000.00	0.00	- 150'000.00	50'000.00
2029	0.00	2'000'000.00	- 1'700'000.00	300'000.00
2030	0.00	4'000'000.00	- 3'600'000.00	400'000.00
2031	0.00	4'000'000.00	- 3'600'000.00	400'000.00
2032	0.00	2'000'000.00	-1'600'000.00	400'000.00
BKP Reserven	0.00	60'000.00	0.00	60'000.00
SR Reserven	0.00	0.00	0.00	0.00
Total	1'940'000.00	12'060'000.00	- 11'780'000.00	2'220'000.00

Die Reserven sind in der Jahresplanung nicht enthalten.

Die Reserven wurden mit dem Budget 2026 nicht aktualisiert.

Die Investitionsplanung ist mit dem nächsten Budget wie folgt anzupassen:

Kostenart	Bezeichnung		Betrag
501011	Strasse, Projektierung (bewilligt am 05.12.2011 B)	B	300'000.00
501011	Strasse, Projektierung (bewilligt am 29.06.2020 P)	P	600'000.00
501011	Strasse, Projektierung (dieser Antrag)	§	750'000.00
501011	Strasse, Projektierung	#	600'000.00
501012	Strasse, Ausführung	§	13'250'000.00
501012	Strasse, Ausführung	#	6'000'000.00
671005	Beiträge Bau von überkommunalen Strassen		- 20'100'000.00
Gesamtkredit			1'400'000.00

Jahr	Kostenart 501011	Kostenart 501012	Kostenart 671005	Gesamtbetrag
bisher	1'140'000.00	0.00	0.00	1'140'000.00
2025 Vorschau	200'000.00	0.00	- 800'000.00	- 600'000.00
2026	200'000.00	0.00	- 180'000.00	20'000.00
2027	200'000.00	0.00	- 180'000.00	20'000.00

2028	150'000.00	0.00	- 135'000.00	15'000.00
2029	50'000.00	2'000'000.00	- 1'845'000.00	205'000.00
2030	0.00	5'000'000.00	- 4'700'000.00	300'000.00
2031	0.00	5'000'000.00	- 4'700'000.00	300'000.00
2032	0.00	1'000'000.00	- 800'000.00	200'000.00
BKP Reserven	160'000.00	5'000'000.00	- 5'460'000.00	-300'000.00
SR Reserven	150'000.00	1'250'000.00	- 1'300'000.00	100'000.00
Total	2'250'000.00	19'250'000.00	- 20'100'000.00	1'400'000.00

Die Reserven sind in der Jahresplanung nicht enthalten.

5. Rechtsgrundlagen

Gebundene einmalige Ausgaben der Investitionsrechnung über 300'000 Franken sind vom Stadtrat als gebunden zu erklären (Art. 22 Abs. 1 lit. b der Vollzugsverordnung über den Finanzhaushalt).

Gemäss § 103 Abs. 1 Gemeindegesetz (GG) gelten Ausgaben als gebunden, wenn die Gemeinde durch einen Rechtssatz, durch einen Entscheid eines Gerichtes oder einer Aufsichtsbehörde oder durch einen früheren Beschluss der zuständigen Organe oder Behörden zu ihrer Vornahme verpflichtet ist und ihr sachlich, zeitlich und örtlich kein erheblicher Ermessensspielraum bleibt.

5.1 Vorgabe durch übergeordnetes Recht

Gemäss § 5 Gemeindeverordnung (VGG) ist die Gemeinde verpflichtet, ihre Sachwerte laufend so zu unterhalten, dass ihre Substanz und Gebrauchsfähigkeit erhalten bleiben und keine Personen-, Sach- oder Bauschäden auftreten. Zur Unterhaltungspflicht nach § 5 VGG zählen auch Anpassungen an den zeitgemässen Komfort und an den Stand der Technik sowie die Erfüllung von gesetzlichen Auflagen und Vorschriften.

5.2 Örtliche, sachliche und zeitliche Gebundenheit

Örtliche Gebundenheit:

Die Zürcherstrasse ist örtlich gesehen nicht verschiebbar.

Sachliche Gebundenheit:

In sachlicher Hinsicht darf sich der Handlungsspielraum nicht auf wichtige Elemente des Ausgabenbeschlusses beziehen. Die sachliche Gebundenheit ist gegeben, wenn sich die Entscheidungsfreiheit auf technische Details beschränkt (Kommentar zum Gemeindegesetz, N. 23 zu § 103 GG).

Bei der erforderlichen Sanierung des Strassenoberbaus und der Werkleitungen handelt es sich um die Instandstellung der bestehenden Infrastruktur. Da es sich um einen betriebsnotwendigen

Ersatz von beschädigten, nicht mehr funktionstüchtigen oder notorisch schadenanfälligen Infrastrukturanlagen handelt, gilt die Sanierung als gebunden (Kommentar zum Gemeindegesetz, N. 3 zu § 103 GG).

Zeitliche Gebundenheit:

In zeitlicher Hinsicht genügt es, wenn sich der vorgesehene Zeitpunkt sachlich rechtfertigen lässt (Kommentar zum Gemeindegesetz, N. 25 zu § 103 GG).

Die Strassenoberfläche sowie die Werkleitungen im Projektperimeter sind sanierungsbedürftig und am Ende ihrer Lebensdauer angelangt. Damit die Gebrauchsfähigkeit und die Substanz der Strasse und der Werkleitungen gewährleistet werden können, ist eine zeitnahe Sanierung erforderlich.

5.3 Gebundenerklärung

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen steht fest, dass die Voraussetzungen von § 103 Abs. 1 GG erfüllt sind. Die entsprechenden Ausgaben von 750 000 Franken der Gesamtkosten von 2 250 000 Franken für die Projektierung sind deshalb als gebunden zu erklären und zu Lasten der Investitionsrechnung des allgemeinen Verwaltungsvermögens, Projekt-Nr. 5007050, zu belasten.

6. Externe und interne Kommunikation

Es ist keine Medienmitteilung vorgesehen. Sollte es im Rahmen der Veröffentlichung des Beschlusses auf der Homepage der Stadt zu Medienanfragen kommen, würde das Tiefbauamt diese beantworten.

7. Weiteres Vorgehen

Die neuen Ausgaben von 600'000 Franken gemäss Kostenübersicht Ziffer 4.1 werden dem Stadtrat zuhanden des Stadtparlaments als Zusatzkredit separat beantragt. Sobald das Vorprojekt ausgearbeitet ist, wird es dem Stadtrat vorgelegt und beantragt, das Mitwirkungsverfahren nach § 13 Strassengesetz durchzuführen.

Beilagen:

1. Übersichtsplan
2. Situation Strasse
3. Normalprofile
4. Bericht zur Vernehmlassung