



Protokollauszug vom

19.03.2025

Departement Bau und Mobilität / Tiefbauamt:

Projekt-Nr. 5007870, Tösstalstrasse/Eidbergstrasse, Knoten, Neubau Lichtsignalanlage: Projekt-zustimmung und Auftrag zu öffentlichen Auflageverfahren

IDG-Status: teilweise öffentlich

SR.25.209-1

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Dem Projekt Tösstalstrasse/Eidbergstrasse, Knoten, Neubau Lichtsignalanlage, wird zuge-stimmt.
2. Das Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, wird ermächtigt, für die geänderte Strassen-oberfläche das Mitwirkungsverfahren nach § 13 Strassengesetz durchzuführen.
3. Das Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, wird beauftragt, sofern das Mitwirkungsver-fahren keine relevanten Projektänderungen hervorgerufen hat, das Auflageprojekt gestützt auf § 16 Strassengesetz während 30 Tagen öffentlich aufzulegen.
4. Das Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, wird beauftragt, die Sachkommission Stadt-bau (SBK) über das Projekt zu informieren.
5. Die Medienmitteilung wird gemäss Beilage genehmigt.
6. Dieser Beschluss wird koordiniert mit der Publikation des Mitwirkungsverfahrens gemäss Dis-positivziffer 2 veröffentlicht. Das Departementssekretariat Bau und Mobilität informiert die Stadt-kanzlei über den Zeitpunkt.
7. Mitteilung an: Departement Finanzen, Immobilien; Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, Planung und Koordination, Mobilität, Projektierung und Realisierung; Departement Sicherheit und Umwelt, Stadtpolizei, Schutz und Intervention; Departement Technische Betriebe, Stadtbus, Stadtgrün, Stadtwerk.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'A. Simon', is written over a thin horizontal line.

A. Simon

Begründung:

1. Ausgangslage

Die Kreuzung Tösstalstrasse/Eidbergstrasse ist ein dreiarmer Knoten, der im Stadtkreis Seen liegt. Er verbindet die Gebiete Sennhof, Iberg, Eidberg und Gotzenwil mit der Stadt Winterthur. Über den Knoten führt eine Buslinie (SBW Linie 9).

Gemäss dem Konzept der Regionalen Verkehrssteuerung (RVS) ist am Knoten eine Lichtsignalanlage zur Dosierung des Verkehrs und für die Buspriorisierung geplant. Das RVS hat zum Ziel den Verkehr auf dem Stadtnetz zu lenken, den ÖV zu bevorzugen und somit die Fahrplanstabilität zu verbessern.

Der Knoten weist teilweise schlechte Sichtverhältnisse auf, die Verkehrssicherheit und das Angebot des Fuss- und Veloverkehrs haben Verbesserungspotenzial und der Belag ist sanierungsbedürftig. Die 1960 erbaute, auf der Eidbergstrasse liegende Brücke über die SBB befindet sich in einem schlechten Zustand und ist aus statischen Gründen auf den Begegnungsfall Personewagen/Lastwagen verengt worden.

2. Projektziele

Im Projekt werden folgende Projektziele verfolgt:

- Erstellung der Lichtsignalanlage (RVS) zur Verkehrssteuerung
- Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden
- Ausbau des Angebots für Zufussgehende und Velofahrende
- Ersatzneubau der sanierungsbedürftigen Brücke über die SBB-Linie ins Tösstal
- Instandstellung und Neugestaltung der Strasse
- Erneuerung sanierungsbedürftiger Werkleitungen

3. Projektbeschreibung

Tösstalstrasse

Mit dem Neubau der Lichtsignalanlage sind am Knoten nebst der Anpassung der Knotengeometrie diverse Massnahmen geplant. Die Fahrstreifen für den motorisierten Verkehr werden normgerecht verbreitert. Die Fussverkehrsquerung wird neu auf dem südlichen Knotenast erstellt. Im Knotenbereich werden auf der Westseite der Fussverkehr und der Radverkehr baulich voneinander getrennt. Auf der Zufahrt von Süden wird der Radverkehr weiterhin über einen baulich getrennten Radweg geführt.

Eidbergstrasse

Die Eidbergstrasse wird auf eine Breite von 6.50 m ausgebaut, sodass das Kreuzen von Lastwagen wieder möglich ist. In Fahrtrichtung Ost wird ein kombinierter Rad-/Gehweg über die Brücke bis zum Knoten Eidberg-/Weierstrasse erstellt. In die Gegenrichtung wird ein Radstreifen auf der Fahrbahn markiert. Diese Lösung ist konform mit der Signalisationsverordnung, entspricht jedoch nicht den kantonalen Velostandards. Aufgrund der geringen Verkehrsmenge und im Sinne eines schonenden Umgangs mit Landbeanspruchung (Fruchtfolgeflächen, Wald) ist diese Lösung hier aber vertretbar und angebracht. Mit dem Ausbau des Angebots für Velofahrende kann der im Richtplan eingetragene geplante regionale Radweg auf der Eidbergstrasse von der Tösstal- bis zur Weierstrasse umgesetzt werden. Der Fussverkehr wird auf der Südseite über die Bahn geführt. Das Trottoir wird in der Verlängerung auf der südlichen Seite der Eidbergstrasse bis zum Knoten Eidberg-/Weierstrasse fortgesetzt und dort an den bestehenden Fussweg entlang der Weierstrasse angeschlossen. Die Haltestelle Ziegelhütte wird hindernisfrei mit einer hohen Haltekante umgebaut.

Im Abschnitt Tösstalstrasse bis Gotzenwil wird die Höchstgeschwindigkeit auf der Eidbergstrasse auf 60 km/h reduziert. Dies gilt auch für die Weierstrasse im Abschnitt Eidbergstrasse bis Weierhöhe.

Brücke über SBB-Linie

Der normkonforme Ausbau der Eidbergstrasse und der Ausbau des Angebots für Zufussgehende und Velofahrende bedingen eine Verbreiterung der Brücke über die SBB-Linie. Die bestehende Brücke wird durch einen Neubau ersetzt, welcher alle Rahmenbedingungen erfüllt und unter Berücksichtigung der Lebenszykluskosten die wirtschaftlichste Variante darstellt.

Fruchtfolgeflächen

Ab einer Fläche von 5 000 m² betroffene Fruchtfolgefläche (kumuliert über sämtliche städtische Projekte) ist diese zu kompensieren. Das vorliegende Projekt tangiert Fruchtfolgeflächen von rund 420 m², welche voraussichtlich zusammen mit anderen Defiziten mit einem separaten Kompensationsprojekt ersetzt werden müssen.

Waldboden

Jede dauernde oder vorübergehende Zweckentfremdung von Waldboden gilt als Rodung und ist gemäss Art. 5 Absatz 2 des eidgenössischen Waldgesetzes (WaG) bewilligungspflichtig. Für jede Rodung ist gem. Art. 7 Absatz 1 WaG in der Regel durch flächengleiche Neuaufforstung in der-

selben Gegend mit standortgerechten Arten Realersatz zu leisten. Das vorliegende Projekt beansprucht rund 295 m² Waldboden (dauernd). Ein separates Projekt wird die effektive Fläche eruieren und den Umgang aufzeigen.

4. Landerwerb

Für die Umsetzung des Projekts müssen von den angrenzenden Parzellen zusätzliches Land im Umfang von rund 880 m² in Anspruch genommen werden. Die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer werden vor dem öffentlichen Mitwirkungsverfahren über das Bauvorhaben informiert.

5. Vernehmlassungen

Das Projekt wurde in Zusammenarbeit mit den beteiligten internen Stellen erarbeitet. Die Details können dem beiliegenden Vernehmlassungsbericht entnommen werden.

Zur Erhöhung der Planungssicherheit im Hinblick auf die Begehrensäusserung hat eine Vorprüfung durch das Amt für Mobilität des Kantons Zürich stattgefunden. Die Details können dem beigelegten Bericht zur Vorprüfung entnommen werden. Der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich wird das Projekt zur Äusserung von Begehren nach Durchführung des Mitwirkungsverfahrens nach § 13 Strassengesetz eingereicht.

Aufgrund der Nähe zu den Bahnanlagen der SBB ist eine Zustimmung der SBB gemäss Art. 18m Eisenbahngesetz notwendig. Die Zustimmung wird spätestens während der öffentlichen Planaufgabe gemäss § 16 Strassengesetz beantragt.

6. Öffentliche Auflageverfahren

Mitwirkungsverfahren

Gemäss § 13 des Strassengesetzes 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 öffentlichen Auflage durchzuführen. Die angrenzenden Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sowie massgebende Verbände und Vereine werden schriftlich über das Mitwirkungsverfahren informiert.

Öffentliche Planaufgabe

Gemäss § 16 des Strassengesetzes sind Änderungen des Strassenraums vor der Festsetzung während 30 Tagen öffentlich aufzulegen und soweit darstellbar auszustecken.

7. Kosten und Finanzierung

Die Gesamtkosten belaufen sich bei einer Kostengenauigkeit von +/- 20 % auf ca. 6.4 bis 9.6 Millionen Franken.

Die Tösstalstrasse ist eine kantonale Hauptverkehrsstrasse und als überkommunaler Radweg klassiert. Auf der Eidbergstrasse ist im Richtplan eine geplante regionale Radroute eingetragen. Aus diesem Grund ist davon auszugehen, dass der überkommunale Anteil aus den Mitteln des Strassenfonds des Kantons Zürich finanziert wird. Im Rahmen der Projektgenehmigung nach § 45 Abs. 3 Strassengesetz wird der konkrete Kostenteiler zwischen Stadt und Kanton durch den Regierungsrat festgelegt und genehmigt.

Die Lichtsignalanlage ist Teil des Konzepts der Regionalen Verkehrssteuerung und eine beitragsberechtigende Massnahme im Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung der 1. Generation. Die Projektfestsetzung und Kreditgenehmigung haben bis spätestens Dezember 2027 zu erfolgen.

8. Termine

Es sind folgende Termine vorgesehen:

Mitwirkungsverfahren nach § 13 StrG	Q2/2025
Öffentliche Planaufgabe nach § 16 StrG	Q3/2026
Projektfestsetzung durch den Stadtrat	Q1/2027
Projektgenehmigung durch Kanton	Q3/2027
Frühestmöglicher Baustart	Q2/2028

9. Externe und interne Kommunikation

Die Medienmitteilung ist gemäss Beilage zu genehmigen. Das Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, informiert die Sachkommission Stadtbau (SBK) über das Projekt.

10. Veröffentlichung

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

Beilagen:

1. Projektbeschreibung
2. Situation Übersicht M 1:1'000
3. Situation Tösstalstrasse M 1:250
4. Situation Eidbergstrasse M 1:250
5. Normalprofile M 1:50
6. Situation Landerwerb M 1:500
7. Visualisierung
8. Medienmitteilung

Beilagen (nicht öffentlich):

9. Bericht zur internen Vernehmlassung vom 05.12.2024
10. Bericht zur Vorprüfung durch das AFM vom 25.02.2025