

Protokollauszug vom

21.08.2019

Departement Bau / Tiefbauamt:

Dättnauer-/Steigstrasse, Knoten; Neubau Lichtsignalanlage (Projekt-Nr. 11774): Zustimmung zum Projekt, Auftrag zur Durchführung des Mitwirkungsverfahrens nach § 13 sowie der öffentlichen Planaufgabe nach § 16 und § 17 Strassengesetz (StrG)

IDG-Status: teilweise öffentlich

SR.19.621-1

---

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Das Auflageprojekt Dättnauer-/Steigstrasse, Knoten, Neubau Lichtsignalanlage, wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
2. Das Departement Bau, Tiefbauamt, wird ermächtigt, das Mitwirkungsverfahren nach § 13 Strassengesetz durchzuführen.
3. Das Departement Bau, Tiefbauamt, wird beauftragt, sofern das Mitwirkungsverfahren keine relevanten Projektänderungen hervorgerufen hat, das Auflageprojekt gestützt auf § 16 Strassengesetz während 30 Tagen öffentlich aufzulegen.
4. Die Medienmitteilung gemäss Beilage wird genehmigt.
5. Der Beschluss wird zusammen mit dem Start des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens gemäss Ziffer 2 veröffentlicht.
6. Mitteilung an: Departement Bau, Tiefbauamt, Verkehrswege, Stadtentwässerung, Strasseninspektorat, Verkehr, Vermessungsamt; Departement Sicherheit und Umwelt, Feuerwehr, Stadtpolizei; Departement Technische Betriebe, Stadtbus, Stadtgrün, Stadtwerk.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:



A. Simon

## **Begründung:**

### **1. Ausgangslage**

Der Knoten Dättnauer-/Steigstrasse in Töss ist ein vierarmiger Knoten. Er verbindet die Gebiete Dättnau und Steig mit der Stadt Winterthur und dem naheliegenden Autobahnanschluss der A1. Über den Knoten führen drei Buslinien (SBW Linie 5, 660, Nachtbus 66), die Bushaltestelle Steigmühle befindet sich im Knotenbereich.

Der Knoten weist teilweise schlechte Sichtverhältnisse auf, die Verkehrssicherheit und das Angebot des Fuss- und Veloverkehrs haben dementsprechend Verbesserungspotenzial und der Belag ist sanierungsbedürftig. Während den Spitzenstunden gelangt der Knoten an seine Kapazitätsgrenze, was zu Rückstau und insbesondere zu Verlustzeiten für den ÖV führt.

Gemäss dem Konzept der Regionalen Verkehrssteuerung (RVS) ist am Knoten eine Lichtsignalanlage für die Buspriorisierung geplant. Das RVS hat zum Ziel, den Verkehr auf dem Stadtnetz zu lenken, den ÖV zu bevorzugen und somit die Fahrbahnstabilität zu verbessern. Aufgrund der beengten örtlichen Platzverhältnisse (ein Fahrstreifen pro Zufahrt) und des ÖV-Aufkommens (auf drei von vier Zufahrten verkehren Buslinien) sind die Möglichkeiten der Dosierung des stadteinwärts fahrenden Motorisierten Individualverkehrs (MIV) eingeschränkt bzw. kann ohne grössere bauliche oder steuerungstechnische Massnahmen nicht erfolgen, da ansonsten der Bus Verlustzeiten erfährt.

Im Schwerpunkt «Effiziente Verkehrssteuerung» des Legislaturprogramms 2018 bis 2022 des Stadtrates ist als Massnahme die Umsetzung des RVS enthalten (ME.14.35). Neben dem Knoten beim Schloss Wülflingen und weiteren Knoten

- Tösstal-/Eidbergstrasse (Projekt-Nr. 11777);
- Auwiesenstrasse/In der Au (Projekt-Nr. 11778);
- Auwiesen-/Rosenaustrasse (Projekt-Nr. 11390);
- Stadler-/Reutlingerstrasse (Projekt-Nr. 11772);

gehört auch der Knoten Dättnauer-/Steigstrasse zu diesem Konzept und somit zu dieser Legislaturmassnahme.

### **2. Projektziele**

Mit dem Projekt werden folgende Projektziele verfolgt:

- Priorisierung des ÖV, insbesondere Linie 5 bei Ausfahrt Dättnauerstrasse in Richtung Stadtzentrum
- Erhöhung der Verkehrssicherheit im Kreuzungsbereich für alle Verkehrsteilnehmenden
- Werterhaltung der Strasseninfrastruktur durch Belagsinstandsetzung

### **3. Projektbeschreibung**

#### Verkehrsführung/Knotentopologie

Steigstrasse Nord:

Ein Abbiegestreifen in Mittellage für den Veloverkehr mit einer Breite von 2.00 m ermöglicht eine komfortable Querungshilfe auf den Rad-/Gehweg. Der von Norden kommende Veloverkehr wird zur sicheren Eingliederung in den übrigen Verkehr rund 20 m vor der LSA auf die Fahrbahn geführt. Ein 4.00 m langer Velovortrittsbereich («Velosack») ermöglicht dem Velofahrenden ein sicheres Eingliedern bei Rot. Die gerade Anfahrt an die Bushaltestelle stadteinwärts ermöglicht

einen hindernisfreien Ausbau der Haltekante auf 22 cm. Die vorhandene Trottoirbreite im Haltestellenbereich erfüllt mit 2.0 m die minimalen kantonalen Anforderungen. Der stehende Bus kann links vom MIV (für LW nur unter Mitbenutzung des Abbiegestreifens Velo) mit angepasster Geschwindigkeit überholt werden. Der gesamte Umbau des Strassenraumes benötigt keinen Landwerb oder sonstige Eingriffe in die bestehende Parzellenstruktur.

#### Steigstrasse Süd:

In Richtung Norden wird der Radstreifen durchgehend auf 1.50 m, bis an den Knoten heran verbreitert. Ein 4.00 m langer Velovortrittsbereich («Velosack») ermöglicht bei Rot ein sicheres Eingliedern. Der durchgehende Mittelbereich von 2.00 m über den Knoten wird im Querungsbereich der Fussgängerinnen und Fussgänger als Mittelinsel und im Ein-/Ausfahrtsbereich des Porsche-Zentrums als Abbiegehilfe/Aufstellbereich verwendet. Die Bushaltestelle kann gerade angefahren werden und ermöglicht somit einen behindertengerechten Ausbau der Haltekante auf 22 cm. In Kombination mit einem Velostreifen von durchgehend 1.50 m Breite werden die kantonalen Anforderungen für Bushaltestellen mit Velostreifen eingehalten. Durch das 2.50 m breite Trottoir im Haltestellenbereich entsteht eine komfortable und sichere Situation für den Fussverkehr.

#### Dättnauerstrasse West:

Die neu vorgesehene Fahrbahnbreite gestattet dem Veloverkehr auch bei Stausituationen auf dem Radstreifen eine Vorfahrt bis zum Knoten. Ein 4.00 m langer Velovortrittsbereich («Velosack») ermöglicht bei Rot ein sicheres Eingliedern vor dem motorisierten Verkehr. Für unsichere Velofahrende, welche auf den Rad-/Gehweg nach Norden gelangen möchten, gibt es die Möglichkeit des indirekten Linksabbiegens. Die Lage der Haltestelle setzt sich aus dem Kompromiss der Zugänglichkeit (Nähe zu den anderen Haltestellen, Nähe zum Fussgängerstreifen) mit der Haltekante von 16 cm zusammen.

#### Dättnauerstrasse Ost:

Entlang der Dättnauerstrasse Ost sind keine baulichen Anpassungen vorgesehen. Anpassungen des Strassenrandes im Ein-/Ausbiegebereich ergeben sich durch geometrische Anpassungen entlang der Steigstrasse.

#### Knotenmitte:

In Richtung Süden entlang der Steigstrasse wird der Radstreifen über den Knoten geführt und farblich markiert. In Richtung Norden wird der Radstreifen zwar räumlich sichergestellt, jedoch nicht als solcher markiert, um dem Veloverkehr zu ermöglichen, bereits im Knotenbereich den Fahrstreifen zu wechseln (keine Benutzungspflicht). Der unsichere Veloverkehr kann trotzdem geschützt den Knoten queren und den Fahrstreifenwechsel erst nach dem Knoten durchführen. Gleichzeitig wird der MIV entsprechend räumlich geführt. Der durchgehende und 2.00 m breite Mittelbereich dient als Ein- und Abbiegehilfe.

Die Radien der Strassenkante sind so ausgelegt, dass ein Bus/LW ein- und ausfahren kann, ohne die Gegenfahrbahn benutzen zu müssen. Der gesamte Knoten wird mittels einer Lichtsignalanlage gesteuert. Sollte diese in einem Ausnahmefall ausfallen, ist durch die Signalisation und Bodenmarkierung («kein Vortritt») der Vortritt geregelt. Der Mittelbereich soll als Ein- und Abbiegehilfe verwendet werden.

Die Lichtsignalmasten werden mittig zur Fussgängerquerung platziert. In Absprache mit dem Strasseninspektorat sollen alle Masten an der Hinterkante des Trottoirs platziert werden, u.a. um die maschinelle Reinigung und den Winterdienst auf dem Trottoir zu gewährleisten.

#### Lichtsignalanlage

Die LSA soll mit einer 3-Phasen-Steuerung laufen, wobei der Fussverkehr konfliktfrei in einer eigenen Phase freigegeben wird. Zu begründen ist dies mit dem erhöhten Schutzbedürfnis des

Fussverkehrs (Schulweg) am Knoten und dem erhöhten Rechtsabbiegeranteil, vor allem auf der Steigstrasse Nord.

Der ÖV kann sich über eigene Anmelde Mittel auf den Zufahrten anmelden und bewirkt so eine vorgezogene Freigabe oder eine Verlängerung der bestehenden Grünzeit. Nach erfolgter Abmeldung wird die Zufahrt wieder gesperrt bzw. in die reguläre Signalsteuerung zurückgekehrt.

Auf der Dättnauerstrasse West und der Steigstrasse Süd kann der MIV dosiert werden. Da keine separaten Busspuren auf diesen Zufahrten vorgesehen sind, wird der MIV jedes Mal vor dem Bus ausgestossen, wenn dieser sich anmeldet.

Der Veloverkehr erhält eigene Signalgruppen/Signalgeber. Dadurch wird bei Freigabebeginn ein Vorstart gegenüber dem MIV ermöglicht. Bei einer MIV-Dosierung kann der Veloverkehr ausserdem über das Freigabeende des MIV hinweg verlängert werden.

Der Fussverkehr erhält auf Anforderung eine gegenüber dem Fahrverkehr gesicherte Freigabephase. Für sehbehinderte und mobilitätseingeschränkte Personen werden an jedem Übergang die Fussgänger-Drücker mit zusätzlichen Anmelde Mitteln ausgerüstet, zur Anforderung der Freigabe via Blindenvibration oder Akustik für sehbehinderte Personen sowie einer verlängerten Freigabe der normalen Freigabezeit für mobilitätseingeschränkte Personen.

Insgesamt können die massgebenden Verkehrsmengen in den Spitzenstunden mit einer ausreichenden Verkehrsqualität verarbeitet werden. Durch eine aktive Dosierung einer Zufahrt können hier die Wartezeiten und Rückstaulängen entsprechend anwachsen.

#### Strassensanierung

Ein Sanierungsbedarf der Fahrbahn wurde ausgewiesen. Der genaue Umfang und die Art der Fahrbahninstandstellung werden in der nächsten Projektstufe Bauprojekt abschliessend definiert.

#### Strassenentwässerung

Seitens Stadtentwässerung wurde kein Bedürfnis angemeldet. Neue Strassengeometrien erfordern jedoch teilweise eine Anpassung/Ersatz bestehender Einlaufschächte und Schlammsammler.

#### Werkleitungen

Stadtwerk Winterthur, Gas und Wasser:

In der Steigstrasse müssen die bestehenden Gas- und Wasserleitungen ersetzt werden.

Stadtwerk Winterthur, Elektrizität und Telekom:

Der Bereich Elektrizität und Telekom hat im Projektperimeter Bedarf das Trasse zu erneuern und auszubauen. Die erforderlichen Arbeiten werden in der nächsten Projektphase Bauprojekt koordiniert.

Stadtwerk Winterthur, öffentliche Beleuchtung

Im Projektperimeter sind die Erneuerung der Strassenbeleuchtung und Anpassung von Anlagen von Stadtbus notwendig. Diese Bestandteile und notwendigen Arbeiten werden auf Stufe Bauprojekt koordiniert.

Übrige Werke:

Keine Ausbaubedürfnisse.

#### **4. Landerwerb**

Aufgrund eines zusätzlichen Velostreifens in der Steigstrasse Süd sowie Ausbau der Fahrbahn in der Dättnauerstrasse West ist ein Landerwerb erforderlich. In der Dättnauerstrasse West beläuft sich der erforderliche Landerwerb auf rund 57 m<sup>2</sup>, an der Steigstrasse Süd sind rund 281 m<sup>2</sup> erforderlich. Die betroffene Grundeigentümerschaft wurde über das Projekt informiert und nimmt die Planungen zur Kenntnis. Eine definitive Zusage konnte aufgrund einer noch pendenten Abstimmung mit einem internen Entwicklungsprojekt noch nicht erreicht werden. Parallel zur Projektbearbeitung wird auf eine Vereinbarung hingearbeitet.

#### **5. Vernehmlassungen**

Das Vorprojekt legte den Fokus auf die Planungen der Strassenoberfläche. Den Abschluss der Projektbearbeitung bildete die Vernehmlassung mit den relevanten stadtinternen und externen Stellen. Das Projekt wird nun in Phase Bauprojekt in enger Zusammenarbeit mit den beteiligten internen und externen Stellen weiter erarbeitet und koordiniert. Details zur Vernehmlassung können dem Bericht zur Vernehmlassung entnommen werden.

Der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich wurde das Projekt im Rahmen einer informellen Projektinformation eingereicht. Die gewünschten zusätzlichen Abklärungen werden im weiteren Projektverlauf nachgeliefert. In weiterer Folge wird das Projekt auf Stufe Bauprojekt der Volkswirtschaftsdirektion zur Äusserung von Begehren eingereicht.

#### **6. Kosten**

Die Gesamtkosten auf Stufe Vorprojekt (Genauigkeit  $\pm$  30 %) werden auf rund Fr. 1,7 bis Fr. 3,1 Millionen geschätzt.

Weitere Angaben können der Beilage entnommen werden.

#### **7. Finanzierung**

Die Steigstrasse ist eine überkommunal klassierte Strasse und wird demnach durch den Kanton Zürich finanziert. Die Dättnauerstrasse ist eine kommunal klassierte Strasse. Gemäss Agglomerationsprogramm 1. Generation ist das Gesamtprojekt beitragsberechtigt (35 %). 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) und das Agglomerationsprogramm von rund 70 bis 80 % der Gesamtkosten ausgegangen werden.

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

Bei den geplanten Arbeiten handelt es sich um einen Neubau. Folglich gelten die Aufwendungen als nicht gebunden.

#### **9. 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. Es handelt sich um kein Projekt von untergeordneter Bedeutung. Es ist

vorgesehen, das Projekt für die neue Lichtsignalanlage mittels einer öffentlichen Auflage durchzuführen. Das Mitwirkungsverfahren ist für Herbst 2019 vorgesehen. Das Auflageprojekt ist in der Beilage ersichtlich.

Die angrenzenden Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer werden schriftlich über das Mitwirkungsverfahren informiert. Der Start des Mitwirkungsverfahrens wird zudem mit einer Medienmitteilung begleitet.

## **10. Öffentliche Planauflage**

Die öffentliche Planauflage (Einspracheverfahren) findet im Anschluss an das abgeschlossene Mitwirkungsverfahren (Veröffentlichung Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen) statt. Gemäss § 16 des Strassengesetzes sind Änderungen des Strassenraums vor der Festsetzung während 30 Tagen öffentlich aufzulegen und soweit darstellbar auszustecken.

Die angrenzenden Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sowie massgebende Verbände werden schriftlich über die Planauflage informiert. Vom Landerwerb betroffene Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer erhalten, auch wenn bereits eine Einigung zum Landerwerb besteht, eine persönliche Anzeige über die vorgesehenen Massnahmen.

Sofern das Mitwirkungsverfahren keine nennenswerten Projektänderungen hervorbringt, ist die Planauflage nach § 16/17 für Winter 2020 vorgesehen.

## **11. Termine**

Es sind folgende Termine vorgesehen:

|   |               |
|---|---------------|
| Zustimmung Projekt durch Stadtrat           | Sommer 2019   |
| Mitwirkung nach § 13 StrG                   | Herbst 2019   |
| Öffentliche Planauflage nach § 16/§ 17      | Herbst 2020   |
| Projektfestsetzung durch den Stadtrat       | Frühling 2021 |
| Kreditgenehmigung durch Grossen Gemeinderat | Sommer 2021   |
| Projektgenehmigung durch Kanton             | Sommer 2021   |
| Arbeitsvergabe der Bauarbeiten              | Herbst 2021   |
| Baubeginn                                   | Frühling 2022 |

## **12. Kommunikation**

Das öffentliche Mitwirkungsverfahren wird mit einer Medienmitteilung begleitet.

## **13. Veröffentlichung**

Der vorliegende Beschluss und die Begründung sind teilweise öffentlich. Soll bei einem grundsätzlich öffentlich zugänglichen Stadtratsbeschluss der Zeitpunkt der Veröffentlichung hinausgeschoben werden, hat das antragstellende Departement die Stadtkanzlei mit der Antragstellung darüber zu informieren (SR.18.1040-1 vom 19.12.2018, Seite 4 und 5).

Der vorliegende Beschluss ist Grundlage für den Start des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens. Aus diesem Grund ist die Veröffentlichung des Stadtratsbeschlusses und der Begründung mit dem Zeitpunkt der Publikation des Starts für das Mitwirkungsverfahren zu koordinieren.

**Beilagen:**

- Medienmitteilung
- Auszug Kostenschätzung
- Bericht zur internen Vernehmlassung vom 3.7.2019
- Auflageprojekt (Vorprojekt)