



Protokollauszug vom

04.09.2019

Departement Bau / Tiefbauamt:

Zürcherstrasse, Untere Briggerstrasse bis Emil-Klöti-Strasse, Instandstellung und Gestaltung (Projekt-Nr. 11393), und Schlosstalstrasse, Gaswerkstrasse bis Zürcherstrasse, Verbreiterung und Strassensanierung (Projekt-Nr. 11372), Zustimmung zum Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK), Auftrag für Mitwirkungsverfahren/öffentliche Planaufgabe

IDG-Status: teilweise öffentlich

SR.19.646-1

---

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Das BGK Zürcherstrasse, im Abschnitt Untere Briggerstrasse bis Zentrum Töss und das BGK Schlosstalstrasse, im Abschnitt Zürcher- bis Gaswerkstrasse, werden zustimmend zur Kenntnis genommen.
2. Das Departement Bau, Tiefbauamt, wird beauftragt und ermächtigt, für die beiden BGKs das Mitwirkungsverfahren nach § 13 Strassengesetz durchzuführen.
3. Die Medienmitteilung gemäss Beilage wird genehmigt.
4. Das Departement Bau, Tiefbauamt, wird beauftragt, eine Weisung an den Grossen Gemeinderat für die Kreditgenehmigung (Projektierungskredit) auszuarbeiten.
5. Mitteilung an: Departement Kulturelles und Dienste, Stadtentwicklung; Departement Finanzen, Immobilien; Departement Bau, Amt für Städtebau, Tiefbauamt, Baupolizeiamt; Departement Sicherheit und Umwelt, Stadtpolizei; Departement Technische Betriebe, Stadtgrün, Stadtbus, Stadtwerk Winterthur.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:

A. Simon

## **Begründung:**

### **1. Ausgangslage**

Die Zürcherstrasse ist eine wichtige Einfallachse von Winterthur. Im Abschnitt des vorliegenden Projektperimeters weist die Zürcherstrasse schon seit längerem einen erheblichen Sanierungsbedarf auf. Der allgemeine Strassenzustand der Zürcherstrasse im Abschnitt Zentrum Töss bis Untere Briggerstrasse ist sehr schlecht. Eine Gesamterneuerung ist in den nächsten Jahren zwingend nötig und unabhängig von einer Neugestaltung dringend vorzunehmen. Mit dieser Gesamterneuerung besteht die Möglichkeit, den Strassenraum auf die heutigen verkehrlichen Bedürfnisse auszurichten und neu zu gestalten.

Im Legislaturprogramm 2018 – 2022 ist die Reduktion der Verlustzeiten von Stadtbussen ein Legislaturschwerpunkt des Stadtrates. Die Projekte für die Buspriorisierung (u.a. vorliegendes BGK Schlosstalstrasse) sind deshalb in der Vorhabenplanung des Stadtrates als Vorhaben der Kategorie 1 (SR.19.238-2 vom 17. April 2019) enthalten. Das BGK Zürcherstrasse ist konkret als Vorhaben der Kategorie 2 in der Vorhabenplanung enthalten.

Zum Verständnis des vorliegenden BGK Zürcherstrasse ist ein kurzer Rückblick in die Planungshistorie erforderlich:

#### **1.1 Planung Zürcherstrasse, bis 2014**

Als Grundlage für die Sanierung der Zürcherstrasse wurde ab 2007 ein Studienauftrag durchgeführt. Das Resultat sah eine umfassende Umgestaltung der Zürcherstrasse vor. Im Laufe der Weiterbearbeitung zeigte sich jedoch, dass eine solch umfassende Umgestaltung erhebliche Schwierigkeiten mit sich bringen würde (starker Eingriff in Privateigentum, vorgesehene Baumallee im Konflikt mit Werkleitungen, hohe Kosten). Dies führte dazu, dass dieses Projekt verworfen und ein neuer Projektauftrag definiert wurde (SR.14.487-1 vom 21. Mai 2014).

#### **1.2 Planung Zürcherstrasse, ab 2014**

Die Bearbeitung des vorliegenden Projektes erfolgte ab 2014 durch die städtische Verkehrsplanung mit Einbezug der betroffenen städtischen und kantonalen Fachstellen. Gegenüber dem ursprünglichen Projekt werden die Strassenränder weitgehend beibehalten. Starke Eingriffe ins Privateigentum können damit vermieden werden. Der Fokus bei der Projekterarbeitung lag auf verkehrlichen Ansprüchen (Umsetzung Steuerungs- und Dosierungskonzept und ÖV-Hochleistungskorridor). Eine vollständige Umsetzung übriger Ansprüche (wie bspw. durchgehende Baumallee, durchgehende Veloführung) ist damit aber nicht mehr möglich. Trotzdem liegt nun ein - aus Sicht

der Projektbeteiligten - konsensfähiges Projekt vor, in welchem die wichtigsten Ansprüche im Rahmen der Möglichkeiten berücksichtigt werden konnten.

### **1.3 Planung Schlosstalstrasse**

Bei der Schlosstalstrasse handelt es sich um ein eigenständiges Projekt, mit dem Hauptziel der Busbevorzugung auf der Achse Schlosstalstrasse - Zürcherstrasse.

Da das Projekt unmittelbar an die Zürcherstrasse angrenzt, besteht ein funktionaler Zusammenhang zwischen den beiden Projekten. Eine Koordination bezüglich der Auflage- und Bewilligungsverfahren sowie der Planung und Ausführung ist daher erforderlich. Das Mitwirkungsverfahren nach § 13 Strassengesetz soll gemeinsam mit dem Projekt Zürcherstrasse durchgeführt werden.

Zürcherstrasse und Schlosstalstrasse sind überkommunal klassierte Strassen. Auf beiden Strassenzügen verkehren öffentliche Buslinien, wobei die Zürcherstrasse Teil des ÖV-Hochleistungskorridors ist. Beide Strassen verfügen über einen regionalen Eintrag Veloverkehr, wobei jener entlang der Zürcherstrasse als geplant festgelegt ist.

## **2. Projektziele**

Die Erarbeitung des (Teil-) Projektes Zürcherstrasse, erfolgte auf Basis der im Stadtratsbeschluss von 2014 (SR.14.487-1) definierten Fokussierung (Gewährleistung ÖV-Hochleistungskorridor und Verkehrsablauf über gesamten Perimeter, gestalterische Aufwertung im Bereich Zentrum Töss). Die mit dem Projekt verbundenen Projektziele können somit wie folgt definiert werden:

- Gewährleisten des Verkehrsablaufs (insb. ÖV-HLK) und der Leistungsfähigkeit
- Priorisierte Busführung, Optimierung Lage und Gestaltung Bushaltestellen
- Erstellung Baumallee im Bereich Zentrum Töss und nach Möglichkeit über ganzen Strassenzug
- Sichere Fuss- und Veloverkehrsführung (Längsrichtung und Querungen)
- Gewährleisten der Funktionsfähigkeit der Knotenpunkte (Abbiegespuren, Führung Fuss- und Veloverkehr)
- Sicherstellung der Erschliessung und des Güterumschlages
- Geringer Landerwerb

Die Erarbeitung des (Teil-) Projektes Schlosstalstrasse erfolgte auf Basis der folgenden Zielsetzungen:

- Priorisierte Busführung für den stadteinwärts verkehrenden Bus mittels Erweiterung Rechtsabbiegespur und Errichtung einer Fahrbahnhaltestelle bei der Bushaltestelle Rebwiesen
- Sicherung des Fussgängerübergangs bei der Bushaltestelle Rebwiesen

### **3. Projektbeschreibung**

#### **3.1 Zürcherstrasse, Bereich Zentrum Töss**

Wie im Projektauftrag des Stadtrates vorgesehen, wurde die gestalterische Aufwertung hauptsächlich auf den Perimeter entlang des Zentrums Töss gelegt. Durch die Aufhebung der Rampen der Personenunterführung entsteht zwischen Fassade und Strassenrand wesentlich mehr Raum zu Gunsten des Fussverkehrs und der Aufenthaltsqualität. Zudem wird dadurch die Realisierung der Baumallee und die Umsetzung neuer Bushaltestellenbereiche möglich. Die vorgesehenen Massnahmen bewirken eine bedeutende Aufwertung des öffentlichen Raums. Im Verlaufe der weiteren Planung ist es wichtig, dass diese stadträumliche Aufwertung in Koordination mit der Aussenraumgestaltung der angrenzenden Liegenschaften vorgenommen wird.

Die Gestaltung des Bereiches vor dem Gebäudekomplex Zentrum Töss erfolgte in enger Zusammenarbeit mit der kantonalen Denkmalpflege, da sich diese Liegenschaft im Inventar der kantonalen Denkmalpflege befindet. Die Beibehaltung der bestehenden Personenunterführung ist auch damit begründet, da diese mit der Treppenanlage des Gebäudekomplexes des Zentrums Töss einen funktionalen Zusammenhang hat.

Zur Optimierung des Verkehrsablaufs und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind verschiedene Vereinfachungen und Veränderungen am Layout des Knotens Zürcher-/Stations-/Emil-Klöti-Strasse notwendig. Der verkehrstechnische Lösungsansatz in diesem Bereich basiert wie bisher auf einem Knoten mit Lichtsignalanlage. Als wichtigste Massnahme wird der Knotenast Stationsstrasse jedoch nicht mehr in die Lichtsignalsteuerung integriert. Damit verbunden ist eine Aufhebung von mehreren Abbiegebeziehungen des motorisierten Individualverkehrs, namentlich jene von der Zürcherstrasse stadtauswärts links in die Stationsstrasse und aus der Stationsstrasse links in die Zürcherstrasse. Neben einer Optimierung des Verkehrsablaufs ergeben sich dadurch weitere Vorteile. So werden neu drei Fussgängerstreifen zur Querung der Zürcherstrasse angeboten und diverse Beziehungen für den Veloverkehr verbessert. Namentlich für den Fuss- und Veloverkehr wird damit die Quartiervernetzung optimiert. Die bestehende Personenunterführung bleibt erhalten und kann vor allem von Schülerinnen und Schülern als verkehrsfreie Querungsmöglichkeit benutzt werden. Durch die Aufhebung der Rampen ist die Personenunterführung nicht mehr für die Benutzung mit Rollstühlen, Rollatoren, Kinderwagen etc. möglich. Die Infrastruktur des oberirdischen Fussgängerstreifens wird jedoch erheblich verbessert (Mittelschutzinsel, kein Konfliktgrün).

### **3.2 Zürcherstrasse, Bereich Schlosstalstrasse bis Untere Briggerstrasse**

Die Massnahmen in diesem Perimeter sind vor allem Optimierungen bei der Verkehrstechnik und der Verkehrsabwicklung. Zur Verbesserung der Busumsteigebeziehungen ist vorgesehen, die beiden Bushaltestellen «Schöntal» und «Gaswerk» auf der Zürcherstrasse, im Bereich zwischen Schlosstalstrasse und Untere Briggerstrasse, zusammenzulegen. Der direkte Anschluss der Wasserfurrstrasse ist davon betroffen und muss aufgehoben werden. Da dieser bereits heute als Rechts-Rechts-Regime betrieben wird, eine rückwertige Erschliessung möglich ist und nur wenige Anwohnende betroffen sind, wird diese Massnahme als vertretbar angesehen. 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. Der für den Bau der neuen Rechtsabbiegespur erforderliche Rückbau der aussenliegenden Treppe bei der privaten Liegenschaft Zürcherstrasse Nr. 76 wurde als Vorarbeit bereits ausgeführt.

### **3.3 Schlosstalstrasse**

Auf der Schlosstalstrasse ist im Zuflussbereich zur Zürcherstrasse die Erweiterung des Rechtsabbiegestreifens und eine Neugestaltung der Haltestelle «Rebwiesen» vorgesehen. Mit diesen beiden Massnahmen kann der linksabbiegende Bus besser bevorzugt werden. Die Fussgängerquerung des Fussgängerstreifens bei der Haltestelle Rebwiesen wird mit einer Mittelschutzinsel und einer Lichtsignalanlage ausgestattet. Damit wird den erhöhten Sicherheitsbedürfnissen der dortigen Querung mit Kindern im Vorschulalter Rechnung getragen.

### **3.4 Weitere Themen und übrige Bereiche**

Fussverkehr: Die Längsführung des Fussverkehrs ist mittels beidseitiger Trottoirs gesichert. Die wichtigsten Querungsstellen des Fussverkehrs werden normkonform ausgebaut und optimiert. Die bestehende Personenunterführung im Bereich der Oberen Schöntalstrasse wird zu Gunsten einer oberirdischen Querungsmöglichkeit aufgehoben.

Veloverkehr: Die Längsführung des Veloverkehrs wird mit Radstreifen gewährleistet. Aufgrund der beschränkten Raumverhältnisse musste abschnittsweise auf ein durchgehendes Angebot verzichtet werden. Aufgrund der attraktiven Alternativachsen abseits der Hauptverkehrsstrassen wird dies als vertretbar erachtet. Die wichtigsten Querungsstellen des Veloverkehrs werden ausgebaut und optimiert.

Öffentlicher Verkehr: Die Optimierung des Verkehrsflusses des öffentlichen Busverkehrs war ein Hauptziel des vorliegenden Projektes. Neben den eigentlichen Busspuren tragen auch die neuen Bushaltestellenbereiche und die Neugestaltung der Verkehrsknoten zu dieser Optimierung bei.

Sämtliche neuen Bushaltestellenbereiche erfüllen die Anforderungen an das Behindertengleichstellungsgesetz. Mindestens ein Teilbereich aller Haltekanten ist für die Ausführung mit einer hohen Haltekante vorgesehen.

Motorisierter Individualverkehr: Die Leistungsfähigkeit des motorisierten Individualverkehrs entlang der Hauptachsen wird weder eingeschränkt noch wesentlich erhöht. Einzige Ausnahme bildet die erwähnte Leistungssteigerung beim Knoten Zürcher-/Schlossstalstrasse.

Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und eines konfliktfreien Verkehrsablaufs auf der Hauptverkehrsstrasse sind Einschränkungen auf dem untergeordneten Strassennetz für die Ein- und Abbiegebeziehungen erforderlich. Hierzu wird bei einmündenden Nebenstrassen das Rechts-Rechts-Regime (gestattet bleibt rechts einbiegen und rechts abbiegen) eingeführt. Solche Anpassungen sind an den folgenden Strassenzügen erforderlich: Einfangstrasse, Rieterstrasse, Erschliessung Liegenschaft vis-à-vis Einmündung Untere Briggerstrasse und Obere Schöntalstrasse. Die heute bestehenden und neu vorgesehenen Ein- und Abbiegebeziehungen sind in den beigefügten Plänen ersichtlich.

Bäume/Baumallee: Bei der Bearbeitung des Projektes wurde versucht, das städtische Alleenkonzept (verwaltungsinternes Arbeitsinstrument) vom 17. Mai 2017 (SR.17.418-1) soweit wie möglich umzusetzen. Die Errichtung von durchgehenden, beidseitigen Baumreihen ist jedoch nicht möglich, da weitgehend im Bestand gebaut wird und daher nur bedingt mehr Raum als heute zur Verfügung steht. Gegenüber dem heutigen Zustand werden aber wesentlich mehr Bäume den Strassenraum prägen. Eine Abschätzung der Machbarkeit der vorgesehenen Baumstandorte wurde vorgenommen. Diese hat gezeigt, dass den neuen Baumstandorten im Verlauf der weiteren Planung besondere Beachtung geschenkt werden muss. Gewisse Friktionen mit Werkleitungen und Privateigentum dürften im Verlauf der detaillierteren Planung noch verstärkt auftreten. Dabei wird es auch eine Frage des zu betreibenden technischen, administrativen und finanziellen Aufwandes und damit der Verhältnismässigkeit sein, welche der nun vorgesehenen Baumstandorte tatsächlich umgesetzt werden. Gesamthaft dürften 20 bis 35 neue Bäume realisierbar sein.

Private Parkplätze: Innerhalb des Projektperimeters bestehen rund 20 private Parkplätze, welche mit Rückwärtsfahrmanöver direkt auf die Zürcherstrasse erschlossen sind. Abklärungen haben ergeben, dass diese Parkplätze so zwar nie explizit baurechtlich bewilligt wurden, jedoch grösstenteils bereits seit über 20 Jahren bestehen dürften. Gemäss Rücksprache mit dem Baupolizeiamt geniessen sie damit Bestandsschutz und können im Rahmen des Strassenbauvorhabens nicht ohne weiteres aufgehoben werden - obwohl dies aus Gründen des Verkehrsablaufs und der Verkehrssicherheit erwünscht wäre. Im Rahmen der weiteren Planung wird mit den betroffenen Privateigentümerinnen und -eigentümern das Gespräch gesucht. Dies mit dem Ziel, wenigstens

die kritischsten rund fünf Parkplätze aufheben zu können (rund vier Parkfelder bei Einmündung Emil-Klöti-Strasse, ein Parkfeld bei Einmündung Grenzstrasse).

Private Bauvorhaben: Die aktuell bekannten, privaten Bauvorhaben sind in den beigefügten Plänen mittels Textvermerk gekennzeichnet. Eine Koordination dieser Bauvorhaben mit dem vorliegenden Projekt ist möglich.

#### **4. Landerwerb/Dienstbarkeiten**

Für die Realisierung des Projektes Zürcherstrasse sind keine grossflächigen Landerwerbe erforderlich. Ein geringfügiger Landerwerb von rund 20 m<sup>2</sup> ist im Bereich der Liegenschaft Zürcherstrasse Nr. 79 vorgesehen. Hier bestünde jedoch auch die Möglichkeit zur Regelung mittels Dienstbarkeit. Für die Erweiterung der Rechtsabbiegespur in der Schlosstalstrasse ist ein Landerwerb von rund 250 m<sup>2</sup> erforderlich. Erste informelle Vorgespräche mit der betroffenen Eigentümerschaft haben stattgefunden.

#### **5. Vernehmlassung**

Das Projekt wurde in enger Zusammenarbeit mit den beteiligten städtischen und kantonalen Fachstellen erarbeitet. Auf eine interne Vernehmlassung wurde daher verzichtet. Das Projekt wurde am 20. Februar 2019 der Arbeitsgruppe Verkehrsräume und am 27. März 2019 der Kommission Verkehrsräume vorgestellt. Die entsprechenden Inputs und Entscheide sind in den vorliegenden Projektstand eingeflossen.

#### **6. Kosten/Finanzierung**

Die geschätzten Gesamtkosten der beiden Projekte liegen zwischen 6 und 11 Millionen Franken (Zürcherstrasse) und zwischen 1,3 und 2,4 Millionen Franken (Schlosstalstrasse, inkl. zusätzlicher Sanierungsmassnahmen, LSA sowie Bäume). Die Kostengenauigkeit liegt bei den vorliegenden Vorprojekten bei  $\pm 30\%$ .

## **7. Finanzierung**

Sowohl die Zürcher- als auch die Schlosstalstrasse sind überkommunal klassierte Strassen und die Projekte werden folglich durch den Kanton Zürich (Strassenfonds) finanziert. Nicht anrechenbare Kosten betreffen Aufwendungen für Werkleitungen inkl. deren Belagsanteile, speziell höherwertige Gestaltung, ÖV-spezifische Ausstattungen, Mobiliar, Einmündungsbereiche kommunaler Strassen und Ähnliches.

Aufgrund der mit dem aktuellen Projektstand vorliegenden Ungenauigkeiten betreffend anrechenbaren und nicht anrechenbaren Kosten (insbesondere Belagsanteile) kann erst in der nächsten Projektphase der sich ergebende Kostenteilerschlüssel detailliert ausgearbeitet und Bericht darüber erstattet werden.

## **8. Gebundene und nicht gebundene Ausgaben**

Bei einem erheblichen Teil der projektierten Arbeiten handelt es sich um Sanierungs- und Erneuerungsarbeiten, das heisst um gebundene Ausgaben. Neue Ausgaben betreffen die Erweiterung der Baumallee, neue Fussgängerstreifen sowie Erweiterungen bei Fahrstreifen.

## **9. Öffentliche Planauflage (Mitwirkungsverfahren)**

Gemäss § 13 des Strassengesetzes sind Strassenprojekte vor der Kreditgenehmigung der Bevölkerung zur Stellungnahme zu unterbreiten. Beim vorliegenden Projekt ist vorgesehen, dies mittels einer öffentlichen Planauflage (30 Tage) durchzuführen. Zusätzlich soll eine Informationsveranstaltung für die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer durchgeführt werden. Die öffentliche Planauflage und die Informationsveranstaltung sind für September 2019 vorgesehen.

## **10. Kommunikation**

Die öffentliche Planauflage wird mit einer Medienmitteilung begleitet (Beilage).

## **11. Veröffentlichung**

Beschluss und Begründung werden auf den Zeitpunkt der öffentlichen Planauflage veröffentlicht.

**Beilagen:**

- Beilage 1: Medienmitteilung öffentliches Mitwirkungsverfahren
- Beilage 2: Projekt Zürcherstrasse, Situationsplan 1:500
- Beilage 3: Projekt Schlosstalstrasse, Situationsplan 1:500
- Beilage 4: SR.14.487-1 vom 21. Mai 2014