



Protokollauszug vom

18.12.2024

Departement Bau und Mobilität / Tiefbauamt:

Projekt-Nr. 11327, Technikumstrasse, Meisenstrasse bis Zeughausstrasse, Sanierung und Neugestaltung; Entscheid über die Einsprachen und Projektfestsetzung gemäss § 45 Abs. 2 des Strassengesetzes

IDG-Status: teilweise öffentlich

SR.24.862-1

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. [...]

2. [...]

3. [...]

4. [...]

5. [...]

6. [...]

7. [...]

8. [...]

9. [...]

10. [...]

11. [...]

12. [...]

13. [...]

14. [...]

15. Das zwischen dem 14. April 2023 und 15. Mai 2023 öffentlich aufgelegte Projekt, Technikumstrasse, Meisenstrasse bis Zeughausstrasse, Sanierung und Neugestaltung, wird mit folgenden Änderungen, gemäss den folgenden Plänen, gemäss § 45 Abs. 2 Strassengesetz (StrG) festgesetzt:

- Situation Übersicht 1:500 vom 30.04.2024, Nr. 7185_33-501B
- Situation Meisen- bis Turmhaldenstrasse 1:250 vom 30.04.2024, Nr. 7185_33-502A
- Situation Turmhalden- bis Zeughausstrasse 1:250 vom 30.04.2024, Nr. 7185_33-503A
- Normalprofile 1:50 vom 30.04.2024; Nr. 7185_33-505A
- Querprofile 1:100 vom 30.04.2024, Nr. 7185_33-506A
- Signalisations- und Markierungsplan Meisen- bis Turmhaldenstrasse 1:250 vom 30.04.2024; Nr. 7185_33-507A
- Signalisations- und Markierungsplan Turmhalden- bis Zeughausstrasse 1:250 vom 30.04.2024, Nr. 7185_33-508A
- Landerwerbsplan 1:250 vom 31.08.2021, Nr. 7185_33-510

16. Das mit dem Strassenprojekt zeitgleich öffentlich aufgelegte Akustische Projekt, Technikumstrasse, Meisenstrasse bis Zeughausstrasse, wird gemäss § 45 Abs. 2 (StrG) festgesetzt.

17. Für die Technikumstrasse wird als Sanierungsmassnahme ein lärmarmen Strassenbelag (SDA8-12) definiert. Für verbleibende Immissionsgrenzwertüberschreitungen werden Erleichterungen nach Art. 14 LSV festgesetzt und für die Betroffenen Beiträge an Schallschutzfenster geleistet.

18. Das Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, wird beauftragt, das Strassenprojekt den kantonalen Stellen zur Projektgenehmigung einzureichen.

19. Die Dispositivziffern 1 bis und mit 14 sowie Dispositivziffer 20 dieses Beschlusses sowie Ziffer 4 «Einsprachen» der Begründung werden nicht veröffentlicht. Die Einsprechenden in der Dispositivziffer 22 und in den Beilagen 11 – 30 des Beschlusses werden nicht veröffentlicht.

20. [...]

21. Die Medienmitteilung wird gemäss Beilage genehmigt.

22. Mitteilung an: Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, Projektierung und Realisierung, Rechtsdienst DBM; Departement Sicherheit und Umwelt, Stadtpolizei, Schutz und Intervention; Departement Technische Betriebe, Stadtgrün, Stadtwerk, Stadtbuss; Stadtkanzlei sowie per Einschreiben an: [...]

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'A. Simon', is written over the printed name.

A. Simon

Begründung:

1. Ausgangslage – Heutiger Zustand und bestehende Mängel

Die Technikumstrasse ist als kantonale Hauptverkehrsachse und als regionale Radroute klassiert. Sie ist eine der «Hauptschlagadern» im Verkehrsnetz von Winterthur, ist Teil des ÖV-Hochleistungskorridors und wird täglich von über 20 000 Fahrzeugen befahren. Die Technikumstrasse im Zentrum von Winterthur, von der Meisenstrasse bis zum Holderplatz, liegt am südlichen Rand der Altstadt. Städtebaulich bildet sie den Übergang von der typischen Altstadt Häuserstruktur auf der Nordseite zu den mehrheitlich mächtigen Gebäudeeinheiten südlich davon (u.a. Gebäude von der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften ZHAW).

Für den Fussverkehr ist die Strasse als Übergang zwischen Bahnhof, Altstadt und neuem Stadtteil mit dem Technikum bedeutend. Sowohl die Bedeutung als Fussverkehrsachse als auch die Querungen werden durch die Festsetzung von kommunalen (längs) und regionalen (quer) Fuss- und Wanderwegen unterstrichen. Auf der Technikumstrasse verkehren die Stadtbus-Linien 2, 3, 4 und 12 mit einem teilweise sehr hohen Fahrgastaufkommen.

Die heutige Gestaltung und Nutzung der Strasse ist unbefriedigend und wird den vielfältigen Ansprüchen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden, wie auch ihrer städtebaulichen Bedeutung nicht mehr gerecht. Zudem bestehen aus verkehrlicher und stadträumlicher Sicht markante Mängel wie instabile Fahrzeiten für den Öffentlichen Verkehr (ÖV) und motorisierten Individualverkehr (MIV), Verkehrsstörungen durch Anlieferungen, kein durchgehendes Veloangebot und zum Teil unattraktive Querungen für Zufussgehende und nicht mehr zeitgemässe Gebäude-Vorbereiche.

Ausgelöst durch anstehende umfangreiche Werkleitungserneuerungen (vor allem Ersatz des grosskalibrigen Hauptsammelkanals) und dem sehr schlechten Strassenzustand inkl. den dazugehörigen Anlagen (z. B. Lichtsignalanlagen, Unterführung für Fussgängerinnen und Fussgänger etc.) muss im Abschnitt Meisen- bis Zeughausstrasse der gesamte Strassenquerschnitt inkl. allen Werkleitungen vollständig und zeitnah saniert werden. Neben einer ohnehin anstehenden Fahrbahnsanierung weist der bestehende Strassenraum folgende Mängel auf:

- Veloführung: keine durchgängige Führung des Veloverkehrs (überkommunale Veloroute)
- Führung Fussgänger:innen: keine angemessen attraktive Führung des Fussverkehrs, teilweise beengte Verhältnisse und unattraktive Querungen
- Bushaltestellen: entsprechen nicht den aktuellen Anforderungen betreffend Hindernisfreiheit

- Allee: keine durchgängige Ausbildung der Baumallee, Unterbrechung durch Parkierung, unterschiedliche(s) Baumalter und Vitalität, starke Versiegelung und fehlende Baumgruben für ein vitales Wachstum
- Sicherheitsmängel im Allgemeinen: Querungen für Zufussgehende entsprechen nicht mehr den aktuellen Richtlinien, vielerorts mangelhafte Sichtverhältnisse, teilweise ungünstige Parkierungssituation mit Sichteinschränkung
- Betrieblicher/maschineller Unterhalt teilweise eingeschränkt

2. Projektbeschreibung des Festsetzungsprojekts

Nachfolgend werden die wesentlichen Elemente des Strassenprojektes beschrieben:

2.1 Abschnitt Meisenstrasse - Neumarkt

Die bestehende Busspur Richtung Bahnhof wird im Abschnitt Neumarkt – Meisenstrasse aufgehoben und ab der Kreuzung Meisenstrasse belassen. Die öffentlichen Parkplätze werden aufgehoben. Dadurch kann die Strassenbreite reduziert werden und es entsteht Platz für ein grosszügiges Trottoir und eine Baumreihe. Zwischen den Bäumen werden Velo- und Töffabstellplätze, ein Behindertenparkplatz und eine Anlieferungsfläche angeordnet.

Die Ein- und Ausfahrt in den Neumarkt wird neu als Trottoirüberfahrt gestaltet. Dadurch wird die aktuelle verwirrende und unsichere Situation mit Ampelsteuerung für die Fussgänger:innen wesentlich verbessert. Der vorhandene Fussgängerübergang kann durch den Wegfall der Abbiegespur in den Neumarkt mit einer Insel gesichert werden. Mit dem neuen konsolidierten Verkehrsmengengerüst kann nun auch auf dem dritten Knotenast eine Fussgängerquerung eingerichtet werden.

Für Velos werden mehrere Einbiegemöglichkeiten (direkt und indirekt) in den Neumarkt angeboten. Die Ausfahrt aus dem Neumarkt erfolgt mit eigener Lichtsignalanlage (LSA) parallel zu der Grünphase für Zufussgehende.

Die Einfahrt in die Altstadt bleibt für Berechtigte gestattet. Mit der neuen Strassengestaltung können die Marktfahrzeuge weiterhin problemlos ein- und ausfahren. Aus dem Neumarkt ausfahrende Fahrzeuge erhalten zur Unterstützung der Ausfahrt ein Blinksignal und fügen sich auf Sicht in den Verkehr ein. In diesem Abschnitt werden die Velostreifen in einer Breite von 1.80 m ausgestaltet, die Fahrbahnbreite für den MIV und ÖV beträgt 3.00 m.

2.2 Abschnitt Neumarkt – Turmhaldenstrasse

Im Abschnitt Lagerhausstrasse – Turmhaldenstrasse wird am südlichen Fahrbahnrand das bestehende Trottoir leicht verschmälert, damit 3 m breite Fahrstreifen und 1.5 m breite Velostreifen angeordnet werden können. Es ist der einzige Abschnitt im Perimeter, an der eine Verschmälerung des Trottoirs erforderlich ist. Mit den Arkaden ist an dieser Stelle aber ein komfortabler Gehweg vorhanden.

2.3 Abschnitt Turmhaldenstrasse – Holderplatz

Zentral in diesem Strassenabschnitt ist die neue gestalterische Verbindung zwischen Altstadt und Promenadenring. Das altstadtseitige Trottoir wird wesentlich verbreitert und die Vorgartenbereiche werden neugestaltet. Die bestehende Personenunterführung unter der Technikumstrasse wird aufgehoben, als Ersatz wird bei der Steiggasse/Turmhaldenstrasse ein neuer gesteuerter und mit einer Insel gesicherter Fussgänger- und Veloübergang eingerichtet. Zudem wird mit der neuen Mittelinsel das flächige Queren zwischen Altstadt und Promenadenallee ermöglicht.

Die Randabschlüsse werden generell tief ausgeführt zugunsten des flächigen Querens und die Anlieferungen auf dem breiten altstadtseitigen Trottoir werden dadurch vereinfacht. Die tieferen Abschlüsse wirken auch optisch positiv und verstärken die Anbindung zwischen Altstadt und Promenadenring. Bei den Bushaltestellen sind auf der ganzen Länge 22 cm hohe Bushaltekannten vorgesehen für eine behindertengerechte Nutzung des öffentlichen Verkehrs.

Die Mittelinsel wird ebenfalls mit tiefen Abschlüssen ausgeführt und ist somit in Theorie überfahrbar, das Überfahren ist für den motorisierten Verkehr jedoch nicht erlaubt. Am Anfang und Ende der Mittelinsel ist ein Inselkopf vorgesehen. So werden Autofahrer entmutigt - insbesondere auf der südlichen Fahrspur - die Insel zu überfahren und dabei einen wartenden Bus zu überholen. Auf der südlichen Fahrspur (stadtauswärts) herrscht Mischverkehr, mit einem separaten Radstreifen mit einer Breite von 1.50 m. An der Altstadtseite (stadteinwärts, Richtung Bahnhof) ist neben der Fahrspur eine neue separate Bus- und Velospur vorgesehen.

Die Einfahrt aus der untergeordneten Turmhaldenstrasse wird im Projekt neu mit einer starken Platzwirkung gestaltet. Die Linksabbiegespur in die Turmhaldenstrasse wird aufgehoben. Es wird nur noch möglich sein, rechts vom Bahnhof her in die Turmhaldenstrasse einzubiegen, und ebenfalls rechts, stadtauswärts aus der Turmhaldenstrasse herauszufahren.

2.4 Holderplatz – Tor zur Altstadt

Durch die Umgestaltung ist der Holderplatz als Tor zur Altstadt erkennbar. Um die Aufenthaltsqualität des Platzes zu steigern, wird die Verkehrsfläche reduziert und der Knoten möglichst kompakt gehalten. In der Ausgestaltung des Holderplatzes wird eine Mischfläche von eigenem Charakter ausgebildet, in der Fussgänger:innen, Velos und Anlieferung gut miteinander auskommen. Das Regime der Fussgängerzone gilt für die Zu- und Wegfahrt, das heisst Zufussgehende haben ungeregelt Vortritt.

Der Verkehrsknoten wird viel kompakter ausgestaltet und die Anzahl Phasen der Verkehrssteuerung werden reduziert. Die Kapazität des Knotens erhöht sich wesentlich und kann für die Buspriorisierung genutzt werden. Das Linksabbiegen in die Altstadt ist weiterhin möglich, erfolgt aber ausserhalb des Knotenbereichs, signalisiert zusammen mit der Fussgängerquerung. Ausfahren aus dem Holderplatz ist für den motorisierten Verkehr nur noch nach rechts Richtung Bahnhof möglich.

Für den Veloverkehr sind weiterhin alle Fahrbeziehungen möglich und sie werden aus dem Holderplatz geradeaus und links raus mit eigener LSA gesteuert.

In der Zeughausstrasse wird auf eine separate Spur zur Einfahrt in den Holderplatz verzichtet. Die Zeughausstrasse wird somit auf insgesamt 2 Fahrstreifen reduziert und der gewonnene Platz für eine Veloführung auf der Fahrbahn und erweiterte Seitenbereiche auf Seite Technikum gewonnen.

2.5 Tösstalstrasse: Anpassung Verkehrsregime

Mit dem Verkehrskonzept ist die Ausfahrt am Holderplatz nur nach rechts möglich. Die heute vorhandene Beziehung in die Zeughaus- wie auch die Tösstalstrasse wird unterbunden. Um dies zu kompensieren wird die Einbahnrichtung der Tösstalstrasse umgekehrt und so eine zusätzliche Ausfahrt aus der Altstadt ermöglicht. Das Ausfahren aus der Altstadt in Richtung Osten ist neu aus dem Neumarkt und dem Obertor oder mit einer zumutbaren Umwegfahrt über die Zeughaus- und Corrodistrasse möglich. Die Ausfahrt von Velos ist heute schon möglich und wird belassen.

2.6 Aufwertung der historischen Technikumpromenade

Die Neuorganisation des Verkehrsraumes mit der Verschiebung des Strassenquerschnitts macht den Teilersatz der bestehenden, lückenhaften Baumallee notwendig. Die Rekonstruktion des doppelreihigen Baumkörpers orientiert sich an der historischen Promenade mit beschatteten Fusswegen und Sitzgelegenheiten. Die Aufhebung der Personenunterführung und die Neuge-

staltung der Parkhauszugänge Ost und West ermöglicht die Pflanzung durchgängiger Baumreihen. Durch die Aufhebung der oberirdischen Parkplätze und der Recycling-Sammelstelle entsteht ein attraktiver Bewegungs- und Aufenthaltsraum mit Sitzbänken. Drei Brunnen definieren Auftakt und Mitte der Promenade und zeichnen Aufenthaltsorte aus. Durch die Aufhebung des Höhenversatzes zum Technikum-Platz kann ein hindernisfreier Zugang zum Campus der ZHAW geschaffen werden.

2.7 Landerwerb

Mit dem Projekt Technikumstrasse ist kein Landerwerb vorgesehen. Bei der Turmhaldenstrasse ist zwischen der Stadt Winterthur und dem Kanton Zürich ein flächengleicher Landabtausch vorgesehen, welcher gegenseitig schriftlich bestätigt ist.

3. Öffentliche Auflageverfahren

3.1 Mitwirkungsverfahren gemäss § 13 Strassengesetz (StrG)

Über das Vorprojekt wurde vom 16. November bis 17. Dezember 2018 gemäss § 13 StrG das öffentliche Mitwirkungsverfahren durchgeführt. Es sind verschiedene Einwendungen eingegangen. Das Tiefbauamt nahm mit dem Bericht zu den Einwendungen gesamthaft Stellung, insbesondere zu den nicht berücksichtigten Einwendungen. Der Bericht zu den Einwendungen lag vom 26. Juni bis 25. August 2020 öffentlich auf.

3.2 Öffentliche Planauflage gemäss § 16 und 17 StrG

Die öffentliche Planauflage gemäss § 16 StrG (Projektstand März 2023) stellte eine Weiterentwicklung des Auflageprojektes gemäss Mitwirkungsverfahrens § 13 StrG (Projektstand November 2018) und der Betriebs- und Gestaltungskonzepte aus den Jahren 2013 und 2021 dar und wurde an die neuen Rahmenbedingungen angepasst. Über das Strassenbauprojekt wurde vom 14. April bis 15. Mai 2023 gemäss §§ 16 und 17 StrG die öffentliche Planauflage durchgeführt. Zeitgleich lag auch das Akustische Projekt auf. Die angrenzenden Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer wurden schriftlich über die Planauflage informiert.

3.3 Einsprachen

Während der Auflagefrist sind zwanzig Einsprachen eingegangen. Gegen das Akustische Projekt sind keine Einsprachen eingegangen. Die Einsprachen werden eingehend in Ziffer 4 der Begründung abgehandelt. Zu gewissen vorgesehenen Änderungen der Strassenoberfläche stellten verschiedene legitimierte Einsprechende teilweise thematisch ähnliche Anträge. Auf diese wird nachfolgend themenweise eingegangen.

3.3.1 Verzicht auf das Fällen und sorgfältiger Umgang mit dem alten Baumbestand in der Allee und im Knoten Turmhaldenstrasse

In verschiedenen Einsprachen wird zusammengefasst geltend gemacht, dass auf das Fällen des alten Baumbestandes entlang der Technikumstrasse und im Knotenpunkt Turmhaldenstrasse / Technikumstrasse zu verzichten sei bzw. die Notwendigkeit des Fällens eines jeden einzelnen Baumes genau zu prüfen sei.

Im Bereich der vorderen Baumreihe entlang der Technikumstrasse liegen Haupttrassen von Elektro- und Wasserleitungen, welche im Zuge der Gesamtsanierung zu erneuern sind und einen Erhalt der vorderen Baumreihe verunmöglichen. Zudem wird an der Verbreiterung des Trottoirs auf der Seite Altstadt auf Grund den zukünftig erhöhten Fussgängerströmen festgehalten und die neue Aufteilung des Strassenraumes inkl. der Ausbildung einer Mittelinsel wird belassen. Dadurch verschiebt sich der südliche Strassenrand um ca. 100 – 170 cm. Aus diesen Gründen kann die heutige vordere Baumreihe nicht erhalten werden und ist vollumfänglich zu ersetzen.

Die hintere Reihe der Rosskastanien entlang der Technikumstrasse ist auf Grund der Fussgänger-rampe zur Unterführung und dem Parkhaus heute nicht durchgehend ausgebildet. Zudem konnten sich die an die Aussenwand des Parkhauses gepflanzten Bäume nie vollumfänglich entfalten und entsprechend wachsen. Sie blieben folglich klein und können sich auch kaum noch weiterentwickeln. Jedoch sind die alten Bäume an beiden Enden der hinteren Baumreihe von einem markanten Wuchs und haben eine erhebliche Präsenz im Stadtbild. Die Überprüfung hat ergeben, dass jeweils die drei Bäume am westlichen und östlichen Ende der hinteren Baumreihe auch mit dem neuen Projekt erhalten bleiben können. Der Zwischenbereich soll sodann, wie schon in der Planaufgabe vorgesehen, mit neuen Bäumen, welche möglichst optimale Wachstumsbedingungen vorfinden sollen, ergänzt werden.

Im Bereich des Knotens Turmhaldenstrasse / Technikumstrasse sollen möglichst viele Bäume erhalten werden. Die Stadt verzichtet auf die Anordnung der Recyclingsammelstelle in diesem Bereich, wodurch zwei der drei Bäume auf städtischem Grund erhalten werden können. Einige der Bäume liegen auf kantonalem Grund und damit ausserhalb des städtischen Strassenprojekt-perimeters. In Absprache mit dem Kanton bleiben diese Bäume ebenfalls bestehen.

Aufgrund der durchgeführten Überprüfung und umfassenden Abwägung bleiben gegenüber dem Projektstand der Planaufgabe auf öffentlichem Grund somit zusätzlich die folgenden acht Bäume gemäss Baumkataster Nr. 12257, Nr. 12259, Nr. 12261, Nr. 12287, Nr. 12289, Nr. 12291, Nr. 12293 und einer ohne Nummer erhalten und werden nicht gefällt. Insgesamt werden auf öffentlichem Grund zehn Bäume erhalten, dreissig gefällt und neunundvierzig neu gepflanzt. Zusätzlich entstehen entlang der Altstadtfassade in den überwiegend privaten Vorzonen kleinere potentielle

Grünflächen und mögliche Baumstandorte. Diese sollen während der Ausführung in Absprache mit den Eigentümerinnen und Eigentümern soweit möglich umgesetzt werden.

Das Projekt wurde entsprechend angepasst.

3.3.2 Lage der Recyclingsammelstelle und des Wischgutcontainers und Gestaltung Knoten Turmhalden-/Technikumstrasse

In einzelnen Einsprachen wird zusammengefasst geltend gemacht, auf das Verschieben der Recyclingsammelstelle am Knotenpunkt Turmhaldenstrasse sei zu verzichten. Durch die vorgesehene Verschiebung rücke die Recyclingsammelstelle näher in das Wohngebiet und an die Gartenwirtschaft. Die Ausgestaltung des Knotens sei zu überarbeiten. Der Geruch von Abfällen und die befürchteten Lärmemissionen durch das Zerspringen der eingeworfenen Glasflaschen würden zu Beeinträchtigungen im Umfeld führen.

Auf Grund des Neaufbaues der Promenadenallee und deren zukünftig hohen Bedeutung für den Stadtraum und die Vernetzung zum Campusgebiet war in der Planaufgabe vorgesehen, den heutigen Standort der Recyclingsammelstelle und des Wischgutcontainers in den Bereich des heutigen kantonalen Parkplatzes zu verlegen. Die genaue Überprüfung des angedachten resp. eines leicht verschobenen Standortes hat ergeben, dass ein Betrieb und das Herausheben und Leeren der grossen Container unter der Vorgabe des Erhaltes der Bäume mit deren markanten Baumkronen fast nicht möglich ist. Ebenfalls wäre die Zufahrt zu einer neuen geplanten Trafostation im Bereich des heutigen Parkplatzes in Kombination mit der Recyclingsammelstelle nur schwer möglich. Deshalb soll auf den angedachten Standort an der Turmhaldenstrasse verzichtet und ein neuer Standort für die Recyclingsammelstelle im Gebiet der Altstadt definiert werden. Die Abteilung Entsorgung des Tiefbauamtes hat sich der Standortfrage angenommen. Der neue Standort des Wischgutcontainers wird auf einer Parzelle des Tiefbauamtes im Revier Altstadt oder im Werkhof Obermühle zukünftig angeordnet.

Durch den Wegfall der Recyclingsammelstelle und des Wischgutcontainers an der vorgesehenen Stelle ergeben sich neue Möglichkeiten für die Erweiterung des Campus-Parkes resp. die Gestaltung des Knotens hinsichtlich Materialisierung. Innerhalb des Projektperimeters der Technikumstrasse wird die Turmhaldenstrasse gemäss der Planaufgabe über eine Platzfläche, welche von allen Verkehrsteilnehmenden im Regime der Begegnungszone genutzt werden darf, von der Brücke bis an die Technikumstrasse angebunden. Ausserhalb der eigentlichen Fahrbahnflächen (in etwa Bereiche ab etwa der heutigen Trottoirs hin zum Campus-Park, der Promenadenallee und zur Liegenschaft Technikumstrasse 59) wird die Platzfläche entsiegelt, mit Chausseierungen und

Pflästerungen versehen sowie zwei neue Bäume gepflanzt. Am westlichen Beginn der Promenadenallee kommt zudem ein Brunnen zu stehen. Um den Brunnen wird die Oberfläche mit einer Pflasterung versehen.

Demzufolge wurde das Projekt entsprechend angepasst.

3.3.3 Ausgestaltung der langen Mittelinsel in der Technikumstrasse

Verschiedene Einsprechende machen geltend, die Mittelinsel sei ohne vertikalen Anschlag und in einer Breite von 1.50 m auszubilden. Mit dem Verzicht auf den Vertikalversatz könne die Sturzgefahr, speziell für Velofahrende, vermindert werden und bei einer Reduktion der Breite stehe den Velostreifen mehr Raum zur Verfügung. Zudem sei die Fläche der Mittelinsel mit einem sicherfähigen Belag zu versehen. Dies trage zu einer Verbesserung des Stadtklimas bei.

Die Mittelinsel wird mehrheitlich in der vorgesehenen Ausgestaltung, Lage und in einer Breite von 2.0 m belassen. An der höhenmässigen Absetzung von 4 cm und der Einfassung mit überfahrbaren schräggestellten Randsteinen gegenüber der Fahrbahnoberfläche wird festgehalten. Mit der leichten Erhöhung wird die Mittelinsel räumlich als eigenständiges Element wahrgenommen und bildet einen minimalen Schutz für die querenden Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrerinnen und Velofahrer. Am östlichen und westlichen Ende werden Inselköpfe samt Poller angeordnet, damit ein Überholen des wartenden Busses an der Haltestelle Technikumstrasse stadtauswärts verhindert wird. Für Notfalleinsätze und Blaulichtfahrzeuge ist das Befahren der Mittelinsel und damit ein Überholen des übrigen Verkehrs dank dem tiefen Anschlag gewährleistet.

Die Mittelinsel wird mehrheitlich mit einer Pflasterung mit offenen Fugen ausgestaltet. An Stellen mit erwarteten erhöhten Querbeziehungen wird eine hindernisfreie verfugte Pflasterung ausgeführt. Im Bereich der Steiggasse wird parallel zum Fussgängerübergang eine «Velofurt» mit Anschlag 0 cm angeboten.

3.3.4 Breiten der neuen Velostreifen

Einige Einsprechende machen geltend, dass entlang der Technikumstrasse die Velostreifen durchgehend in einer Breite von 2.0 Metern zu realisieren seien. Damit werde die sehr hohe Nutzungsfrequenz durch Velofahrende berücksichtigt und die Velostreifen würden verkehrssicherer. Insbesondere müssten die heute ungenügenden Sicherheitsabstände von langsameren und ungeübteren Velofahrenden zu der MIV-Fahrbahn verbessert werden. Im Abschnitt Meisen- bis Zeughausstrasse hat es heute auf der Technikumstrasse keine durchgehenden Velostreifen, die vorhandenen Velostreifen haben eine Breite von 1.00 m bis maximal 1.50 m. Das Auflageprojekt

sah die Anordnung von durchgehenden beidseitigen Velostreifen in einer Breite von 1.50 m im gesamten Abschnitt vor.

Den Fussgänger:innen wird in diesem Abschnitt hohe Priorität zugemessen, aktuell werden ca. 8 000 – 10 000 Zufussgehende pro Tag gezählt. Mit der Entwicklung des Hochschulgebietes wird von einer erheblichen Zunahme ausgegangen, stehen doch markante Erweiterungsbauten auf dem heutigen Technikumareal inkl. grossflächigem Park zur Eulach an. Im Weiteren beabsichtigen die Stadt und der Kanton Zürich im Raum Teuchelweiher längerfristig die Ansiedlung eines Science-Quartiers. Ebenfalls sollen den zunehmenden Buspässagier-Zahlen und der Anlieferung und des Umschlages von Gewerbetreibenden auf gewissen Abschnitten des Trottoirs Rechnung getragen werden. Auf Grund der Zunahme von verschiedenen Nutzungen und der angedachten gestalterischen und flächenmässigen Aufwertung der Vorbereiche vor den Liegenschaften Seite Altstadt werden die Trottoirs nach Möglichkeit verbreitert.

Die meist drei ÖV- und MIV-Fahrspuren haben im Projekt jeweils eine Breite von 3.00 m. Die Technikumstrasse weist eine hohe ÖV- und Lastwagen-Dichte auf, weshalb die vorgesehene Breite bereits ein Minimalmass darstellt. Eine weitere Reduktion der Fahrspurbreiten kann aus Sicherheitsgründen nicht in Betracht gezogen werden.

Heute verkehren ca. 2 000 - 2 500 Velos täglich auf der Technikumstrasse, im Vergleich wird der City-Ring auf dem Frohbergweg von ca. 1 500 Velos benützt. Neben der Technikumstrasse bestehen in direkter Nähe Parallelrouten südlich auf der City-Ring-Route Rosenstrasse – Frohbergweg resp. in der Altstadt. Je nach Destination und Geübtheit bietet das Velonetz von Winterthur in diesem Abschnitt verschiedene Routen an.

– *Abschnitt Meisenstrasse – Neumarkt:*

In diesem Abschnitt ist eine Verbreiterung der beidseitigen Velostreifen von 1.50 m auf 1.80 m möglich. Die Verbreiterung des Strassenraumes von insgesamt 60 cm geht zu Lasten einer Reduktion des Gehwegvorbereiches entlang der Arkaden auf der Seite Altstadt.

Die Velostreifen werden in diesem Abschnitt neu mit jeweils 1.80 m markiert.

– *Abschnitt Neumarkt - Turmhaldenstrasse:*

Dieser Abschnitt stellt den schmalsten Strassenraum im Perimeter dar, doch wird auch in diesem das Konzept des durchgehenden Velostreifens in einer Breite von 1.50 m beibehalten. Der nördliche Trottoirrand wird an heutiger Lage belassen, damit drei Fahrspuren mit jeweils 3.00 m Breite und 2 Velostreifen mit jeweils 1.50 m Breite ausgebildet werden können. Die neue Strassenraumteilung hat zur Konsequenz, dass der südliche Gehweg 80 cm ver-

schmäler werden muss. Der Forderung nach einer zusätzlichen Verbreiterung der Velostreifen kann nicht nachgekommen werden, da dies zu Lasten der Fussgängerinnen und Fussgänger und zu einer unverhältnismässig weiteren Reduktion der Gehwegbreiten führen würde.

Die Velostreifen werden im Abschnitt Neumarkt-Turmhaldstrasse darum wie vorgesehen in einer Breite von jeweils 1.50 m belassen.

– *Abschnitt Turmhaldenstrasse – Zeughausstrasse, Richtung Zeughausstrasse:*

Im Bereich zwischen der Einmündung der Turmhaldenstrasse und dem Holderplatz werden heute die Velofahrenden zusammen mit dem Bus auf dem separaten Busstreifen geführt, es ist kein separater Velostreifen vorhanden.

In Fahrtrichtung Zeughausstrasse bis zu den Bushaltestellen wird mit dem Strassenprojekt neu ein durchgängiger Velostreifen angeboten. Am Knoten Technikum-/ Zeughausstrasse können die Velofahrenden über den separaten Rechtsabbiegestreifen sowohl rechts in die Zeughausstrasse abbiegen als auch geradeaus Richtung Tösstal-/ St. Gallerstrasse weiterfahren oder den indirekten Linksabbieger in den Oberen Graben benutzen.

Das Betriebskonzept der gesamten Technikumstrasse ist auf eine optimale Busbevorzugung konzipiert. In Fahrtrichtung Zeughausstrasse spielt dabei die Haltestelle Technikumstrasse eine wichtige Rolle. Der MIV kann den haltenden Bus nicht überholen, sodass dieser die Haltestelle als Pulkführer und ohne Verlustzeiten verlassen und den anschliessenden Knoten passieren kann. Eine Verbreiterung des kurzen Velostreifens zwischen der Turmhaldenstrasse und der Haltestelle Technikum von 1.5 m auf 1.8 m würde es dem MIV ermöglichen, den Bus zu überholen, wodurch das Betriebskonzept nicht mehr funktionieren und zu Verlustzeiten beim öffentlichen Verkehr führen würde. Es wurden unterschiedliche Varianten geprüft, um die Velostreifen wie von den Einsprechenden gefordert zu verbreitern. Alle Varianten hätten zur Folge gehabt, dass kurz vor der Bushaltestelle sich der Strassenraum verengt und dadurch das Velo vor den MIV gedrückt wird, was zu nachteiligen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, insbesondere für die Velofahrenden, geführt hätte.

Folglich wird der Velostreifen, im Abschnitt Turmhaldenstrasse – Zeughausstrasse (Richtung Zeughausstrasse) in einer Breite von 1.50 m belassen.

– *Abschnitt Turmhaldenstrasse – Zeughausstrasse, Richtung Hauptbahnhof:*

Auf der Technikumstrasse im Bereich des Holderplatzes in Fahrtrichtung Hauptbahnhof werden heute die Velofahrenden zusammen mit dem übrigen Verkehr geführt, es ist kein separater Velostreifen vorhanden. Mit diesem Strassenprojekt wird neu über den Knotenbereich in Fahrtrichtung Hauptbahnhof ein Velostreifen angeboten. Die Überprüfung der Breite der Velostreifen aufgrund der Einsprache hat ergeben, dass hier ein Velostreifen mit einer Breite von

1.80 m angeboten werden kann, welcher danach direkt in die kombinierte 3.25 m breite Bus-/Velospur bis zur Steiggasse weiterführt.

Der Velostreifen im Knotenbereich Holderplatz /Technikumstrasse, in Fahrtrichtung Zeughausstrasse – Hauptbahnhof, wird somit neu in einer Breite von 1.80 m markiert.

3.3.5 Lage und Gestaltung der neuen Bushaltestelle Steiggasse in Richtung Bahnhof sowie Notwendigkeit Fussgängerstreifen Steiggasse

Einige Einsprechende machen geltend, dass die Verlegung der Bushaltestelle die ansässigen gastronomischen Betriebe bedrohe und die Attraktivität der Aussensitzplätze vermindere. Zudem wird moniert, dass die Stadt trotz Mittelsinsel und der Möglichkeit des flächigen Querens einen Fussgängerstreifen anordne. Dieser könne zu belastenden Rückstaus führen.

Wesentlich für das Gesamtkonzept der Technikumstrasse ist es, die Knotensteuerungen so zu koordinieren, dass die Busse in beide Richtungen mit so wenig Halten wie möglich die Technikumstrasse durchfahren können.

In Fahrtrichtung Bahnhof meldet sich der Bus bei der Haltestelle Technikumstrasse an und bestimmt die vor ihm liegenden LSA-Phasen. Der Bus kann anschliessend ungehindert von der Haltestelle Technikum bis zum Bahnhof fahren. Der MIV wird dabei im Bereich der Busspur zurückgehalten, sodass der Bus nicht behindert wird und ein sicheres Verflechten von diesem auf den anschliessenden gemischten Fahrstreifen möglich ist. Die dazu erforderliche LSA regelt gleichzeitig die Fussgängerquerung im Bereich der Turmhaldenstrasse. Die heute rund 20 m weiter westlich vorhandene, ungeregelte Fussgängerquerung bestimmt im Ist-Zustand aufgrund der vielen querenden Personen massgebend den Verkehrsfluss auf der Technikumstrasse und führt teilweise zu Rückstau bis über die Bahnhofplatzausfahrt. Damit die Busse auf dieser wichtigen Achse vom/zum Bahnhof optimal priorisiert werden können und ein stetigerer Verkehrsablauf auf der Technikumstrasse gewährleistet ist, ist die Regelung der Fussgängerquerung mittels LSA zwingend.

Die Lage der Bushaltestelle wird leicht Richtung Bahnhof geschoben, sodass eine optimale Anbindung an das Fussverkehrsnetz und den wichtigen Verbindungen zwischen der Technikumstrasse, dem Areal der ZHAW und der Altstadt entsteht und gleichzeitig eine optimale Steuerung der Lichtsignalanlagen ermöglicht wird. Zudem entsteht dank der Aufhebung der Unterführung samt deren Zugangsrampe und Treppe vor den diversen Erdgeschossnutzungen eine deutlich grosszügigere Situation für die Liegenschaften, die neue Bushaltestelle aber auch für die Wartenden und Passanten:innen als heute. Dank der neu leicht angepassten Lage des Fussgängerübergangs liegt dieser in der Wunschlinie zwischen Turmhaldenstrasse und Steiggasse sowie

den Bushaltestellen. Der Übergang ermöglicht ein sicheres Queren, speziell für schwächere Zufussgehende samt Mittelschutzinsel.

Demzufolge wird an der Anordnung der Bushaltestelle und des Fussgängerstreifens gemäss der Planaufgabe festgehalten.

4. [...]

5. Projektfestsetzung

Die Pläne des öffentlich aufgelegten Strassenbauprojekts werden aufgrund der teilweisen Einsprachegutheissungen in folgenden Punkten angepasst:

- Teilweiser Erhalt von Bäumen (inkl. Optimierung und Verkürzung Parkhauszugang-West zu Gunsten besserer Bedingungen neuer Bäume und erhöhter Sicherheit für die Parkhaus-Benutzenden)
- Verzicht/Verschiebung Recyclingsammelstelle und Wischgutcontainer inkl. Neugestaltung des Platzbereiches Turmhaldenstrasse
- Verschiedene Optimierungen der Belagsoberflächen/Entsiegelungen ausserhalb Fahrbahnen (Pflästerungen/Chaussierungen)
- Optimierte Ausgestaltung Buswartehäuschen Haltestelle Technikumstrasse Richtung Hauptbahnhof
- Bushaltekanten über gesamte Länge 22cm hoch (Stadteinwärts und -auswärts) und Betonband (Stadtauswärts) verbreitert
- Verbreiterung der Velostreifen auf 1.80 m im Abschnitt Meisen- bis Lagerhausstrasse, Optimierungen von Velo-Markierungen
- Optimierung/Abstimmung Blindenleitsystem an die neue Strassenoberfläche

Das Projekt Technikumstrasse, Meisenstrasse bis Zeughausstrasse, Sanierung und Neugestaltung ist gemäss den folgenden angepassten Plänen vom 30.04.2024 gestützt auf § 45 Abs. 2 StrG festzusetzen (vgl. Beilagen 3 - 10):

Die im Rahmen des Einspracheverfahrens vorgenommenen Projektanpassungen sind von untergeordneter Bedeutung im Sinne von § 13 Abs. 1 und § 17 Abs. 5 StrG, auf eine erneute öffentliche Auflage des angepassten Projekts kann daher verzichtet werden.

Das Akustische Projekt, Technikumstrasse, Meisenstrasse bis Zeughausstrasse, vom 31.08.2022 ist gemäss § 45 Abs. 2 (StrG) festzusetzen (vgl. Beilage 2).

6. Termine

Es sind folgende Termine vorgesehen:

Festsetzung Strassenprojekt durch Stadtrat	4. Quartal 2024 / 1. Quartal 2025
Kreditgenehmigung Stadtparlament	ab 2. Quartal 2025
Projektgenehmigung durch Kanton	3. Quartal 2025
Baubeginn Kanal-/Werkleitungsarbeiten	frühestens ab 4. Quartal 2025
Baubeginn Strassenbauarbeiten	Anfangs 2026

7. Externe und interne Kommunikation

Die Medienmitteilung ist gemäss Beilage zu genehmigen.

8. Veröffentlichung

Die Ziffern 1 bis und mit 15 sowie Ziffer 21 dieses Beschlusses sowie das Kapitel 4 «Einsprachen» der Begründung zum vorliegenden Geschäft betr. Rechtsmittelverfahren werden gemäss Art. 3 InfV in Verbindung mit Art. 3 VVO InfV nicht veröffentlicht. Die Einsprechenden in der Ziffer 23 des Beschlusses werden nicht veröffentlicht.

Beilagen (öffentlich):

1. Projektbeschrieb vom 30.04.2024
2. Akustisches Projekt vom 31.08.2022
3. Übersicht 1:500 Projektfestsetzung vom 30.04.2024, Nr. 7185_33-501B
4. Situation 1:250 Meisen- bis Turmhaldenstrasse Projektfestsetzung vom 30.04.2024, Nr. 7185_33-502A
5. Situation 1:250 Turmhalden – bis Zeughausstrasse Projektfestsetzung vom 30.04.2024, Nr. 7185_33-503A
6. Normalprofile 1:50 Projektfestsetzung vom 30.04.2024, Nr. 7185_33-505A
7. Querprofile 1:100 Projektfestsetzung vom 30.04.2024, Nr. 7185_33-506A
8. Signalisation- und Markierungsplan 1:250 Meisen- bis Turmhaldenstrasse Projektfestsetzung vom 30.04.2024, Nr. 7185_33-507A
9. Signalisation- und Markierungsplan 1:250 Turmhalden- bis Zeughausstrasse Projektfestsetzung vom 30.04.2024, Nr. 7185_33-508A
10. Landerwerb 1:250 Projektfestsetzung vom 31.08.2021, Nr. 7185_33-510

Beilagen (nicht öffentlich):

11. [...]
12. [...]
13. [...]
14. [...]
15. [...]
16. [...]
17. [...]
18. [...]
19. [...]
20. [...]
21. [...]
22. [...]
23. [...]
24. [...]
25. [...]
26. [...]
27. [...]
28. [...]
29. [...]
30. [...]