



Protokollauszug vom

08.03.2023

Departement Bau / Tiefbauamt:

Projekt-Nr. 11776, Auwiesenstrasse/In der Au, RVS (Regionale Verkehrssteuerung), Knotenumbau/neue LSA/Busspur: Zustimmung zum Projekt, Auftrag zur Durchführung der öffentlichen Planaufgabe nach § 16 und § 17 Strassengesetz (StrG)

IDG-Status: teilweise öffentlich

SR.23.169-1

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Das Strassenprojekt Auwiesenstrasse/In der Au, Knotenumbau/neue LSA/Busspur, wird genehmigt.
2. Das Departement Bau, Tiefbauamt, Abteilung Projekte, wird beauftragt, das Projekt gemäss Ziffer 1 gestützt auf § 16 Strassengesetz während 30 Tagen öffentlich aufzulegen.
3. Die Leitung des Departements Bau wird gestützt auf Art. 2 lit. a. der Zuständigkeitsordnung der Stadt Winterthur betreffend kantonale Signalisationsverordnung (KSigV) vom 21.11.2001 die mit dem Strassenprojekt zu koordinierende Verkehrsanordnung verfügen und gleichzeitig mit dem Strassenprojekt publizieren.
4. Die Medienmitteilung wird gemäss Beilage genehmigt.
5. Dieser Beschluss wird koordiniert mit der Publikation des Auflageprojektes gemäss Dispo-Ziffer 2 und der Verkehrsanordnung gemäss Dispo-Ziffer 3 veröffentlicht. Das Sekretariat des Departements Bau informiert die Stadtkanzlei über den Zeitpunkt.
6. Mitteilung an: Departement Bau, Tiefbauamt, Baupolizeiamt, Rechtsdienst, Amt für Städtebau, Vermessungsamt; Departement Sicherheit und Umwelt, Schutz und Intervention, Stadtpolizei; Departement Technische Betriebe, Stadtbus, Stadtgrün, Stadtwerk.

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

1.1 Legislaturprogramm 2022 - 2026

Am 7. September 2022 hat der Stadtrat sein Legislaturprogramm 2022 – 2026 beschlossen (SR.21.373-4). Im Schwerpunkt «Lebensqualität & Stadtentwicklung» wurde unter anderem die Stossrichtung «Stadtverträgliche Mobilität ermöglichen» festgelegt. «Stadtbus als Rückgrat der städtischen Mobilität» ist eine Massnahme dieser Stossrichtung.

Stadtbus als Rückgrat der städtischen Mobilität

Zu den Mobilitätsbedürfnissen der heute in Winterthur lebenden Menschen kommen die Mobilitätsbedürfnisse der zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner hinzu. Für die steigenden Mobilitäts- und Nutzungsansprüche ist jedoch nicht mehr Platz vorhanden als derjenige, den es heute gibt. Das Verkehrsnetz ist bereits jetzt zu Hauptverkehrszeiten überlastet. Dadurch wird auch der ÖV ausgebremst – Stadtbusse stehen im Stau und fahren Verlustzeiten ein. Der Stadtrat will Stadtbus als Rückgrat der städtischen Mobilität stärken, indem die ÖV-Priorisierung konsequent vorangetrieben wird. Die Verbesserung soll durch Umsetzung der regionalen Verkehrssteuerung¹ sowie des städtischen Steuerungs- und Dosierungskonzepts² erreicht werden. Es wurden folgende zwei Meilensteine festgelegt:

- wichtigste Verkehrssteuerungsanlagen auf den Haupteinfallsachsen ersetzt
- Massnahmen aus Steuerungs- und Dosierungskonzept (mitsamt Ergänzungsstudien) umgesetzt

Das Projekt Auwiesenstrasse/In der Au, RVS (Regionale Verkehrssteuerung), Knotenumbau/neue LSA/Busspur, ist im Rahmen der Stossrichtung «Stadtverträgliche Mobilität ermöglichen» Teil der Massnahme «Stadtbus als Rückgrat der städtischen Mobilität» des Legislaturprogramms 2022 - 2026.

1.2 Überlasteter Knoten und Unfallschwerpunkt

Der Knoten Auwiesenstrasse/In der Au in Töss ist ein vierarmiger Knoten. Die südlich anschliessende Verbindungsrampe zur Zürcherstrasse als auch die Auwiesenstrasse werden als kantonale Hauptverkehrsstrassen mit der Routennummer «31007» geführt. Aufgrund hoher Verkehrsmengen, insbesondere wegen des nahen Autobahnanschlusses Winterthur-Töss, kommt es häu-

¹ <https://stadt.winterthur.ch/themen/leben-in-winterthur/verkehr-mobilitaet/strategien-konzepte/rvs-konzept>

² <https://stadt.winterthur.ch/themen/leben-in-winterthur/verkehr-mobilitaet/strategien-konzepte/ov-hochleistungskorridor>

fig zu Verkehrsüberlastungen. Als Folge davon werden während den Hauptverkehrszeiten im öffentlichen Verkehr hohe Verlustzeiten eingefahren. Der Knoten Auwiesenstrasse/In der Au ist derzeit nicht geregelt. Der Knoten Auwiesenstrasse/In der Au als auch der Einlenker der Verbindungsrampe in die Zürcherstrasse sind ein Unfallschwerpunkt.

Gemäss dem Konzept der Regionalen Verkehrssteuerung (RVS) soll der Knoten Auwiesenstrasse/In der Au vollständig mit einer Lichtsignalanlage (LSA) geregelt und die Verbindungsrampe auf der gesamten Länge auf drei Fahrstreifen ausgebaut werden. Die Busse können somit von der Zürcherstrasse direkt über den Busstreifen bis zur Lichtsignalanlage vorfahren und dort an den zurückgehaltenen Fahrzeugen vorbeifahren.

2. Projektziele

Mit dem Projekt werden folgende Projektziele verfolgt:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere die Sanierung des Unfallschwerpunktes Auwiesenstrasse/In der Au durch eine Lichtsignalanlage
- Priorisierung des Öffentlichen Verkehrs
- Werterhaltung der Strasseninfrastruktur durch Belagsinstandsetzung
- Ausbau bestehender Bushaltestellen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz

3. Projektbeschreibung

Verkehrsführung/Knotentopologie

Die Umgestaltung des Knotens Auwiesenstrasse/In der Au sowie die Ergänzung einer zusätzlichen Fahrspur sollen einerseits zur Steigerung der Verkehrssicherheit dienen und andererseits als Busbevorzugungsanlage genutzt werden. Dies wird mit folgenden Massnahmen erreicht:

- Verbreiterung der Verbindungsrampe Richtung Auwiesen um eine zusätzliche Fahrspur. Dabei ist der Begegnungsfall stehender Lastwagen auf der Spur Richtung Winterthur, Bus auf der Busspur in der Mitte, in Kombination mit einem fahrenden Lastwagen auf der Spur, welche in die Zürcherstrasse einbiegt, massgebend.
- Optimierung des Knotens Auwiesenstrasse (Richtung Schwimmbad) in Bezug auf die Befahrbarkeit, die Strassengeometrie sowie die Mitberücksichtigung der Begleitplanung zur Veloschnellroute Nr. 4.
- Optimierung des Knotens Zürcherstrasse/Verbindungsrampe unter Berücksichtigung der Fahrspurergänzung, der Querungsstelle der Velofahrenden sowie des Unfallgeschehens.
- Belagsinstandsetzung im kompletten Projektperimeter aufgrund diverser Schäden.
- Anpassung des Knotens und Ergänzung einer zusätzlichen Fahrspur, welche das Rechtsabbiegen und Geradeausfahren gleichzeitig ermöglicht.

- Regelung des Knotens mittels einer Lichtsignalanlage.
- Verbesserung der Veloführung, abgestimmt auf die Massnahmen beim Knoten.
- Ausbau der Bushaltestelle Auwiesen an der Zürcherstrasse für den Fall «Doppelgelenkbus» sowie Anpassung der Bushaltekante auf 22 cm Höhe.
- Bei der Bushaltestelle ist der Konfliktfall Fussgängerinnen und Fussgänger mit Velofahrenden zu optimieren.

Strassensanierung

Ein Sanierungsbedarf der Fahrbahn wurde ausgewiesen. Es sollen im Projektperimeter alle drei Belagsschichten ersetzt werden.

Strassenentwässerung

Aufgrund der Verkehrsbelastung ist die direkte Einleitung in den Vorfluter nicht mehr möglich und wird aufgehoben. Die Strassenentwässerung wird im Bereich Knoten in das bestehende Mischabwassersystem eingeleitet. Die Strassenentwässerung im Bereich Rampe wird in das bestehende Entwässerungssystem «Zürcherstrasse» umgeleitet. Aufgrund neuer Strassengeometrien erfolgt ausserdem ein Ersatz bestehender Einlaufschächte und Schlamm-sammler.

Werkleitungen

Stadtwerk Winterthur, Gas und Wasser:

In der Auwiesenstrasse müssen teilweise bestehende Gas- und Wasserleitungen ersetzt resp. ergänzt werden.

Stadtwerk Winterthur, Elektrizität und Telekom:

Im Projektperimeter müssen teilweise bestehende Elektrotrasse ersetzt werden.

Stadtwerk Winterthur, öffentliche Beleuchtung:

Im Projektperimeter und darüber hinaus (Bereich westlich Autobahn A1) wird die Strassenbeleuchtung angepasst.

Übrige Werke:

Keine Ausbaubedürfnisse.

Bundesamt für Strassen, ASTRA

Das Projekt liegt im «Einflussbereich» des Autobahnanschlusses Winterthur Töss. Gleichzeitig wird durch die Fahrbahnerweiterung die Fläche des ASTRA beansprucht (TO4037). Neben zukünftigen Planungen (potenzieller Standort für eine Strassenbehandlungsanlage) wird diese auch in regelmässigen Abständen als Installationsfläche genutzt. Aufgrund erfolgter Vorbehalte des ASTRA im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens, unter anderem aufgrund einer nach Ansicht ASTRA unverhältnismässigen Landinanspruchnahme, wurde auf Stufe Bauprojekt ein vertiefender Abwägungs- und Optimierungsprozess gestartet. Zusammenfassend können folgende Aussagen gemacht werden:

- Das Projekt wird mit seinen verschiedenen Projektelementen LSA und Busspur seitens Stadt bestätigt.
- Die Lage der Fahrbahnerweiterung, inkl. die Strassenachse der Verbindungsrampe wurde überprüft und nochmals bestätigt.
- Zur Reduktion des erforderlichen Landerwerbes wurde die Gehwegbreite auf der Kurveninnenseite von 2.5 Meter auf zwei Meter reduziert.
- Zur weiteren Reduktion des effektiven Landerwerbes soll dem ASTRA eine mögliche Landübertragung nicht mehr genutzter Flächen ans ASTRA angeboten werden (im Umfang von rund 98 m²).
- Gegenüber dem Auflageprojekt gemäss Mitwirkungsverfahren reduziert sich damit der Landerwerb von ursprünglichen 392 m² (8 % der Gesamtfläche) auf insgesamt 200 m² (4.2 % der Gesamtfläche).

Baumpflanzungen, Parzelle ASTRA

Die Fahrbahnerweiterung löst die Rodung und den Ersatz von insgesamt fünf Bäumen aus. Die Ersatzpflanzungen sollen auf Parzelle TO4037 umgesetzt werden. Eine Vereinbarung zwischen Stadtgrün Winterthur und dem ASTRA soll den Unterhalt und der Status der Bäume definieren und umfasst im Wesentlichen folgende Punkte:

- Vorläufige Duldung aller 14 städtischen Bäume auf Parzelle ASTRA solange keine baulichen Entwicklungsabsichten seitens ASTRA diesen entgegenstehen.
- Schadloshaltung des ASTRA hinsichtlich allfällig notwendiger Rodung und neuer Standort-suche.
- Unterhalt Bäume auf Seite Stadtgrün.

Eine abschliessende Rückmeldung zum erfolgten Optimierungsprozess liegt seitens ASTRA noch nicht vor; Einsprachen zum Projekt bleiben vorbehalten.

4. Landerwerb

Aufgrund des zusätzlichen Fahrstreifens entlang der Verbindungsrampe sowie kleineren Anpassungen im Knotenbereich der Auwiesenstrasse ist ein Landerwerb erforderlich. Im Bereich der Verbindungsrampe sind rund 298 m² Land (Eigentümerin ASTRA), im Bereich des Knotens Auwiesenstrasse rund drei m² erforderlich.

Die betroffenen Grundeigentümerschaften werden im Zuge der Planaufgabe gemäss § 16 Strassengesetz über das Projekt vorinformiert.

5. Vernehmlassungen

Das Projekt wurde in der Phase Bauprojekt in enger Zusammenarbeit mit den beteiligten internen und externen Stellen erarbeitet und koordiniert. Eine stadtinterne Vernehmlassung vor Planaufgabe gemäss § 16 Strassengesetz (StrG) ist parallel zum gegenwärtigen Geschäft in Durchführung.

Der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich wurde das Projekt im Rahmen § 45 StrG zur Begehrensäusserung eingereicht. Das Projekt wurde vom Kanton als in Ordnung beurteilt; die Erhaltung der Leistungsfähigkeit gemäss Kantonsverfassung Art. 104 wurde nachgewiesen und bestätigt.

6. Öffentliche Auflageverfahren

Mitwirkungsverfahren

Das Mitwirkungsverfahren gemäss § 13 StrG wurde vom 8. Januar 2021 bis 8. Februar 2021 durchgeführt. Es wurden beim Tiefbauamt acht Schreiben mit verschiedenen Einwendungen eingereicht.

Infolge der Einwendungen sind folgende hauptsächlichen Projektanpassungen vorgenommen worden:

- Reduktion des erforderlichen Landerwerbs, insbesondere betreffend der Parzelle TO4037.
- Die Signale «Rechtsabbiegen bei Rot für Velofahrende gestattet» wird wo möglich eingerichtet.
- Einrichtung einer zusätzlichen Mittelschutzinsel zum verbesserten Schutz für Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem Weg zum Schwimmbad Töss.
- Berücksichtigung der Veloschnellroute Nr. 4 anhand Verbreiterung der Velostreifen und Ausbau des Wartebereichs im Bereich Einlenker zum Schwimmbad Töss zum Linksabbiegen.
- Verbesserung der Velobeziehung von der Verbindungsrampe in Richtung In der Au durch eine vorgezogene Trottoirabsenkung.

- Verhältnismässige Umsetzung des Alleenkonzeptes durch Verhandlung mit allen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern; mit dem Ergebnis einer designierten Übernahme von sieben Privatbäumen in den städtischen Baumkataster.

Öffentliche Planauflage

Aufgrund der unwesentlichen Projektänderungen wird auf eine erneute Durchführung des Mitwirkungsverfahrens verzichtet. Gemäss § 16 StrG sind Änderungen des Strassenraums vor der Festsetzung während 30 Tagen öffentlich aufzulegen und soweit darstellbar auszustecken. Die Planauflage soll im Frühjahr 2023 durchgeführt werden. Die angrenzenden Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer werden schriftlich über die Planauflage informiert.

Koordination Auflage Strassenprojekt mit Verkehrsordnung

Gemäss Art. 2 lit. a. der Zuständigkeitsordnung der Stadt Winterthur betreffend kantonale Signalisationsverordnung (KSigV) vom 21.11.2001 wird der Departementsleitung Bau der Erlass dauernder Verkehrsanordnungen, die mit dem Strassenprojekt zu koordinieren sind, übertragen. Die Departementsleitung wird die zu koordinierende Verkehrsanordnung verfügen und gleichzeitig mit dem Strassenprojekt publizieren.

7. Kosten und Finanzierung

Die Gesamtkosten auf Stufe Bauprojekt (Genauigkeit $\pm 10\%$) werden auf rund Fr. 5.9 bis Fr. 7.3 Millionen geschätzt.

Die Auwiesenstrasse/Zürcherstrasse und Verbindungsrampe sind überkommunal klassierte Strassen und werden demnach durch den Kanton Zürich finanziert. Die Auwiesenstrasse (in Richtung Schwimmbad) sowie die Strasse «In der Au» sind kommunal klassierte Strassen. Der sich daraus ergebende Kostenteiler wird in der nächsten Projektphase detailliert ausgearbeitet. Anhand einer groben Abschätzung kann von einer Finanzierung durch den Strassenfonds (Fonds für den Bau des überkommunalen Strassennetzes) von rund 95 % ausgegangen werden. Gemäss Agglomerationsprogramm ist das Gesamtprojekt beitragsberechtigt (35 %), welches sich jedoch ausschliesslich auf den überkommunalen Teil des Projektes bezieht.

8. Gebundene und nicht gebundene Ausgaben

Die Aufteilung der Kosten in gebundene und nicht gebunden Ausgaben wird im Rahmen der weiteren Projektierung vorgenommen. Die nicht gebundenen Ausgaben werden dem Stadtparlament zur Bewilligung vorgelegt.

9. Termine

Es sind folgende Termine vorgesehen:

Zustimmung Projekt durch Stadtrat	Februar 2023
Öffentliche Planaufgabe nach § 16/17	Frühjahr 2023
Projektfestsetzung durch den Stadtrat	Herbst 2023
Kreditgenehmigung Parlament	Herbst 2023
Projektgenehmigung durch Kanton	Frühjahr 2024
Arbeitsvergabe der Bauarbeiten	Frühjahr 2024
Voraussichtlicher Baubeginn	Sommer 2024

10. Externe und interne Kommunikation

Die Medienmitteilung ist gemäss Beilage zu genehmigen.

Beilagen:

1. Technischer Bericht Bauprojekt, Stand 16.12.2022
2. Situation, Strassenbau, Massstab 1:200
3. Signalisation und Markierung, Massstab 1:200
4. Normalprofile, Massstab 1:50
5. Landerwerb, Massstab 1:500
6. Medienmitteilung