



Protokollauszug vom

02.10.2024

Departement Bau und Mobilität / Tiefbauamt:

Kenntnisnahme Machbarkeitsstudie Veloverbindung Auenrainstutz und Aufträge für weiteres Vorgehen

IDG-Status: teilweise öffentlich

SR.24.665-1

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Der Bericht «Machbarkeitsstudie Veloverbindung Auenrainstutz» vom 24. Juli 2024 mit den dazugehörigen Plänen (Beilage 1 bis 3) wird zur Kenntnis genommen.
2. Das Departement Bau und Mobilität, Amt für Städtebau, wird beauftragt, die erforderlichen Anpassungen an kommunalem und regionalem Richtplan bei den anstehenden Revisionen zu berücksichtigen.
3. Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Tiefbauamt als Sofortmassnahme im Rahmen eines Versuchs eine Verkehrsanordnung durch den Stadttingenieur erlassen wird, worin die bestehende Signalisation als Fussweg mit einem Zusatzschild «Velos im Schrittempo gestattet» ergänzt wird.
4. Das Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, wird beauftragt, ein Vorprojekt für eine Fuss- und Veloverbindung über den Auenrainstutz auszuarbeiten.
5. Dieser Beschluss, Begründung und Beilagen werden nach Vorstellung der Resultate an einer Informationsveranstaltung und in der Sachkommission Stadtbau (SBK) veröffentlicht. Das Departementssekretariat Bau und Mobilität informiert die Stadtkanzlei über den Zeitpunkt.
6. Mitteilung an: Departement Präsidiales, Amt für Stadtentwicklung; Departement Finanzen, Finanzamt, Investitionsstelle; Departement Bau und Mobilität, Amt für Städtebau, Tiefbauamt; Departement Sicherheit und Umwelt, Stadtpolizei; Departement Schule und Sport; Departement Technische Betriebe, Stadtbuss, Stadtwerk, Stadtgrün.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'A. Simon', with a stylized, flowing script.

A. Simon

Begründung:

1. Ausgangslage

2018 reichte der Quartierverein Dätt nau-Steig eine Petition ein, in welcher er eine schnelle und direkte Veloroute von Dätt nau nach Töss forderte. Mit Schreiben vom 20. März 2019 hat der Stadtrat dem Quartierverein mitgeteilt, dass er folgendes Vorgehen als zielführend erachtet: «Im Rahmen der anstehenden Teilrevision des kommunalen Richtplans wird ihr Anliegen berücksichtigt und dabei so umschrieben, dass eine möglichst grosse Varianz von Lösungsansätzen möglich wäre. Auch der Eintrag im regionalen Richtplan soll geprüft werden. Mit der Festsetzung des Richtplaneintrages wird das politische Einverständnis und die planungsrechtliche Machbarkeit formell bestätigt. Der Richtplaneintrag schafft die Grundlage und die Legitimation für die weiteren Planungen im Waldabschnitt. In einem weiteren Schritt sollen dann genauere Untersuchungen zur bautechnischen Machbarkeit der verschiedenen Lösungsansätze erfolgen. Dies bietet die Möglichkeit, die diversen Lösungsansätze miteinander zu vergleichen und eine Bestlösung festzulegen. Mit den Erkenntnissen dieser Untersuchung kann dann das weitere Vorgehen (Finanzierung, Terminierung, Detailplanung, Kommunikation etc.) festgelegt werden.»

2. Grundlagen

2.1 Fuss- und Veloverkehrskonzept Töss – Dätt nau – Steig

Im Jahr 2022 wurde das Fuss- und Veloverkehrskonzept Töss – Dätt nau – Steig (FVV-Konzept) vom Stadtrat zur Kenntnis genommen und veröffentlicht (SR.22.53-1). Im Konzept wurde festgehalten, dass die Fusswegdistanzen zu den Zielorten ausserhalb von Dätt nau sehr gross sind. Die Erschliessung von Dätt nau zu Fuss hat deshalb eine untergeordnete Bedeutung und ist vor allem für die kleinräumigen Beziehungen relevant. Umso wichtiger ist deshalb die Erschliessung mit dem Velo. Heute kann Dätt nau mit dem Velo von Töss aus nur über die Dätt nauerstrasse fahrend erreicht werden – für einen grossen Teil der Einwohnenden in Dätt nau stellt dies einen erheblichen Umweg dar. Der heutige Weg über den Auenrainstutz weist eine Steigung von bis zu 18 Prozent auf und ist mit einem Fahrverbot signalisiert. Im Bericht wurde diesbezüglich deshalb festgehalten, dass ein Ausbau des Auenrainstutzes für das Velo einen bedeutenden Nutzen für die Erschliessung von Dätt nau aufweist und entsprechend vertieft geprüft werden soll.

2.2 Weitere laufende Projekte im Bereich Töss – Dätt nau

Das Gebiet wird sich verkehrlich sowie räumlich in unterschiedlichen Zeiträumen stark verändern. Es laufen diverse, zum Teil grössere Planungen mit unterschiedlichen Zeithorizonten. Dies sind insbesondere der Brüttenertunnel (Projekt MehrSpur Zürich-Winterthur) und der 6-Spur-Ausbau der Autobahn A1. Seitens ASTRA liegt ein Generelles Projekt für den 6-Spur-Ausbau vor. Da dieses Generelle Projekt des ASTRA aus städtischer Sicht nicht befriedigen mag, wurde unter

Federführung des Amts für Städtebau der Masterplan Winterthur Süd erarbeitet. Nun haben ASTRA, Kanton Zürich und Stadt Winterthur eine Vereinbarung getroffen, auf deren Basis die Projektierungsarbeiten am 6-Spurausbau Winterthur fortgesetzt werden. Die Drittprojekte wurden im Projekt berücksichtigt.

2.3 Legislaturprogramm 2022 - 2026

Am 7. September 2022 hat der Stadtrat sein Legislaturprogramm 2022 – 2026 beschlossen (SR.21.373-4)¹. Im Schwerpunkt «Lebensqualität & Stadtentwicklung» wurde unter anderen die Stossrichtung «Stadtverträgliche Mobilität ermöglichen» festgelegt. «Komfortable, direkte und sichere Velowege» ist eine Massnahme dieser Stossrichtung und entspricht den in der Petition genannten Forderungen nach einem Ausbau des Auenrainstutzes.

3. Machbarkeitsstudie

3.1 Ist-Zustand

Im heutigen Zustand kann die Hangkante zwischen Dätt nau und Töss (Auenrainstutz) mit rund 35 Meter Höhendifferenz lediglich über eine steile Fusswegverbindung überwunden werden. Aufgrund der starken Steigung (bis 18 Prozent) und der geringen Wegbreite ist der Weg heute mit einem allgemeinen Fahrverbot belegt. Der heutige Weg weist zudem einen schlechten Zustand auf und ist an mehreren Stellen von Hangrutschungen betroffen.

Velofahrende müssen heute einen Umweg über die Dätt nauer- und Zürcherstrasse in Kauf nehmen, um von Dätt nau nach Töss zu gelangen. Gemäss den vorgenommenen Zählungen des Fuss- und Veloverkehrs wird das Fahrverbot auf dem Auenrainstutz heute häufig missachtet. Dies wurde unter anderem bei einer Zählung des Fuss- und Veloverkehrs im März 2023 festgestellt. Die Zählung an vier Tagen (Donnerstag, 23. März, bis Sonntag, 26. März) hat ergeben, dass an Wochentagen rund 100 bis 240 Velos pro Tag über den Auenrainstutz fahren bzw. geschoben werden, während rund 70 bis 140 Fussgängerinnen und Fussgänger pro Tag gezählt wurden. Am Wochenende liegen die Frequenzen etwas tiefer. In Richtung Töss (bergab) fahren die meisten der Velofahrenden, in Richtung Dätt nau (bergauf) wird ein grosser Teil der Velos gestossen. Gesamthaft wurden bei der Zählung mehr Velofahrende als Fussgängerinnen und Fussgänger gezählt. Die Zahlen im Gesamtjahresschnitt dürften nochmals deutlich höher liegen: An drei von vier Messtagen herrschte regnerisches Wetter und die Messung wurde im März durchgeführt, so dass die Velofrequenzen erfahrungsgemäss tiefer sind, als in den Sommermonaten.

¹ Parl.-Nr. 2022.88 vom 28. September 2022

3.2 Ziele und Vorgehen

Mit der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie wurden die nachfolgenden Ziele verfolgt:

- Prüfung der technischen Machbarkeit einer sicheren und komfortablen Veloverbindung über den Auenrainstutz
- Erarbeitung von Varianten für die Linienführung zur Bewertung und Ermittlung einer Bestvariante
- Ausarbeitung einer Bestvariante und Ermittlung der Kosten mit einer Genauigkeit von +/- 30 Prozent

In einem ersten Schritt wurden diverse Abklärungen vorgenommen und Grundlagen aufbereitet. So wurde ein geologisches Kurzgutachten erstellt und es wurden die Rahmenbedingungen aufgrund der Hochspannungsleitungen geklärt. Anschliessend wurden sieben Varianten ausgearbeitet und in einem vertieften Variantenvergleich anhand eines Kriterienrasters geprüft. Daraus konnte eine Bestvariante ermittelt werden, welche anschliessend weiter vertieft wurde, so dass ein Plan (Situation, Querprofile, Längsprofil) und die Kosten mit einer Genauigkeit von +/- 30 Prozent vorliegen.

3.3 Variantenfächer

Es wurden sieben Varianten geprüft, die entweder sechs, acht oder zehn Prozent Steigung aufweisen und sich demnach in ihrer Länge unterscheiden. Für einen möglichst breiten Variantenfächer wurden zudem verschiedene Anschlusspunkte geprüft: Neben den heutigen Anschlusspunkten wurden auch zwei neue Orte geprüft, an denen die neue Veloverbindung anschliessen könnte. Zudem wurde in Zusammenarbeit mit der Firma Leitner ein Schräglift bzw. eine Standseilbahn geprüft. Um die Aufwärtskompatibilität mit dem 6-Spur-Ausbau und dem Masterplan Winterthur Süd sicherzustellen, wurden Varianten, die den heutigen ASTRA-Perimeter tangieren, ausgeschlossen.

3.4 Bestvariante

Gesamthaft hat die Variante 1 gem. Kriterienraster im Vergleich mit den anderen Varianten klar am besten abgeschnitten. Sie ist ähnlich schnell zu befahren und zu begehen, wie die anderen Varianten und weist eine attraktive Linienführung auf. Sie stellt einen optimalen Kompromiss zwischen der Waldbeanspruchung und der Befahrbarkeit dar und hat die geringsten Umsetzungsrisiken. Sie zählt zudem zu den kostengünstigsten Varianten.

Die Bestvariante weist die gleichen Anschlusspunkte wie die heutige Wegverbindung auf, hat jedoch im Gegensatz zur heutigen Verbindung eine Neigung von acht Prozent (anstelle heute von bis zu 18 Prozent). Mit dieser Neigung ist sie gemäss den geltenden Normen nicht behindertengerecht. Eine Variante mit sechs Prozent Neigung wurde geprüft und musste aus zahlreichen

Gründen verworfen werden. Das geringe vorhandene Fussverkehrsaufkommen rechtfertigt die massiv grössere Waldbeanspruchung, die wesentlich höheren Kosten und die grossen Umwege, die mit einer Neigung von sechs Prozent verbunden wären, nicht.

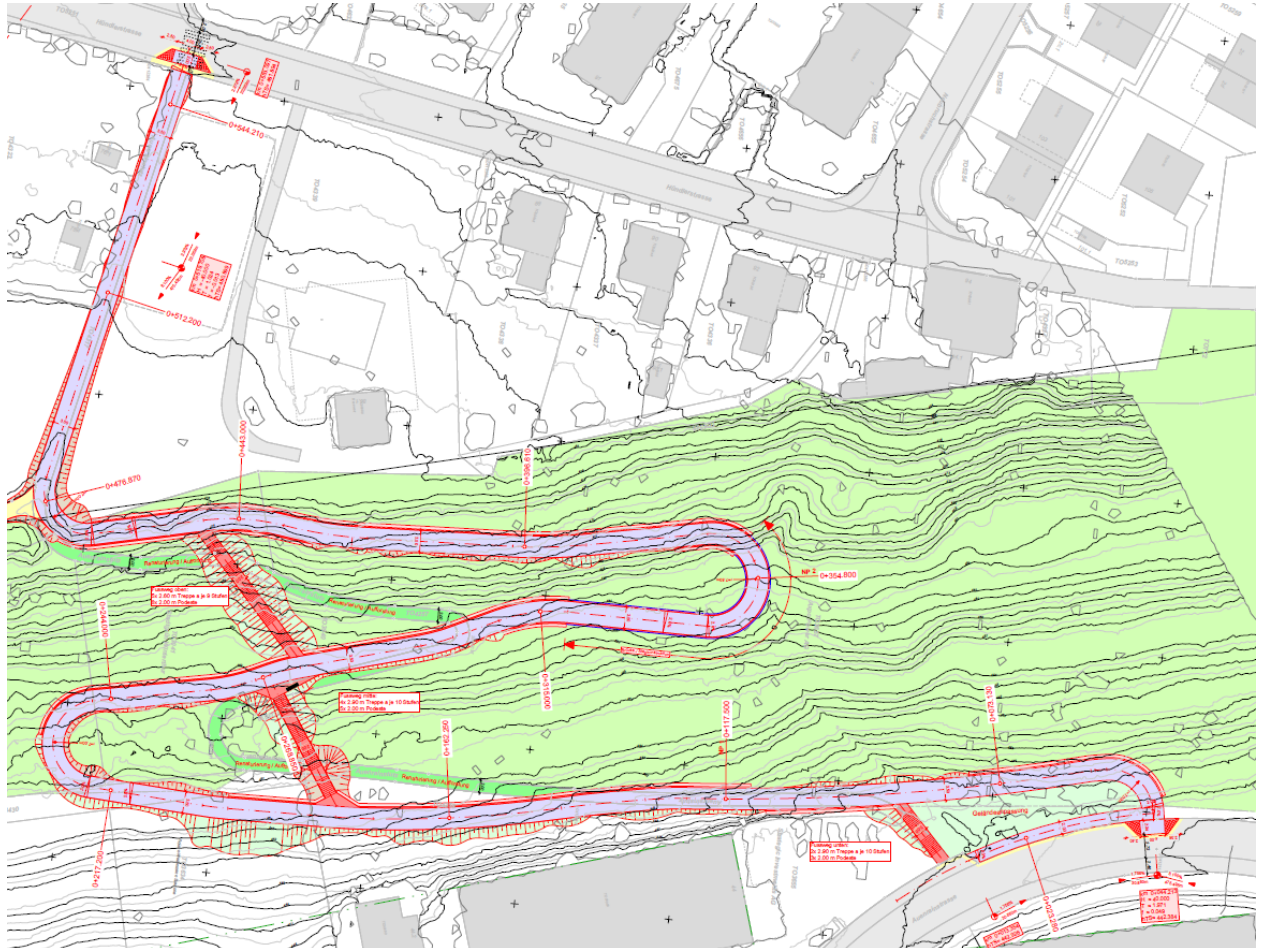


Abbildung 1: Bestvariante

Der Weg wurde mit einer Breite von 3.5 Metern als kombinierter Rad-/Gehweg geplant, da so die Waldbeanspruchung und die Kosten im Vergleich zu getrennten Verkehrsflächen stark reduziert werden können. Die Fussverkehrsmengen sind verhältnismässig niedrig, so dass dies den kantonalen Standards entspricht. Die Fusswegdistanzen werden mit Treppen verkürzt. Die Details finden sich in Beilage 1.

3.5 Drittgrundstücke und Beanspruchung Wald

Die unverbindlichen Vorabklärungen haben ergeben, dass alle betroffenen Grundeigentümerschaften mit der Landbeanspruchung für den neuen Weg einverstanden sind.

Für die Waldbeanspruchung wurde mit der Abteilung Wald des Kantons Zürich abgeklärt, ob die ermittelte Bestvariante im Grundsatz umsetzbar ist. Gemäss der ersten Einschätzung ist die Standortgebundenheit gegeben und die entsprechenden Rodungen sollten bewilligungsfähig

sein. Die Rodungsflächen müssen möglichst auf Gemeindegebiet der Stadt Winterthur kompensiert werden. Die Rodung kann mit einem Rodungsgesuch, welches zusammen mit dem Bauprojekt eingereicht werden muss, definitiv beurteilt werden.

3.6 Geologische Risiken

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde ein Kurzgutachten zum Baugrund (Baugrundprognose) eingeholt. Es wurden keine Sondagen durchgeführt. Gemäss dem Gutachten liegt die Verbindung im mittleren Gefährdungsbereich für Massenbewegungen. Das bedeutet, dass der Weg mit Zusatzmassnahmen zur Stabilisation gesichert werden muss. In der aktuellen Projekttiefe wurde für die Kunstbauten deshalb eine eher konservative und deshalb auch teurere Lösung eingerechnet. Im Vorprojekt ist für die Projektierung der Kunstbauten ein auf Sondagen basierendes geologisch-geotechnisches Gutachten erforderlich.

3.7 Kosten

Die Gesamtkosten der Verbindung werden auf 2,2 bis 4,2 Millionen Franken (Kostengenaugigkeit +/- 30 Prozent, inkl. MWST) geschätzt. Darin enthalten sind die Bauwerkskosten in der Höhe von 1,85 Millionen Franken, wie auch die weiteren Kosten (Grundstücke, Dienstleistungen, Eigenleistungen Bauherrschaft, Reserven).

Aktuell ist noch kein rechtskräftiger Richtplaneintrag für eine Veloverbindung über den Auenrainstutz vorhanden. In der aktuellen Revision des regionalen Richtplans wurde der Auenrainstutz jedoch als Hauptroute von regionaler Bedeutung aufgenommen. Die Genehmigung durch den Regierungsrat steht noch aus. Aus heutiger Sicht kann davon ausgegangen werden, dass der Regierungsrat die Verbindung festsetzen wird. Im Falle einer definitiven Aufnahme in den regionalen Richtplan würden die Kosten der Verbindung vollständig vom Kanton Zürich übernommen.

Weiter wurde die Verbindung im Agglomerationsprogramm der 5. Generation als A-Massnahme (Baubeginn zwischen 2028 und 2032) eingereicht. Der Bund würde bei einer definitiven Aufnahme ins Agglomerationsprogramm deshalb einen Teil der Kosten übernehmen.

Gemäss groben Abschätzungen dürfte auch die Instandstellung des heutigen Wegs an gleicher Lage mindestens eine Million Franken kosten. Aufgrund des schlechten Zustands des heutigen Weges fallen entsprechend auch ohne Ausbau zu einem Radweg Kosten an.

4. Sofortmassnahmen

Aufgrund der vorgenommenen Erhebung wurde festgestellt, dass bereits heute deutlich mehr Velofahrende als Fussgängerinnen und Fussgänger über den Auenrainstutz verkehren. Diese werden heute bei Kontrollen gebüsst, weil ein Fahrverbot vorhanden ist.

Zwar ist der Weg aufgrund der Breite und der Neigung nur sehr schlecht für das Befahren durch Velos geeignet, die heutige Situation zeigt jedoch, dass dies trotz Fahrverbot schon jetzt der vorherrschende Zustand ist. Die Verbindung stellt eine schwere Netzlücke dar, was sich an der intensiven Benutzung zeigt. Aus diesem Grund soll ein maximal einjähriger Pilotversuch gestartet werden, mit dem der Auenrainstutz für den Veloverkehr im Schrittempo geöffnet wird. Dies kann im Einzelfall zwar für den Fussverkehr nachteilig sein, in der Gesamtbetrachtung wird aufgrund der deutlich höheren Veloverkehrsmengen ein Pilotversuch als verhältnismässig erachtet. Velofahrende im Schrittempo dürften den Fussverkehr nur unwesentlich einschränken.

Der Versuch sieht vor, die Signalisation als Fussweg mit dem Zusatzschild «Velos im Schrittempo gestattet» zu ändern. Schnelle E-Bikes dürfen die Verbindung entsprechend nicht benutzen (bzw. nur mit ausgeschaltetem Motor). Die Verkehrsanordnung ist vorübergehend. Es wird ein Monitoring durchgeführt und abhängig von den Resultaten wird eine dauerhafte Verkehrsanordnung erwirkt oder der Versuch wird nicht fortgesetzt und das Fahrverbot wiedereingeführt.

Da die Verkehrsanordnung nur vorübergehend erfolgt, wird diese separat durch den Stadttingenieur im Anschluss an diesen Stadtratsbeschluss publiziert und nach Ablauf der Beschwerdefrist umgesetzt.

Die Öffnung des heutigen Weges für Velos ist als langfristige Lösung jedoch gänzlich ungeeignet, weil der Weg deutlich zu steil und zu schmal ist und die Öffnung als Sofortmassnahme deshalb nur als Überbrückungsmassnahme sinnvoll ist. Ein Verzicht auf den Ausbau des Auenrainstutzes ist auch im Falle eines positiv verlaufenden Versuchs keine Option.

5. Weiteres Vorgehen

Weil mit dem Bericht die technische Machbarkeit nachgewiesen werden konnte und im Fuss- und Veloverkehrskonzept Töss – Dätttau – Steig klar aufgezeigt wurde, dass die Verbindung eine wichtige Netzlücke schliesst, soll als nächster Schritt ein Vorprojekt ausgearbeitet werden. Die Kosten für den Weg sind zwar höher, als dies im Fuss- und Veloverkehrskonzept Töss – Dätttau – Steig grob berechnet wurde, die bereits heute intensive Nutzung durch den Veloverkehr (trotz Fahrverbot) zeigt aber, dass ein hoher Bedarf an dieser Verbindung besteht. Deshalb wird die

Verbindung voraussichtlich auch in den regionalen Richtplan aufgenommen, so dass die Umsetzung behördenverbindlich festgesetzt wird (vgl. Kapitel 3.7). Nur so kann die schwerwiegende Netzlücke langfristig geschlossen werden. Mit dem Vorprojekt kann dank Sondagen die Geologie deutlich besser berücksichtigt und entsprechend genauer projiziert werden.

6. Externe und interne Kommunikation

Es ist keine Medienmitteilung vorgesehen. Über die Erkenntnisse wird im Rahmen einer öffentlichen Informationsveranstaltung im Quartier Dättbau informiert. Zudem wird die Sachkommission Stadtbau (SBK) über den Beschluss informiert.

7. Veröffentlichung

Dieser Beschluss wird nach der Informationsveranstaltung und der Information der SBK veröffentlicht. Das Departementssekretariat Bau und Mobilität informiert die Stadtkanzlei über den Zeitpunkt.

Beilagen:

1. Technischer Bericht Machbarkeitsstudie Veloverbindung Auenrainstutz inkl. Anhang
2. Pläne Bestvariante: Situation 1:250, Querprofile 1:100, Längenprofil 1:500, Normalprofile 1:50
3. Pläne Variantenvergleich: Situation Varianten 0 - 7