

Protokollauszug vom

25.10.2023

Departement Bau und Mobilität / Tiefbauamt:

Projekt-Nr. 11522, Tösstalstrasse, Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse, Strasseninstandstellung und Neugestaltung: Projektzustimmung und Auftrag zu öffentlichen Auflageverfahren

IDG-Status: teilweise öffentlich

SR.23.757-1

---

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Dem Projekt Tösstalstrasse, Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse, Strasseninstandstellung und Neugestaltung, wird zugestimmt.
2. Das Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, wird ermächtigt, für die geänderte Strassenoberfläche das Mitwirkungsverfahren nach § 13 Strassengesetz (StrG) durchzuführen.
3. Das Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, wird beauftragt, die Sachkommission Stadtbau (SBK) vor der Durchführung des Mitwirkungsverfahrens nach § 13 Strassengesetz (StrG) über den aktuellen Projektstand zu informieren.
4. Das Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, wird beauftragt, sofern das Mitwirkungsverfahren keine relevanten Projektänderungen hervorgerufen hat, das Auflageprojekt gestützt auf § 16 StrG während 30 Tagen öffentlich aufzulegen.
5. Die Medienmitteilung wird gemäss Beilage genehmigt.
6. Dieser Beschluss wird koordiniert mit der Publikation des Mitwirkungsverfahrens gemäss Dispo Ziffer 2 veröffentlicht. Das Departementssekretariat Bau und Mobilität informiert die Stadtkanzlei über den Zeitpunkt.

7. Mitteilung an: Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, Planung und Koordination, Mobilität, Entwässerung, Projektierung und Realisierung, Geomatik- und Vermessungsamt; Departement Sicherheit und Umwelt, Feuerwehr, Stadtpolizei; Departement Technische Betriebe, Stadtgrün, Stadtwerk, Stadtbus.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'A. Simon', written in a cursive style.

A. Simon

## **Begründung:**

### **1. Ausgangslage**

Die Tösstalstrasse ist eine kantonale Hauptverkehrsstrasse, welche vom Stadtzentrum nach Seen führt und mit ca. 16 000 Fahrzeuge pro Tag belastet ist. Die signalisierte Geschwindigkeit im Projektperimeter Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse beträgt 50 km/h. Der Abschnitt Zwingliplatz bis Weberstrasse ist im Richtplan als bestehende, übergeordnete Radroute klassiert. Im Abschnitt Weberstrasse bis Landvogt-Waser-Strasse ist eine übergeordnete Radroute geplant. Eine Lichtsignalanlage regelt die Querungen für Fussgängerinnen und Fussgänger auf Höhe Weberstrasse. Eine nicht durchgehende Baumallee säumt die Tösstalstrasse.

Der Knoten Zwingliplatz ist nicht Bestandteil des Projektperimeters. Im Rahmen eines Drittprojekts werden nach dem Steuerungs- und Dosierungskonzept (SDK) in diesem Jahr einzelne Linksabbiegebeziehungen aufgehoben, was zur Verbesserung des Verkehrsflusses insbesondere für den öffentlichen Verkehr führt.

### Fuss- und Veloverkehr

Die beidseitigen Trottoire sind teilweise mit einer Breite von 1.50 m untermässig sowie ist deren erforderliche Ebenheit nicht immer gegeben. Nicht alle Streifen für Fussgängerinnen und Fussgänger verfügen über eine Mittelschutzinsel. Diese Schwachstellen sind zu beheben.

In der Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr ist aufgrund dem fehlenden Veloangebot im Abschnitt Weberstrasse bis Landvogt-Waser-Strasse eine zu behebende lineare Schwachstelle vorhanden.

### Öffentlicher Verkehr

Auf der Tösstalstrasse verkehren heute die Buslinien 2 und 2E. Gemäss Angebotsstrategie von Stadtbus Winterthur vom Januar 2020 soll auf der Tösstalstrasse ab ca. 2035 zusätzlich die Buslinie 3 verkehren. Damit die zukünftigen Passagierzahlen bewältigt werden können, sollen auf der Buslinie 2 mittelfristig Doppelgelenkbusse eingesetzt werden. Aufgrund der unregelmässigen Abstände der Haltestellen ist eine Optimierung der Anordnung anzustreben.

Gemäss Art. 3 Abs. 1 Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV) müssen in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen den öffentlichen Raum autonom benutzen können. Diesen Grundsatz erfüllen aufgrund der zu niedrigen Haltekantenhöhe sämtliche Haltekanten im Projektperimeter nicht.

### Mängel an der bestehenden Anlage

Die bestehende Fahrbahn weist erhebliche Abnutzungserscheinungen und Schadensbilder auf. Nebst zahlreichen Rissen und Belagsflicken zeichnen sich an gewissen Stellen Spurrinnenbildungen ab. Die zahlreichen Reparaturen haben zur Schwächung des Strassenbelags geführt und wirken sich negativ auf die Gebrauchstauglichkeit aus. Die Strassenabschlüsse und auch die Strassenentwässerung sind in die Jahre gekommen. Die Foundationsschicht entspricht überwiegend den Normvorgaben und muss daher nur punktuell ersetzt werden.

## **2. Projektziele**

Mit dem Projekt werden folgende Projektziele verfolgt:

- Instandstellung und Neugestaltung der Strasse
- Erneuerung sanierungsbedürftige Werkleitungen
- Optimierung Standorte Bushaltestellen und deren Ausgestaltung nach VböV
- Erhalt und Vervollständigung der Allee, Aufwertung Grünflächen mit ergänzenden unversiegelten Flächen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer

## **3. Projektbeschreibung**

Das Projekt sieht generell einen minimalen Querschnitt der Fahrbahn von 9.0 m vor. Diese wird mit beidseitig, durchgehenden Radstreifen von 1.50 m sowie von minimalen 3.0 m breiten Fahrstreifen für den motorisierten Verkehr ausgeführt.

Im Quartierzentrum Waldegg sind 3.5 m breite Richtungsfahrstreifen und in der Fahrbahnmitte ein Mehrzweckstreifen mit einer Breite von 2.50 m vorgesehen. Dadurch werden die Querungs- und Abbiegemöglichkeiten für sämtliche Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer verbessert und die Manöver sicherer. Zusätzlich soll im Quartierzentrum Tempo 30 signalisiert werden. Mit dem Konzept der Mittelzone und Tempo 30 kann auf die heutige Lichtsignalanlage beim Streifen für Fussgängerinnen und Fussgänger Höhe Weberstrasse verzichtet werden.

Der Verkehrsknoten Landvogt-Waser wird in allen Ästen mit einer Mittelschutzinsel ergänzt und die Lichtsignalanlage ist zu erneuern.

In der Fahrbahn und im Trottoir sind sämtliche Strassenbeläge über die gesamte Strecke zu erneuern. Die Foundationsschicht muss punktuell ersetzt werden.

### Öffentlicher Verkehr

Für die bessere Verständlichkeit, die optimale Busbevorzugung und zur Verbesserung der Erreichbarkeit für die Fahrgäste werden die Standorte der Haltestellen optimiert. Auf Höhe des Sportparkwegs entsteht die neue Haltestelle «Sportpark». Die Haltestelle «Waldegg» wird beidseitig im Quartierzentrum Waldegg angeordnet. Aufgehoben werden im Gegenzug die Haltekante der Haltestelle «Gutschick» in Fahrtrichtung Stadt und die Haltekante der Haltestelle «Depot» in Fahrtrichtung Seen.

Im Zufluss zu den Knoten Zwingliplatz und Landvogt-Waser-Strasse werden für die Bus-Priorisierung nicht überholbare Fahrbahnhaltestellen realisiert. Das heisst, stadteinwärts sind die Haltestellen «Depot» und «Sportpark» nicht überholbar; die Haltestellen «Waldegg», «Endliker» und «Waser» sind überholbar. Stadtauswärts sind die Haltestellen «Waldegg» und «Endliker» nicht überholbar; die Haltestellen «Deutweg», «Sportpark» und «Waser» sind überholbar. Sämtliche Haltekanten werden für Doppelgelenkbusse ausgebaut. Die Haltekanten stadteinwärts werden mit einer langen Wartehalle ausgerüstet. In Fahrtrichtung Seen erhalten die Haltestellen «Deutweg», «Waldegg» und «Endliker» eine kurze Wartehalle.

Die Anschläge der Haltekanten werden allesamt mit einer Höhe von 22 cm errichtet. Die Manövrierbereiche für Rollstühle oder Kinderwagen betragen minimal zwei Meter. Dadurch wird die Anforderung, dass in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen in der Lage sind, den öffentlichen Raum autonom benutzen zu können, nach Art. 3 Abs. 1 VböV erfüllt.

Die bestehende Wendeschleife Waldegg, welche der Buslinie 2E dient, wird beibehalten und neu für Doppelgelenkbusse ausgelegt. Für das Fahrdienstpersonal wird eine WC-Anlage erstellt.

### Fuss- und Veloverkehr

Beidseitig der Tösstalstrasse werden durchgängig minimal 2.0 m breite Trottoire angeordnet. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit werden die Übergänge für Fussgängerinnen und Fussgänger mit einer Mittelschutzinsel ergänzt.

Mit Ausnahme im Bereich der Einmündung Scheideggstrasse (Perimeter mit Mehrzweckstreifen) wird beidseitig ein durchgehender Radstreifen mit einer Breite von 1.50 m markiert. Der Fussweg zwischen der Tösstalstrasse und dem Kreuzeggweg (beim Sportparkweg) wird um 1.0 m auf 3.5 m ausgeweitet und zukünftig als Fuss- und Radweg signalisiert. Für die Erleichterung der Querbeziehung wird die Mittelschutzinsel durch eine Velofurt<sup>1</sup> ergänzt.

---

<sup>1</sup> Eine Velofurt wird parallel zum Streifen für Fussgängerinnen und Fussgänger erstellt. Vgl. Kanton Zürich «Standards Veloverkehr», Februar 2023, Seite 109

### Begründung

Nach den Grundsätzen des Alleenkonzepts und zugunsten des Stadtklimas wird die bestehende Allee ergänzt, wo dies aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse möglich ist. Die Baumgruben werden als durchgängige Grünflächen ausgestaltet. Der Baumbestand kann grösstenteils erhalten werden und von 155 auf 194 erhöht werden. In der Bilanz werden 39 Bäume mehr als heute gepflanzt und die nicht versiegelte Fläche von aktuell 1'050 m<sup>2</sup> auf 3'750 m<sup>2</sup> erhöht.

Im Bereich des Knotens Scheideggstrasse wird anstelle von vier Parkfeldern ein Pocket-Park zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität geschaffen. Neben Sitzgelegenheiten und Schatten spendenden Bäumen ist auch ein Trinkbrunnen vorgesehen.

### Signalisierung

Auf der Tösstalstrasse im Abschnitt Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse soll das Geschwindigkeitsregime von 50 km/h beibehalten werden. Ausgenommen davon ist der Bereich des Quartierzentrums Waldegg im Abschnitt Tösstalstrasse Nr. 131 – 153, dort ist die maximale Geschwindigkeit nach dem Zielbild Temporegime auf 30 km/h zu beschränken.

### Werke und Entsorgung

Stadtwerk TE plant den Aus- und Neubau der Elektro-Trassen. Das Vorhaben muss vor allem auf den Baumstandort abgestimmt werden. Stadtwerk Fernwärme sowie Energie-Contracting erstellen einzelne Leitungsabschnitte im Perimeter. Zudem sind die sanierungsbedürftigen Grundstückanschlussleitungen Abwasser durch die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer zu erneuern.

Entlang der Tösstalstrasse und den angrenzenden Wohnquartieren sind zentrale Sammelpunkte für den Hauskehricht in Form von Unterflurcontainern vorgesehen.

## **4. Landerwerb**

Für die Umsetzung des Projekts muss von 25 angrenzenden Parzellen zusätzliches Land im Umfang von knapp 800 m<sup>2</sup> in Anspruch genommen werden. Die Rechte für die Errichtung der Warthallen werden voraussichtlich mittels Dienstbarkeiten gesichert.

Die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sind im Frühjahr 2023 mündlich und schriftlich über den Projektinhalt informiert worden.

## 5. Vernehmlassungen

Das Projekt wurde in Zusammenarbeit mit den beteiligten internen und externen Stellen erarbeitet. Die bisher beteiligten internen Stellen wurden zur Vernehmlassung eingeladen. Details können dem Bericht zur Vernehmlassung entnommen werden. Während der Phase Bauprojekt wird eine zweite Vernehmlassung durchgeführt, dabei werden auch die Werkleitungs- und der Strasseneigentümerschaften sowie weitere interne Stellen zur Vernehmlassung eingeladen.

Der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich wird das Projekt zur Äusserung von Begehren nach Durchführung des Mitwirkungsverfahrens nach § 13 StrG eingereicht.

## 6. Öffentliche Auflageverfahren

### Mitwirkungsverfahren

Gemäss § 13 StrG 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.

### Öffentliche Planaufgabe

Gemäss § 16 StrG sind Änderungen des Strassenraums vor der Festsetzung während 30 Tagen öffentlich aufzulegen und soweit darstellbar auszustecken. Die angrenzenden Grundeigentümergehen und Grundeigentümer werden schriftlich über die Planaufgabe informiert.

## 7. Kosten und Finanzierung

Die Gesamtkosten belaufen sich gemäss Kostenschätzung mit Genauigkeit von +/- 20 % auf ca. 16 - 24 Millionen Franken. Die Tösstalstrasse ist eine kantonale Hauptverkehrsstrasse und als überkommunaler Radweg klassiert. Demnach wird das Projekt durch den Kanton Zürich (Strassenfonds) finanziert. Der Kanton Zürich wird voraussichtlich die Kosten des überkommunalen Anteils finanzieren.

## 8. Termine

Es sind folgende Termine vorgesehen:

|                                            |               |
|--------------------------------------------|---------------|
| Zustimmung Projekt durch Stadtrat          | Herbst 2023   |
| Mitwirkungsverfahren nach § 13 StrG        | Herbst 2023   |
| Öffentliche Planaufgabe nach §§ 16/17 StrG | Herbst 2024   |
| Projektfestsetzung durch den Stadtrat      | Frühling 2025 |
| Projektgenehmigung durch Kanton            | Sommer 2025   |
| Frühestmögliche Bauausführung              | Frühling 2026 |

## **9. Externe und interne Kommunikation**

Die Medienmitteilung ist gemäss Beilage zu genehmigen.

## **10. Veröffentlichung**

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

### **Beilagen (öffentlich):**

1. Projektbeschreibung
2. Übersichtsplan
3. Situation Strasse, Teil 1
4. Situation Strasse, Teil 2
5. Situation Strasse, Teil 3
6. Situation Strasse, Teil 4
7. Situation Strasse, Teil 5
8. Normalprofile
9. Situation Landerwerb, Teil 1
10. Situation Landerwerb, Teil 2
11. Situation Landerwerb, Teil 3
12. Situation Landerwerb, Teil 4
13. Situation Landerwerb, Teil 5
14. Medienmitteilung

### **Beilage (nicht öffentlich):**

15. Bericht zur Vernehmlassung