



Protokollauszug vom

05.04.2023

Departement Bau / Tiefbauamt:

Projekt-Nr. 11393, Zürcherstrasse, Freihofstrasse bis Obere Schöntalstrasse, Neubau: Zustimmung zum Projekt, Auftrag zur Weiterbearbeitung auf Stufe Vorprojekt unter Berücksichtigung des genehmigten «Zielbild Temporegimes auf Hauptverkehrsstrassen» - Tempo 30, Auftrag zur erneuten Auflage des Mitwirkungsverfahrens nach § 13 Strassengesetz (StrG)

IDG-Status: teilweise öffentlich

SR.23.251-1

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Das durchgeführte Variantenstudium zum Projekt Zürcherstrasse, im Abschnitt Freihofstrasse bis Obere Schöntalstrasse, in Bezug auf verschiedene Temporegimes wird zur Kenntnis genommen.
2. Das Departement Bau, Tiefbauamt, Abteilung Projekte, wird beauftragt, die Variante 2a (Tempo 30) bis auf Stufe Vorprojekt auszuarbeiten.
3. Das Schreiben des Tiefbauamts an die Anwohnerinnen und Anwohner und die Tösslobby, Arbeitsgruppe Verkehr gemäss Beilage 1 wird genehmigt.
4. Das Departement Bau, Tiefbauamt, Abteilung Projekte, wird beauftragt, den aktuellen Projektstand und das vorgeschlagene Vorgehen der Sachkommission Stadtbau (SBK) zu präsentieren.
5. Das Departement Bau, Tiefbauamt, Abteilung Projekte, wird beauftragt, den Stadtrat über das Vorprojekt zu informieren und die Freigabe für das Mitwirkungsverfahren gemäss § 13 Strassengesetz genehmigen zu lassen.
6. Beschluss und Begründung werden veröffentlicht, wenn das Anwohnerschreiben gemäss Dispo Ziffer 3 verschickt und die SBK gemäss Dispo Ziffer 4 informiert wurden. Das Sekretariat des Departements Bau informiert die Stadtkanzlei über den Zeitpunkt.

7. Mitteilung an: Departement Kulturelles und Dienste; Departement Finanzen, Immobilien; Departement Bau, Tiefbauamt, Baupolizeiamt, Rechtsdienst, Energie und Technik, Amt für Städtebau, Vermessungsamt; Departement Sicherheit und Umwelt, Schutz und Intervention, Stadtpolizei, Umwelt und Gesundheitsschutz; Departement Schule und Sport, Zentrale Dienste; Departement Soziales; Departement Technische Betriebe, Stadtbus, Stadtgrün, Stadtwerk.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:



A. Simon

## **Begründung:**

### **1. Ausgangslage**

Mit Beschluss vom 4. September 2019 (SR.19.646-1) wurde das Tiefbauamt beauftragt, für das erarbeitete Betriebs- und Gestaltungskonzept Zürcherstrasse beim Zentrum Töss das Mitwirkungsverfahren nach § 13 StrG durchzuführen. Die Publikation erfolgte im Herbst 2019. Im Zuge des Mitwirkungsverfahrens fand eine Informationsveranstaltung für alle Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer statt. Die eingegangenen Einwendungen wurden gesammelt und verarbeitet; mit Publikation des Berichtes zu den Einwendungen im Zeitraum von November 2020 bis Januar 2021 wurde das Mitwirkungsverfahren formell abgeschlossen. Der weiterführende Projektierungsprozess, inkl. Weisung für den Projektierungskredit, wurde gestartet.

Am 16. Juni 2021 genehmigte der Stadtrat das «Zielbild Temporegime der Stadt Winterthur» (SR.21.457-1). Dieses sieht vor, dass in 20 Jahren in Winterthur weitestgehend Tempo 30 gelten soll. Im Bereich Zentrum Töss ist Tempo 30 schon in der Etappe «Morgen» mit Zeithorizont von 2025 als Möglichkeit dargestellt. In der Vision 2040 wird Tempo 30 auf der gesamten Zürcherstrasse als geltendes Geschwindigkeitsregime angestrebt.

Nach Bekanntmachung des Zielbilds Temporegimes wurde von Rosmarie Peter, Leiterin der Arbeitsgruppe Verkehr der Tösslobby im September 2021 schriftlich gefordert, Tempo 30 bereits im Rahmen des Strassenprojekts Zürcherstrasse, Untere Briggerstrasse bis Emil-Klöti-Strasse (11393), im Abschnitt vor dem Zentrum Töss zu prüfen. Das Tiefbauamt hat entsprechende Abklärungen vorgenommen. In den folgenden Kapiteln werden die wichtigsten Erkenntnisse für das Projekt Zürcherstrasse dargestellt.

### **2. Planungsstudie**

#### Vorgehen

Es wurde vom Tiefbauamt eine Studie in Auftrag gegeben. Ziele der Studie waren die Erarbeitung eines Variantenfächers für das Zentrum Töss und die Prüfung auf Eignung und Umsetzbarkeit einer Lösung mit Tempo 30.

Neben der Grundlagenerarbeitung und Definition der Ziele und Randbedingungen für den Planungssperimeter wurden in einem zweiten Schritt Lösungsansätze erarbeitet, die in der konkreten Situation umgesetzt werden können. Je Lösungsansatz wurden mehrere Varianten definiert und ausgearbeitet, ihre betrieblichen und gestalterischen Merkmale beschrieben und die Aspekte der Leistungsfähigkeit überprüft. In einem letzten Schritt wurden die erarbeiteten Varianten der Bestandssituation gegenübergestellt und bewertet sowie eine Empfehlung formuliert.





### Übergeordnetes Konzept Leistungsfähigkeit/Betrieb

Aus übergeordneter, konzeptioneller Betrachtung wurden Überlegungen angestellt, in welchem Abschnitt ein Mehrzweckstreifen (MZS) sinnvoll sein könnte, welche Funktionen er übernimmt und wie er stadträumlich integriert werden kann. Folgende Grundsätze können dargestellt werden:

- Der Ansatz sieht vor, den westseitigen Beginn des MZS beim Sekundärpförtner auf Höhe Schneidergasse zu legen.
- Das Ende des MZS liegt bei der Veloquerung Rieterstrasse und wird dort mit dem Aufstellbereich für den querenden Veloverkehr kombiniert.
- Der Knoten Schlosstal-/Zürcherstrasse wird wie heute lichtsignalgeregelt.
- Der MZS übernimmt abschnittsweise unterschiedliche Funktionen wie sicheres Queren für Fuss- und Veloverkehr, Abbiegehilfe für MIV und Velo und Strukturierung der Strasse.
- Beginn und Ende des MZS sind insbesondere funktional begründet; der östliche Auftakt bei der Rieterstrasse kann stadträumlich jedoch nicht hergeleitet werden.



### Variantenübersicht

Insgesamt wurden fünf Varianten ausgearbeitet. Zwei Varianten basieren auf Grundlage des bestehenden Auflageprojektes (die sich lediglich aufgrund der Temporegimes «50» oder «30» unterscheiden), drei Varianten enthalten einen «Mehrzweckstreifen». In der folgenden Abbildung wird eine Übersicht gezeigt.

Lösungsansatz 1 "Verkehrssteuerung (Auflageprojekt)"		Lösungsansatz 2 "Mehrzweckstreifen"		
generell 50		Tempo 30		
Variante 1a: Auflageprojekt generell 50	Variante 1b: Auflageprojekt Tempo 30	Variante 2a: Mehrzweckstreifen ver- kehrorientiert	Variante 2b: Mehrzweckstreifen sied- lungsorientiert mit gereg- tem FGS	Variante 2c: Mehrzweckstreifen sied- lungsorientiert mit Schutzin- seln
Zwei Fahrstreifen beidseitig für Überholmanöver Bushaltestellen. Zwei Fussgängerstreifen (FGS) mit Lichtsignalanlage (LSA) und Schutzinsel für querenden Fussverkehr. Strassenquerschnitt im Bereich Zentrum Töss insgesamt 13 m		In Fahrrichtung stadtauswärts separater MIV-Fahrstreifen 3.00 m für Überholender Busse. Mehrzweckstreifen im Bereich der Bushaltekanten 2.00 m. Zwei FGS mit LSA und Schutzinsel. Strassenquerschnitt im Bereich Zentrum Töss insgesamt 13 m	In beide Richtungen ein breiter Fahrstreifen (4.50 resp. 5.20 m breit). Mehrzweckstreifen in 3.00 m Breite ermöglicht Überholen des ersten Busses in Richtung stadtauswärts. Ein FGS mit LSA und Schutzinsel. Strassenquerschnitt im Bereich Zentrum Töss insgesamt 12 m	In beide Richtungen ein breiter Fahrstreifen (4.50 breit). Bushaltestellen nicht überholbar, 3.00m breiter Mehrzweckstreifen durchgehend nicht befahrbar. Zwei bauliche Schutzinseln als Querungshilfen für Fussverkehr. Strassenquerschnitt im Bereich Zentrum Töss insgesamt 12 m

### Variantenbewertung

Die Varianten wurden mittels der Vergleichswertmethode verglichen. Das Projektteam, bestehend aus Vertretenden von Tiefbauamt, Stadtgrün Winterthur, Amt für Städtebau, Stadtbus, Amt für Verkehr des Kantons Zürich und den Projektverfassenden, kam zum Schluss, dass die Variante 2a grosse Chancen mit sich bringt. Diese Variante überzeugt im Vergleich zur bisherigen Auflagevariante hinsichtlich Gestaltung und Strukturierung des Strassenraums. Sie bietet eine hohe Verkehrssicherheit, insbesondere für zu Fuss Gehende. In Bezug auf den öffentlichen Busverkehr, Veloverkehr und motorisierten Individualverkehr wird die Variante gleichwertig wie die Auflagevariante bewertet.

Als Fazit wurde eine Empfehlung zur Weiterverfolgung der Variante 2a ausgesprochen.

### Bestvariante

Die Variante 2a sieht im Abschnitt von der Schneidergasse bis zur Veloquerung Rieterstrasse neu einen Mehrzweckstreifen und eine signalisierte Geschwindigkeit von 30 km/h vor. Der Mehrzweckstreifen bietet in einer Breite von drei Metern je nach Abschnitt Raum für den querenden Fussverkehr, den querenden Veloverkehr und den abbiegenden Veloverkehr/MIV. Im Bereich Zentrum Töss strukturiert er in reduzierter Breite von zwei Metern die Fahrbahn.

Die Lichtsignalregelung am Doppelknoten Emil-Klöti-/Stations-/Zürcherstrasse wird entfernt. Die beiden Anbindungen Stationsstrasse und Emil-Klöti-Strasse werden beide mittels Trottoirüberfahrt organisiert. Die Fussgängerstreifen mit Schutzinsel auf Höhe Schneidergasse und Stationsstrasse werden weiterhin lichtsignalgeregelt (24-h-Betrieb), damit die Verkehrssicherheit gewährleistet und die Linienbusse priorisiert werden können. Zudem wird dem Fussverkehr auf Höhe Emil-Klöti-Strasse Ost eine sichere und taktil erfassbare Schutzinsel (ohne Fussgängerstreifen) angeboten. Weiter östlich zwischen der Emil-Klöti- und der Rieterstrasse ist das freie Queren zulässig.



### Vertiefungsbedarf

Die bisher dargestellte Variantenentwicklung erfolgte auf Stufe Vorstudie. Zur abschliessenden Beurteilung der Machbarkeit sind insbesondere folgende Punkte und Aspekte auf Stufe Vorprojekt (SIA 31) weiter zu vertiefen:

- Vertiefung Verkehrssteuerung, Betrieb und Infrastruktur Lichtsignalanlagen
  - o Nachweis Erhalt der Leistungsfähigkeit für MIV und Bus
  - o Koordination Verkehrssteuerung
  - o Konkretisierung Betrieb Lichtsignalanlagen und Strassenknoten
- Konkretisierung Angebot Fuss- und Veloverkehr
  - o Festlegung/Klärung der Abschnitte, wo der Radstreifen markiert wird und Klärung der Ausgestaltung/Materialisierung
  - o Prüfung Erhalt der Personenunterführung mit Treppen
- Stadtraum und Gestaltung
  - o Stadträumliche Koordination/Optimierung mit den Nachbargrundstücken und privaten Arealentwicklungen
  - o Konkretisierung Alleenkonzept unter Berücksichtigung von Werkleitungskonflikten
  - o Erarbeiten Gestaltung und Elemente Mehrzweckstreifen unter Berücksichtigung Gestaltung, Verkehrssicherheit, Gewerbe, Rettungsdienste etc.

- Geschwindigkeitsregime
  - o Die Definition der signalisierten Geschwindigkeiten entlang der Zürcherstrasse erfolgt in Abstimmung mit dem Akustischen Projekt

### 3. Weiteres Vorgehen

Es sind die folgenden nächsten Schritte vorgesehen:

- Ausarbeitung Vorprojekt/Projektbearbeitung (Herbst 2022 – Herbst 2023): Weiterentwicklung der Variante 2a auf Stufe Vorprojekt (SIA 31) zur abschliessenden Beurteilung der Machbarkeit (Leistungsfähigkeit, Verkehrssteuerung, Gestaltung, Strassengeometrie, Quartiererschliessung etc.)
- Genehmigungsprozess:
  - o Vorstellung Projektstand und Genehmigung weiteres Vorgehen in Kommission Verkehrsräume (erfolgt am 07. September 2022)
  - o Vorstellung Projektstand und Genehmigung weiteres Vorgehen durch Stadtrat (aktueller SRA)
  - o Information zu Projekt- und Kreditstand in Sachkommission Stadtbau (Frühling 2023)
  - o Vorstellung und Genehmigung Projektstand Vorprojekt durch Stadtrat (anvisiert Herbst 2023)
  - o Erneute Planaufgabe gemäss § 13 StrG: (Winter 2023/24)
- Kommunikation
  - o Information Eigentümerschaften, Verkehrsverbände und Tösslobby über aktuellen Projektstand (nach genehmigtem SRA)
  - o Start Austausch mit Eigentümerschaft Zentrum Töss durch Projektleitung Strassenprojekt (TBA) in Abstimmung mit Amt für Städtebau

### 4. Termin- und Kostenfolge

Die erneute Variantenprüfung auf Niveau Vorstudie hat Auswirkungen auf Kosten und Termine. Aktuell werden diese wie folgt beurteilt:

#### Terminplanung

- |  |                |
|--|----------------|
| - Ausarbeitung Vorprojekt                          | Herbst 2023    |
| - Genehmigung durch Stadtrat                       | Herbst 2023    |
| - Wiederholung Mitwirkungsverfahren gem. § 13 StrG | Winter 2023/24 |
| - Ausarbeitung Bauprojekt                          | Winter 2024/25 |
| - Planaufgabe gem. § 16 StrG                       | Frühling 2025  |
| - Projektfestsetzung                               | Frühling 2026  |
| - Start Ausführung                                 | Herbst 2026    |

### Kostenfolge

- Projektierungskosten: Mit Beschluss vom Grossen Gemeinderat am 29. Juni 2020 wurde ein Projektierungskredit von 600 000 Franken bewilligt. Aufgrund der Projektänderung müssen Mehrkosten im Projektierungsprozess angemeldet werden. Zum aktuellen Zeitpunkt wird der vorhandene Projektierungskredit als ausreichend taxiert. Zur Finalisierung des Bauprojektes, welches auch eine Erweiterung des Projektperimeters umfasst, kann eine Erhöhung des Projektierungskredites notwendig werden.
- Baukosten: Es wird aktuell davon ausgegangen, dass das Projekt aufgrund der Änderung vom Temporegime keine Mehrkosten erfährt. Einsparungen, welche durch einen Verzicht einer Lichtsignalanlage entstehen, werden voraussichtlich durch gestalterische Mehraufwendungen kompensiert.

### **5. Externe und interne Kommunikation**

Es ist keine Medienmitteilung vorgesehen. Die Anwohnerinnen und Anwohner und die Tösslobby, Arbeitsgruppe Verkehr werden mit einem Schreiben über den Projektstand und das weitere Vorgehen informiert (Beilage 1). Weiter wird die Sachkommission Stadtbau (SBK) über den aktuellen Projektstand und das vorgeschlagene Vorgehen informiert.

### **6. Veröffentlichung**

Beschluss und Begründung werden veröffentlicht, wenn gemäss Ziffer 5 der Begründung das Informationsschreiben verschickt und die SBK informiert sind. Das Sekretariat des Departements Bau informiert die Stadtkanzlei über den Zeitpunkt.

### **Beilage (öffentlich):**

1. Entwurf Schreiben an Anwohnerinnen und Anwohner zum Projektstand und weiterem Vorgehen

### **Beilagen (nicht öffentlich):**

2. Variantenstudium Tempo 30, Zentrum Töss, Fachbericht vom 24.10.2022
3. Situation 1:500, Machbarkeitsstudie Lösungsansatz 2 «Mehrzweckstreifen», 06.10.2022
4. Situation 1:500, Auflageprojekt Mitwirkungsverfahren § 13 StrG, 02.10.2019