

# Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze: Kooperatives Planungsverfahren

4. öffentliche Veranstaltung, 15. März 2013

Pearl Pedergnana, Stadträtin

Markus Traber, Amt für Verkehr Kanton Zürich

Albert Gubler, Projektleiter Amt für Städtebau

Stephan Erne, ewp AG

Moderation, frischer wind



# Begrüssung

Pearl Pederagnana, Stadträtin

# Vor knapp einem Jahr ...



**2. Öffentlichen Veranstaltung (mit Anmeldung):  
Anregungen zum Vorhaben und Anliegen zum  
weiteren Vorgehen**

## Neue Erschliessungs- strasse Neuhegi-Grüze

Donnerstag, 10. Mai 2012, 19–21.30 Uhr  
Kongresszentrum (Parkarena),  
Barbara-Reinhart-Strasse 24, Winterthur

Teilnehmende:

Pearl Pedergnana, Stadträtin, Vorsteherin Departement Bau  
Fachleute aus der Verwaltung und dem Planerteam

Ende März hat der Stadtrat an einer öffentlichen Informationsveranstal-  
tung im Quartier über die Verkehrsentwicklung und die neue Erschliessungs-  
strasse Neuhegi-Grüze informiert.

Die Präsentation anlässlich dieser Sitzung können Sie im Internet abrufen  
(Stichwort Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze):  
<http://bau.winterthur.ch/amt-fuer-staedtebau>

Wir laden Sie, wie an der öffentlichen Veranstaltung vom 27. März ange-  
kündigt, zu einer nächsten Besprechung über die neue Erschliessungs-  
strasse ein. An diesem Abend informieren wir zuerst nochmals kurz über  
den aktuellen Planungsstand. Anschliessend haben Sie die Gelegenheit,  
in einem strukturierten Workshopverfahren das Vorhaben aus Ihrer Sicht  
zu beleuchten und Ihre Anliegen im Hinblick auf das weitere Vorgehen  
einzubringen.

**Aus organisatorischen Gründen bitten wir Sie, sich für die Veranstaltung  
anzumelden. Anmeldefrist ist Mittwoch, 2. Mai 2012. Vielen Dank.**

Amt für Städtebau und Stadtentwicklung

**Stadt Winterthur**  
Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze  
Die Ergebnisse des Workshops sind ab über-  
nächster Woche auf dem Internet abrufbar:  
<http://bau.winterthur.ch/amt-fuer-staedtebau>



## Was Hegi lieber hätte

ebiet Neuhegi spaltet das Quartier.  
tierten Mitglieder der IG Erschlies-  
ienführung und diskutierten in  
anten. Die Ideen sind mannigfaltig.

der von der Stadt erarbeiteten Linien-  
führung. Diese schlägt eine oberirdi-  
sche Strasse vor, die bei Wiesendangen  
von der Frauenfelderstrasse abzweigen  
und in der Sulzerallee enden würde. Als  
Option dazu wurde eine Abzweigung  
beim Technorama geplant.  
Rund 200 Hegemer nahmen im An-  
schluss an den Marsch die Gelegenheit  
wahr, in einem Workshop Alternativ-  
varianten zu diskutieren und diese  
Baustadträtin Pearl Pedergnana (SP)  
und ihrem Verkehrsexperten Raffael  
Noesberger vorzustellen. Für Peder-  
gnana war es nach einer Infoveranstal-

tung im März das zweite Aufeinander-  
treffen zum Thema mit der Bevölke-  
rung. Erneut wurde der Austausch in  
konstruktivem Ton geführt.

Die Argumente, warum die städti-  
sche Planung nicht genügt, waren schnell  
zusammengetragen: Sie führe durch ein  
Naherholungsgebiet und schade der  
Landschaft, sie zerschneide das Quar-  
tier und gefährde die Schulwegsicher-  
heit, sie entlaste kaum, sondern provo-  
ziere zusätzlichen Verkehr. Und letztlich  
sehen jene, die im Vertrauen auf die  
Freihaltezone dort gebaut haben, wo die  
Strasse durchführen soll, den Grundsatz  
von Treu und Glauben verletzt.

Wie also könnte man den Anschluss  
anders planen? Spätestens hier gehen  
die Ideen auseinander. Hoch im Kurs  
stehen Tunnellösungen, die als Klein-  
variante zwischen Frauenfelder- und

Seenerstrasse vorgeschlagen werden.  
Oder als Langvarianten von der Auto-  
bahn bis zum Kreisel Ohrbühl. Sogar  
ein Tunnel durch den Lindberg fand  
sich unter den Vorschlägen.

### Verkehr drosseln statt bauen

Das Bewusstsein, dass es schwierig  
wird, für solche teuren Lösungen Gel-  
der von Bund und Kanton abzuholen,  
wird in Hegi nicht ausgeblendet. Einige  
glauben daraus den Schluss, es sei das  
Beste, keine neue Strasse ins Auge zu  
fassen, sondern das Verkehrsaufkom-  
men zu drosseln. Die vorgeschlagenen  
Mittel dafür waren etwa Park- und  
Ride-Anlagen an der Stadtgrenze oder  
in den Nachbargemeinden, eine Pflört-  
neranlage nach der Autobahnausfahrt  
in Oberwinterthur oder ein noch ent-  
schiedenerer Ausbau des Velo-, Bus-

und Bahnverkehrs, als ohnehin schon  
für Neuhegi geplant. Auch ein Road-  
Pricing für Hegi oder die ganze Stadt  
fand sich unter den Vorschlägen.

Am Ende des Abends, mit dem die  
Stadt einmal mehr die Bürgermitwir-  
kung probte, wurden die Vorschläge ge-  
wichtet, wobei jeder Teilnehmer zwei  
Stimmen zu vergeben hatte\*. Pedergna-  
na sagte, es sei viel wert, jetzt ein reprä-  
sentativeres Stimmungsbild zu haben,  
statt nur die Stellungnahmen einzelner  
Interessenvertreter. Sie versprach, der  
Stadtrat werde zu den Vorschlägen noch  
vor den Sommerferien eine Stellung-  
nahme veröffentlichen. Noch 2012 will  
Pedergnana den Dialog in einer weite-  
ren Veranstaltung fortführen.

\* Die Ergebnisse des Workshops sind ab über-  
nächster Woche auf dem Internet abrufbar:  
<http://bau.winterthur.ch/amt-fuer-staedtebau>

# Ein Schritt zurück ...

## Vorgehen

Der Stadtrat hat dem weiteren Vorgehen zugestimmt:

- «**ein Schritt zurück**», Variantenfächer öffnen
- **Ergebnisoffenes, kooperatives Verfahren** mit allen betroffenen Kreisen
- Aus dem Verfahren sollen **zwei bis drei Varianten** der Zentrumserschliessung resultieren, welche den unterschiedlichen Interessen der Beteiligten Rechnung tragen. Zusätzlich soll erreicht werden:
  - **Konsens über Randbedingungen, Ziele, Varianten, Grundlagen der Beurteilung und Machbarkeit**
  - **Transparenz** über unterschiedliche Zielgewichtungen, Vor- und Nachteile der Varianten und Präferenzen



# Viel gemeinsame Arbeit

## Zwei teure Vorschläge mit langen Tunnels

Die zwei neuen Varianten für die Erschliessungsstrasse Neuhegi haben viele Tunnels und sind kostspielig. «Hohes politisches Risiko», urteilt ein Experte. Dafür würden die Anwohner entlastet.

CHRISTIAN GURTNER



Die «gelbe Revolution»: Mit dem «Hegi-Marsch» zeigten die Strassenkritiker im Mai, dass ihr Anhang gross ist. Nun können sie einen ersten Erfolg verbuchen. Archivbild: Heinz Diener

tung der Wohngebiete: wird die Seenerstrasse viel stärker belastet (K OV-Korridor). Die langen Tunnel kosten 140 Millionen Franken

schon Führung, angegeben. Zudem

## Neuhegi sucht Anschluss – im Tunnel oder durchs Dorf

WINTERTHUR. Gesucht ist ein Weg, um Neuhegi besser zu erschliessen. Die Stadt schlägt eine Strasse durch Hegi vor, Kritiker fordern teure Tunnels. Davon aber hält Baustadträtin Pearl Pedergnana wenig.

CHRISTIAN GURTNER

Mit einer direkten Strasse will der Stadtrat den Stadtteil Neuhegi, das zweite Zentrum der geplanten «bipolaren Stadt», an die Autobahn anschliessen. Die Linienführung über Hegi stiess jedoch auf heftige Kritik bei den Anwohnern, die mit viel mehr Strassenlärm rechnen müssen.

Nun hat ein Gruppe von Betroffenen, dominiert von Anwohnervereinen und Gewerbevertretern, zwei eigene Vorschläge erarbeitet. Anstatt über Hegi soll die Strasse parallel zu den Bahngleisen geführt werden – weitgehend unterirdisch, was hohe Kosten verursachen würde.

Bauvorsteherin Pearl Pedergnana reagiert skeptisch auf die



Ideen. Neben den Kosten irritiert sie, dass eine Variante vorsieht, den Verkehr in die Seenerstrasse zu führen. Es sei ihr Anspruch, Verkehrsprobleme zu lösen, sagt sie. «Wenn wir nun mehr Autos in eine bereits überlastete Strasse führen, verschärfen wir die Probleme aber noch.» Etwas positiver steht sie dem anderen Vorschlag gegenüber, der eine Verkehrsführung

oberhalb der Seenerstrasse oder westlich davon vorsieht. Ein Experte findet, es sei grundsätzlich ein Problem, im Siedlungsgebiet einen Tunnel zu bauen.

### Anwohner fordern Mut

Bei den Anwohnern versteht man die Skepsis nicht. Es gelte eine nachhaltige, nicht eine billige Lösung zu finden, heisst es hier. Der Stadttunnel von Lugano koste 350 Millionen Franken, sagt Roland Eglauf von der IG Frauenfelderstrasse, und Lugano sei nur halb so gross wie Winterthur.

Seite 11

### Diskutierte Varianten und ihre Auswirkungen

## Neue Strasse: Sehr viele reden mit

Wo führt die Erschliessungsstrasse Neuhegi durch und in welcher Form wird sie gebaut? Eigentlich hatte die Stadt das alles schon entschieden, doch jetzt ist, zumindest theoretisch, vieles wieder offen. Neu sitzen etwa 30 «Betroffenenvertreter» mit dem Stadtrat am Tisch.

CHRISTIAN GURTNER

Es sind schöne Worte, die in der Medienmitteilung der Stadt stehen. Man wolle «gemeinsam mit den betroffenen Kreisen mögliche Lösungen» für die Erschliessungsstrasse Neuhegi suchen. Es werde allen «die Gelegenheit geboten, ihre Kenntnisse und Interessen in die Lösungssuche» einzubringen.

Nur: Der Stadtrat hatte über die

Insgesamt werden an den Workshops etwa 30 Vertreter von «Betroffenen» teilnehmen. Die Stadt hat neben der IG und den Orts- und Quartiervereinen (9–10 Vertreter) auch Repräsentanten von Gewerbe, Industrie und Grundeigentümern (5) eingeladen. Am Tisch sitzen werden auch Vertreter der Gemeinde Wiesendangen (2) sowie kantonalen (2–3) und städtischer Amtsstellen (7) Vertreter der Verkehrsverbände

des Segelfluggplatzes Hegmatten, des Sportplatzes und der Reitsporthalle (3). Das seien sehr viele Leute, gibt der zuständige Projektleiter, Albert Gubler, zu. Ideal wären um die 15 Personen gewesen, doch man wolle, dass «niemand unter die Räder kommt». Gubler hofft, dass die Workshops dennoch vorankommen. Er erhalte viele «konstruktive Signale» von den Parteien.

Man wolle sich konstruktiv einbringen, bekräftigt IG-Präsident Hofmänner. Ihm schwebt vor, dass zu Beginn Kriterien festgelegt werden, die eine gute Strasse erfüllen muss – «zum Beispiel dass möglichst wenige Anwohner beeinträchtigt werden und dass es si-

diskutierte Varianten könnten dann an diesen Kriterien gemessen werden, was die Vertretung von Partikularinteressen erschwere. «Sonst sagt einfach jeder: Bitte nicht bei mir durch mit der Strasse, sondern beim Nachbarn.»

### Ergebnisse im nächsten Jahr

Die Resultate des «ergebnisoffenen Prozesses» werden Anfang des nächsten Jahres erwartet. Die ersten zwei Workshops sollen im September und im November stattfinden, nach dem Jahreswechsel soll die Zahl der Varianten dann auf zwei bis vier reduziert werden. Schliesslich will der Stadtrat seine Wahl treffen und dem Gemeinde-

## Neue Erschliessungsstrasse Neuhegi-Grüze

Dienstag, 4. Dezember 2012, 19–21.30 Uhr  
Kongresszentrum (Parkarena),  
Barbara-Reinhart-Strasse 24, Winterthur

teilnehmende:

Pearl Pedergnana, Stadträtin, Vorsteherin Departement Bau  
Fachleute aus der Verwaltung und dem Planerteam

5

# Kooperatives Planungsverfahren

- **Workshop 1:**
  - Zielsystem, Kriterien für die Beurteilung,
  - Vervollständigen Variantenfelder
  - Zielgewichtungen
- **Workshop 2:**
  - Variantenprüfung
  - Auswahl der machbaren/zielführenden Varianten
  - Auswirkungen der Varianten
- **Öffentliche Veranstaltung 4. Dezember 2012**
- **Workshop 3:**
  - Variantenbeurteilung
  - Sensitivitäten
- **Heutige öffentliche Veranstaltung**

# Einführung in die Veranstaltung durch die Moderation

frischer wind

# Ablauf

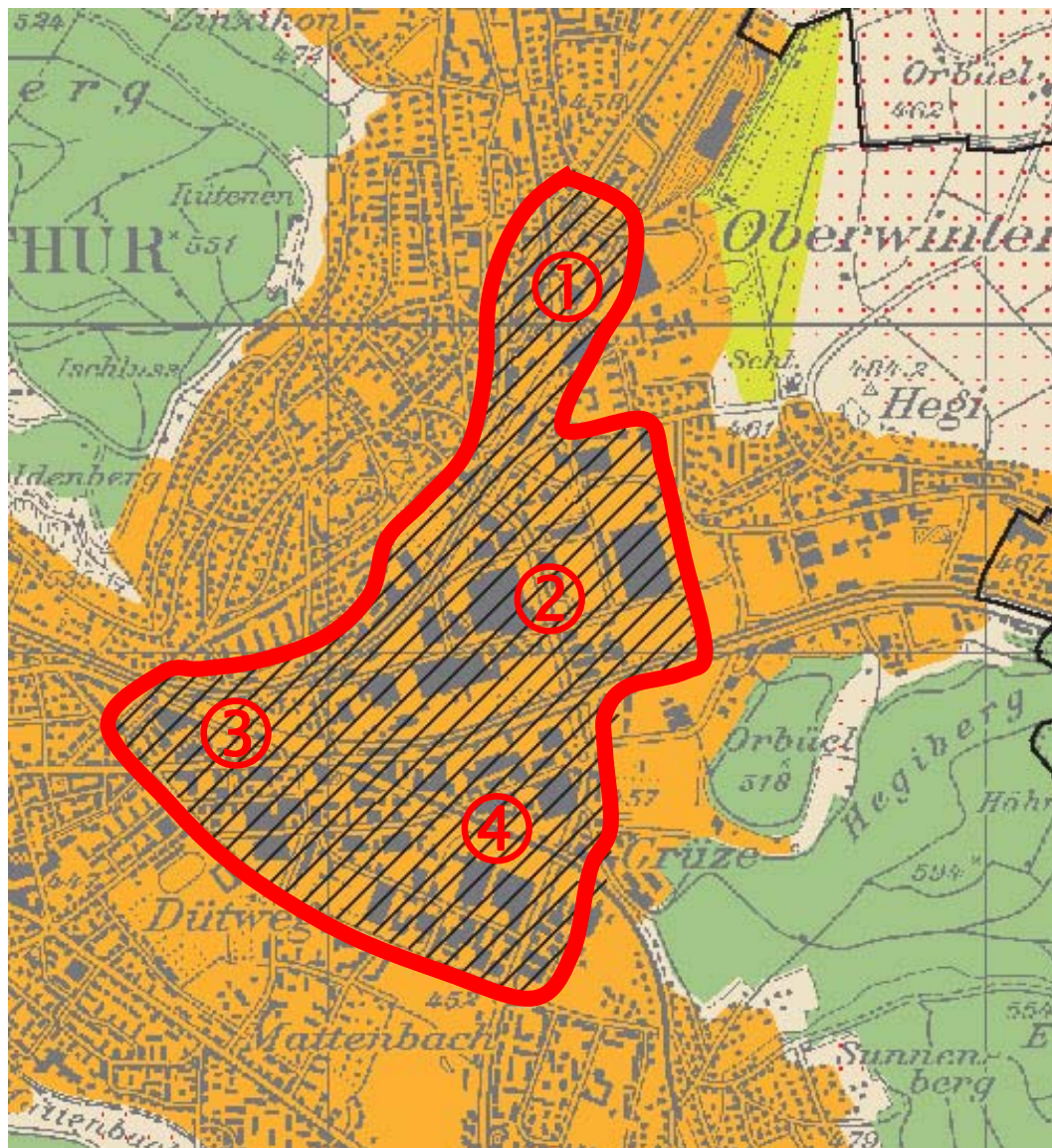
Wann	Was	Wer
17.30	<b>Begrüssung und Einführung in die Veranstaltung</b>	Pearl Pedergnana, Stadträtin Inger Schjold, Moderation
17.45	<b>Ergebnisse des kooperativen Planungsverfahrens</b>	Albert Gubler, Projektleiter AfS Stephan Erne, ewp AG
18.15	<b>Erste Stellungnahme des Kantons</b>	Markus Traber, Amt für Verkehr
18.30	<b>Stellungnahme Gemeinde Wiesendangen</b>	Kurt Roth, Gemeindepräsident
18.35	<b>Stellungnahme Interessengruppen Anwohnende</b>	Bert Hofmänner, IG Erschliessung Hegi Roland Eglauf, IG Frauenfelderstrasse
18.50	<b>Stellungnahme Interessengruppe Industrie</b>	Truls Toggenburger
19:00	<b>Fragen aus dem Publikum</b>	
19:40	<b>Ausblick auf das weitere Vorgehen</b>	Albert Gubler, Projektleiter AfS
19.50	<b>Fazit und Abschluss</b>	Pearl Pedergnana, Stadträtin
20.00	<b>Schluss</b>	



# Kooperatives Planungsverfahren

Albert Gubler, Projektleiter AfS

## Das kantonale Zentrumsgebiet



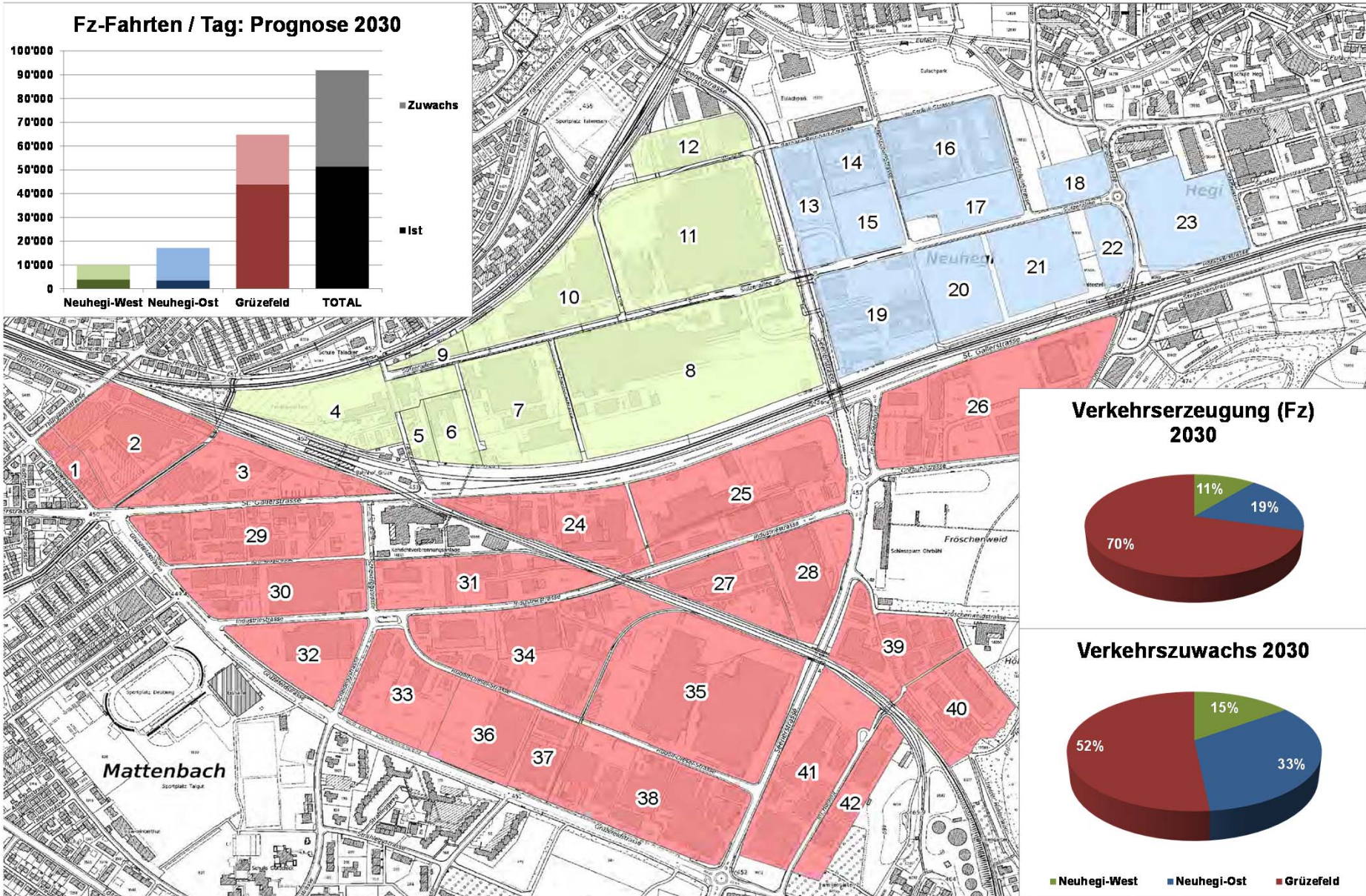
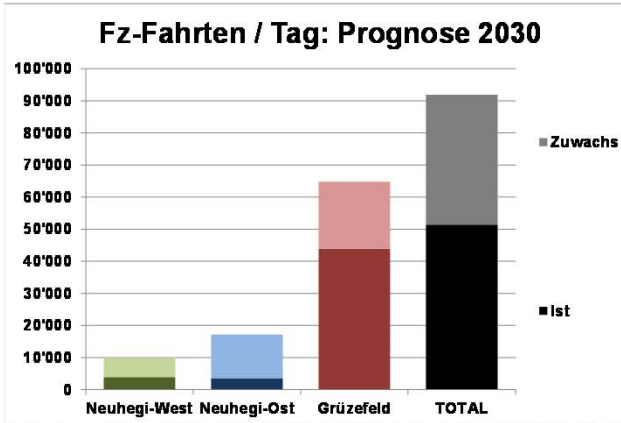
Das kantonale Zentrumsgebiet umfasst die Bereiche:

- (1) Umfeld Bahnhof Oberi
- (2) Neuhegi
- (3) Umfeld Bahnhof Grüze
- (4) Grüzefeld

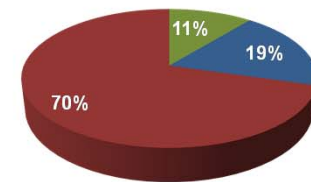
Beim Umfeld Bahnhof Oberi ist kein relevantes Verkehrswachstum zu erwarten, bei der Verkehrserzeugung sind deshalb die drei übrigen Bereiche massgebend



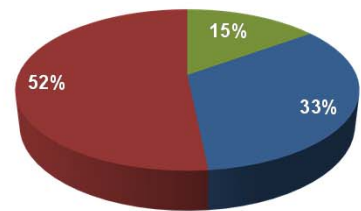
# Die erwartete Verkehrserzeugung



**Verkehrserzeugung (Fz) 2030**



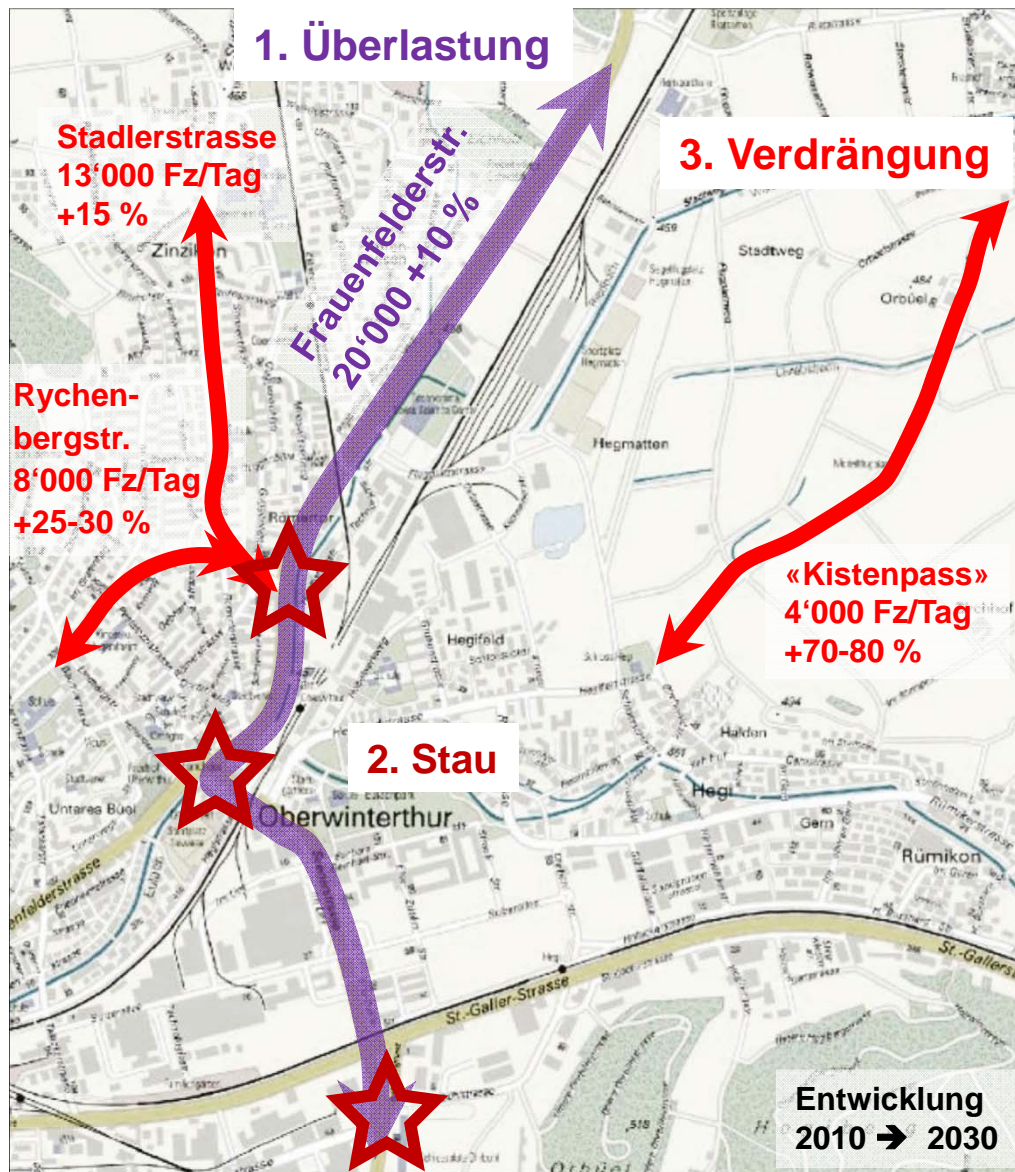
**Verkehrszuwachs 2030**



■ Neuhegi-West ■ Neuhegi-Ost ■ Grüzfeld



# Was passiert bei einem Verzicht ?



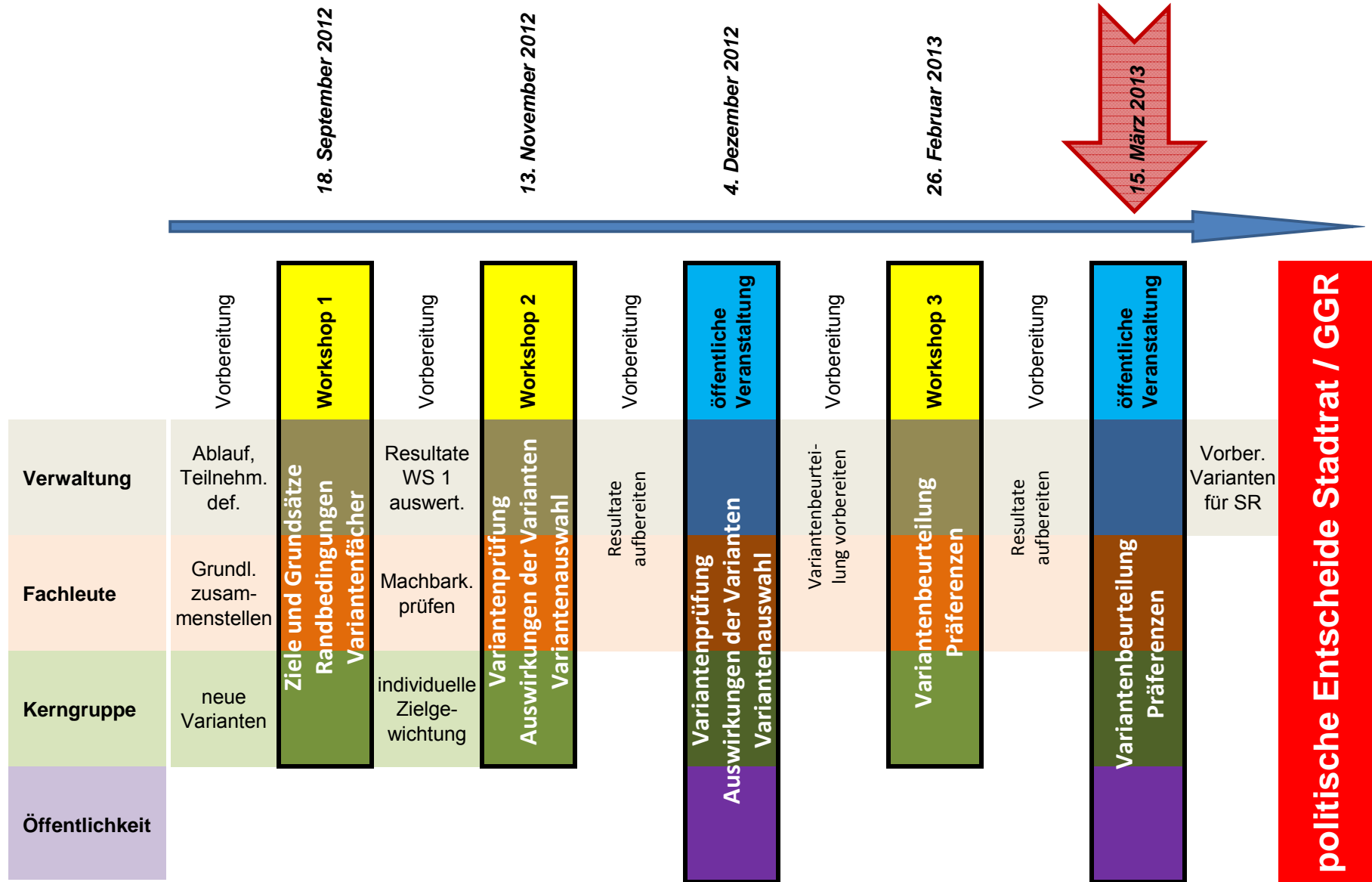
- weitere Verkehrsüberlastungen, v.a. Frauenfelder-/Seenerstrasse
- mehr Stau, ÖV-Behinderungen, Erreichbarkeitsnachteile
- Verkehrsverdrängung auf Parallelrouten, in Quartiere, auf Schleichwege



12

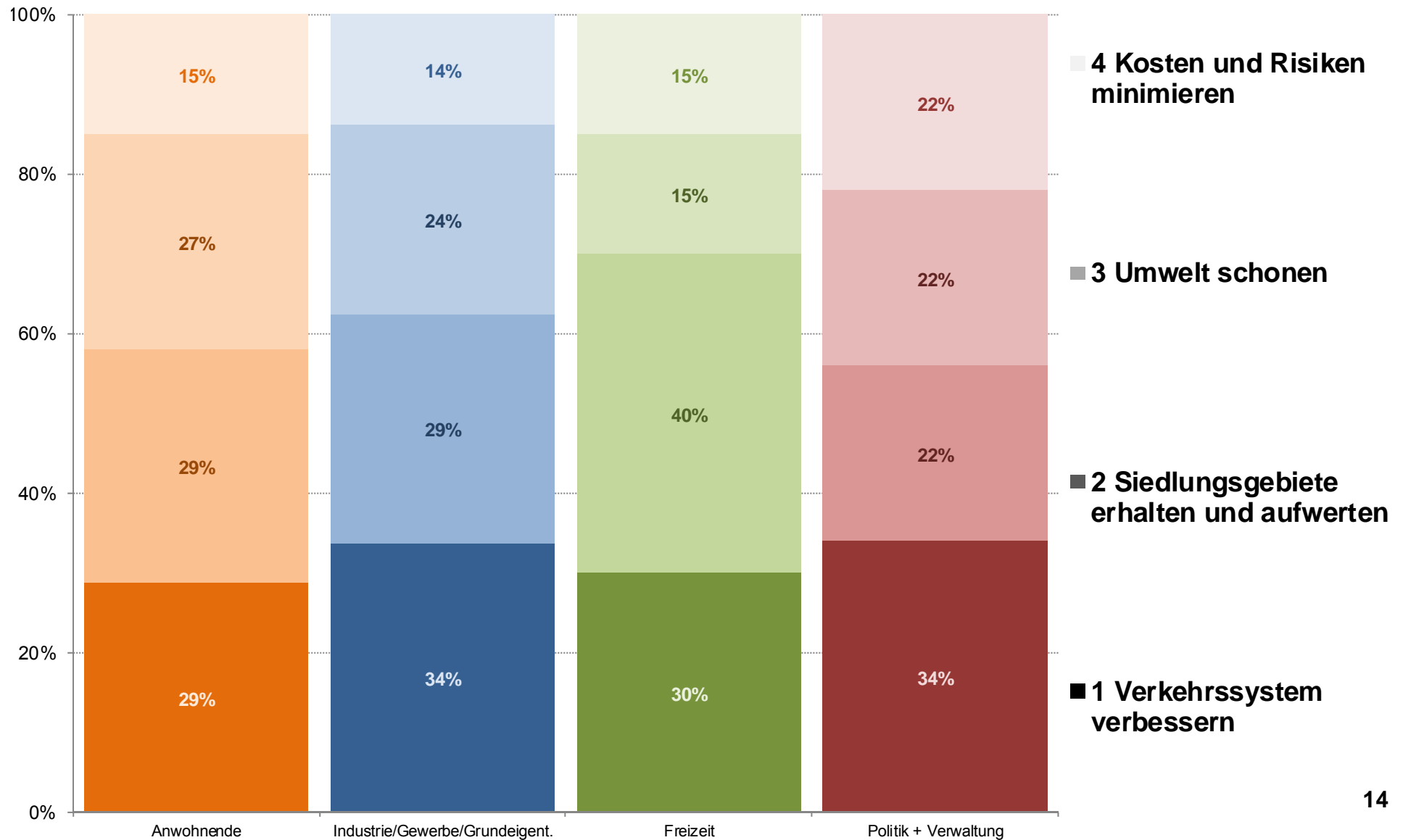


# Vorgehen

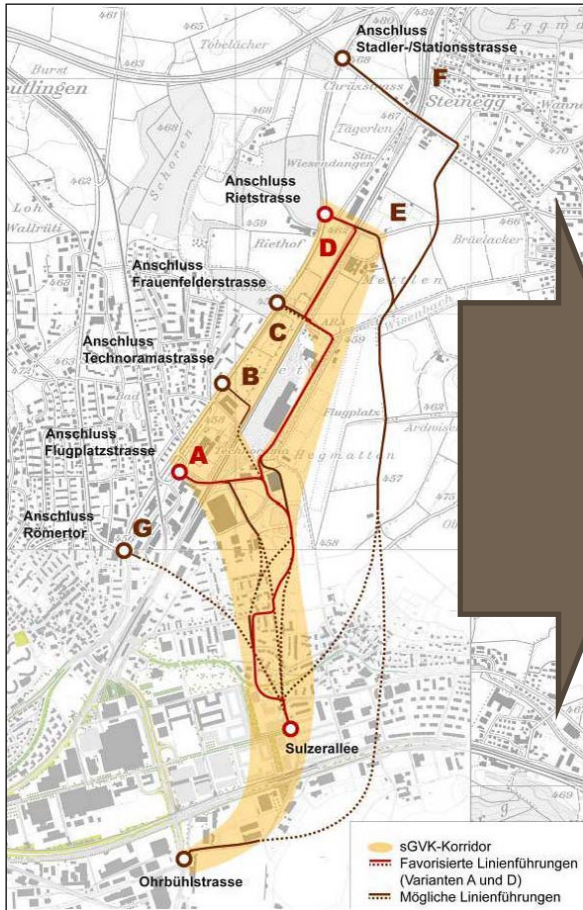


# Gewichtungen: Übersicht

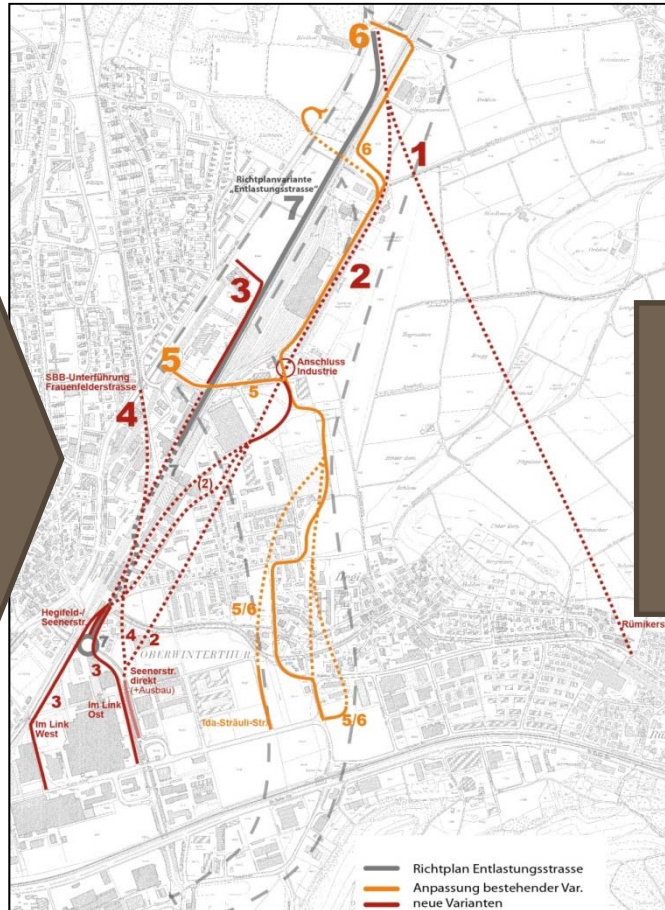
## Vergleich der Zielgewichtungen (Oberziele, Mittelwert)



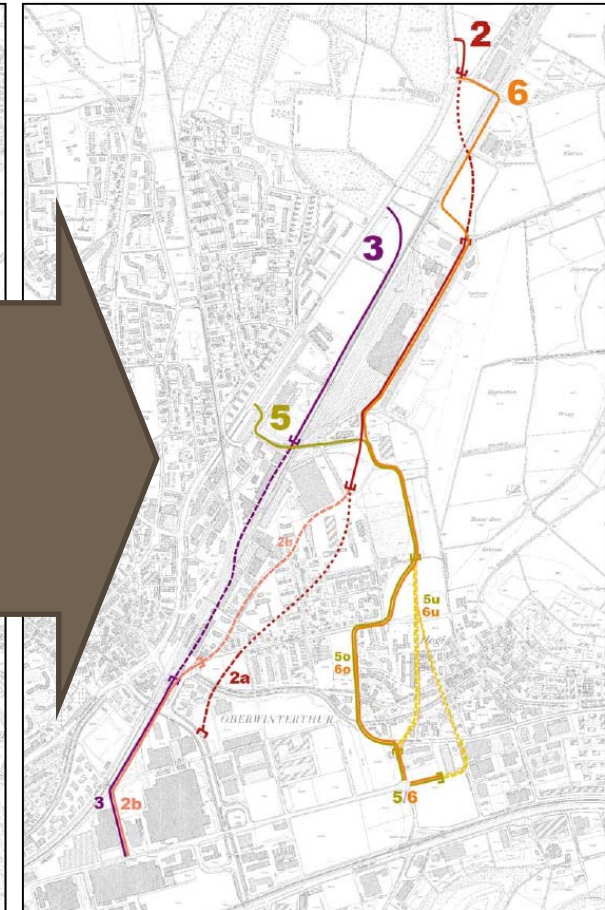
# Variantenfächer



**Planungsstudie  
März 2012**



**Beginn Workshopverfahren  
September 2012**



**Schlussbewertung  
März 2013**

# Ergebnisse des Verfahrens

Stephan Erne, ewp AG



# Grundsätzliches zur Bewertung

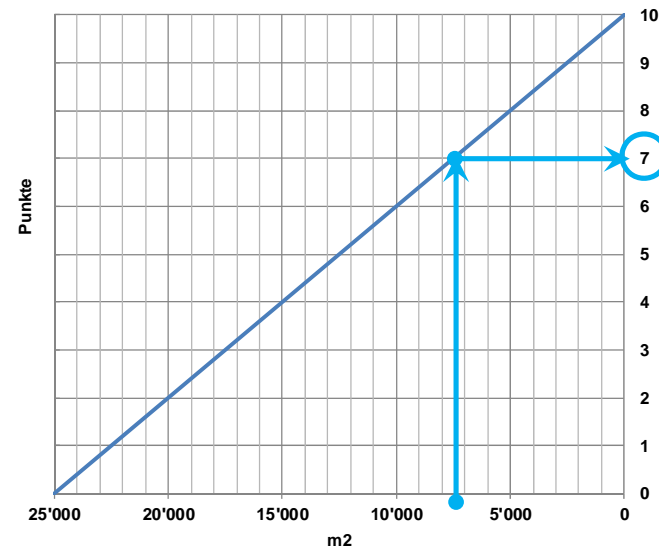
- Die Bewertungen basieren immer auf **Vereinfachungen** und **Modellbildungen**. Sie weisen naturgemäss eine gewisse **Unschärfe** auf.
- Die Bewertung auf allen Ebenen (Teilziele, Oberziele, Gesamtnutzen) stellt **keinen Entscheid**, sondern lediglich eine **Entscheidungsgrundlage** dar. Das Resultat der Bewertung muss abschliessend **interpretiert** werden. Für den Entscheid zuständig sind die **politischen Behörden**.
- Die ganze Beurteilung erfolgt unter einer wichtigen **Randbedingung**: Es braucht eine Erschliessungsstrasse, um die nach Nutzungsplanung mögliche (und zu erwartende) Entwicklung des Gebiets zu ermöglichen. **Der Referenzzustand** (= heutiger Zustand mit Verkehr 2030) **ist keine Lösung**. (*Die Nachteile durch eine ungenügende Erschliessung sind nicht berücksichtigt*).

# Bewertungssystem: Nutzenfunktion

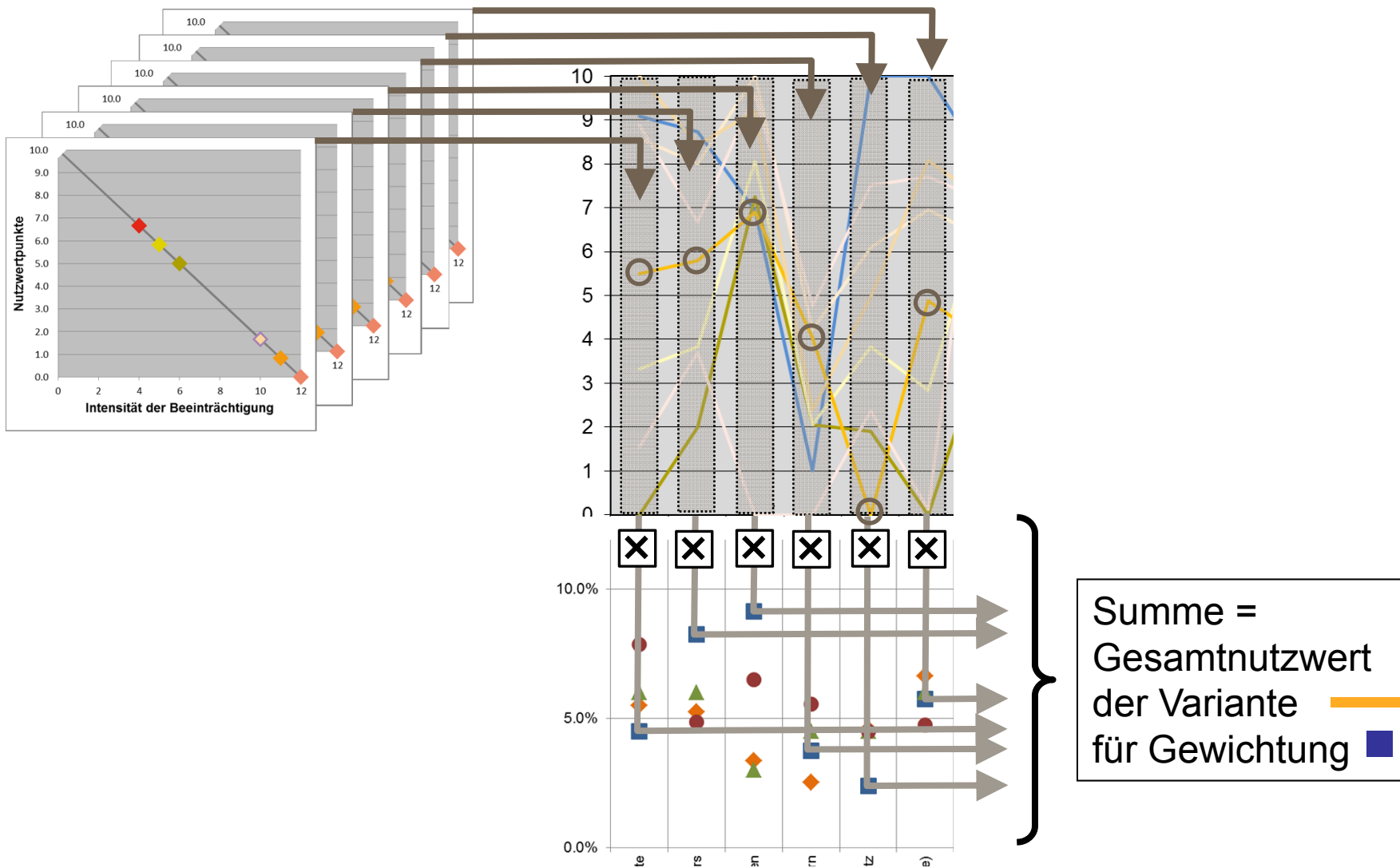
## Ermittlung der Nutzenpunkte je Teilziel

- Für jedes Teilziel werden klare Kriterien und Regeln erstellt, wie diese bewertet werden: «Nutzenfunktion»
- Die Nutzenpunkte werden aufgrund dieser Kriterien und Regeln zugewiesen (keine Punkteverteilung nach freiem Ermessen)
- Nutzenfunktionen können qualitativ oder quantitativ definiert sein:

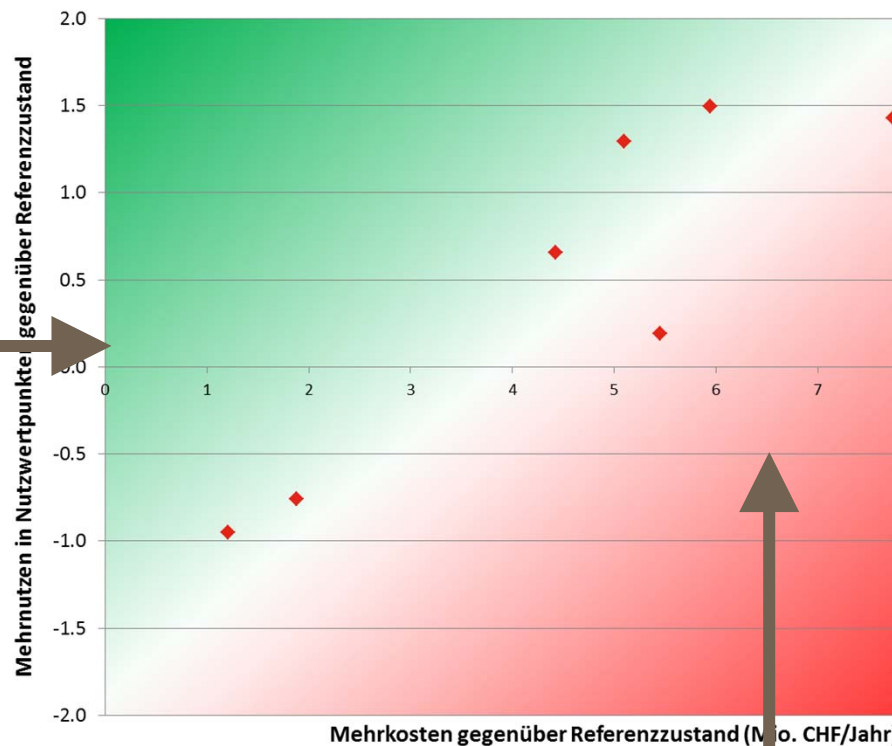
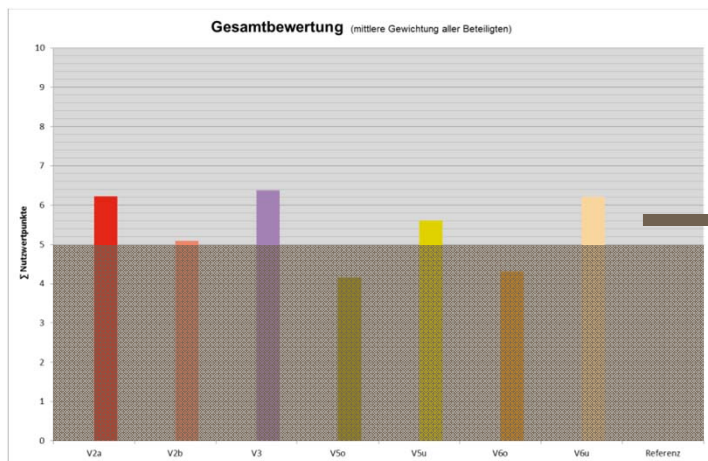
Zuordnung der Nutzenpunkte (qualitative Nutzenfunktion)		Eingriffe				
		sehr kleine	kleine	mittlere	grosse	sehr grosse
Eingriffe	sehr viele	5	4	3	2	1
	viele	6	5	4	3	2
	einige	7	6	5	4	3
	wenige	8	7	6	5	4
	einzelne	9	8	7	6	5



# Bewertungssystem: Weg zur Gesamtbewertung



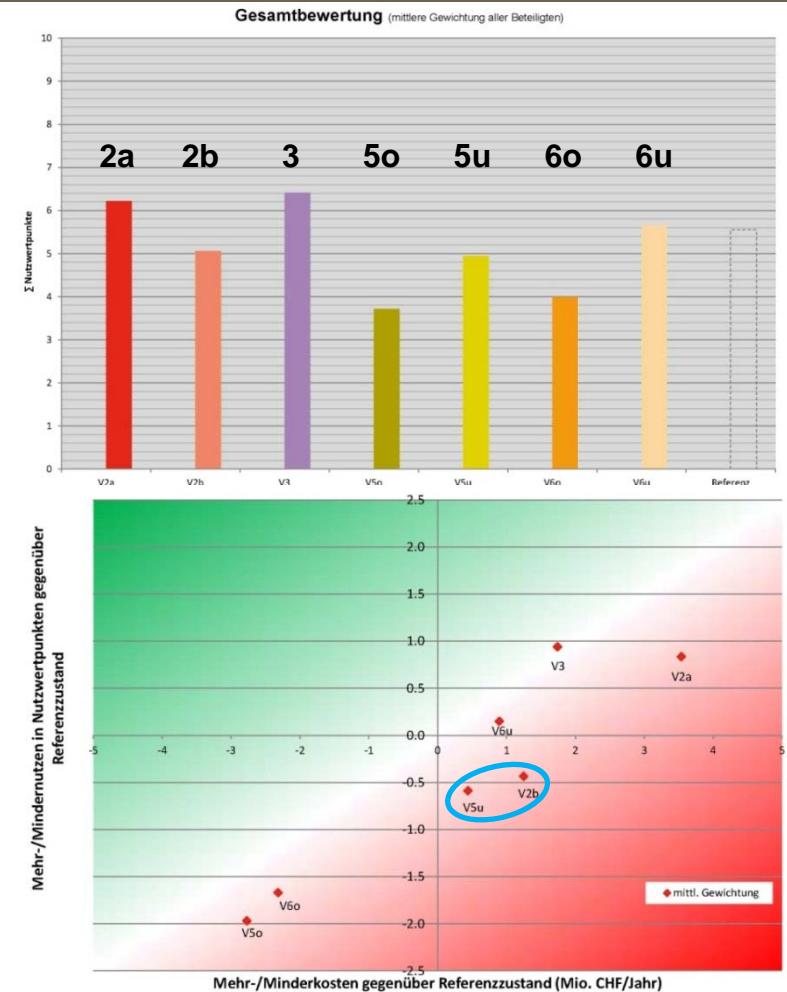
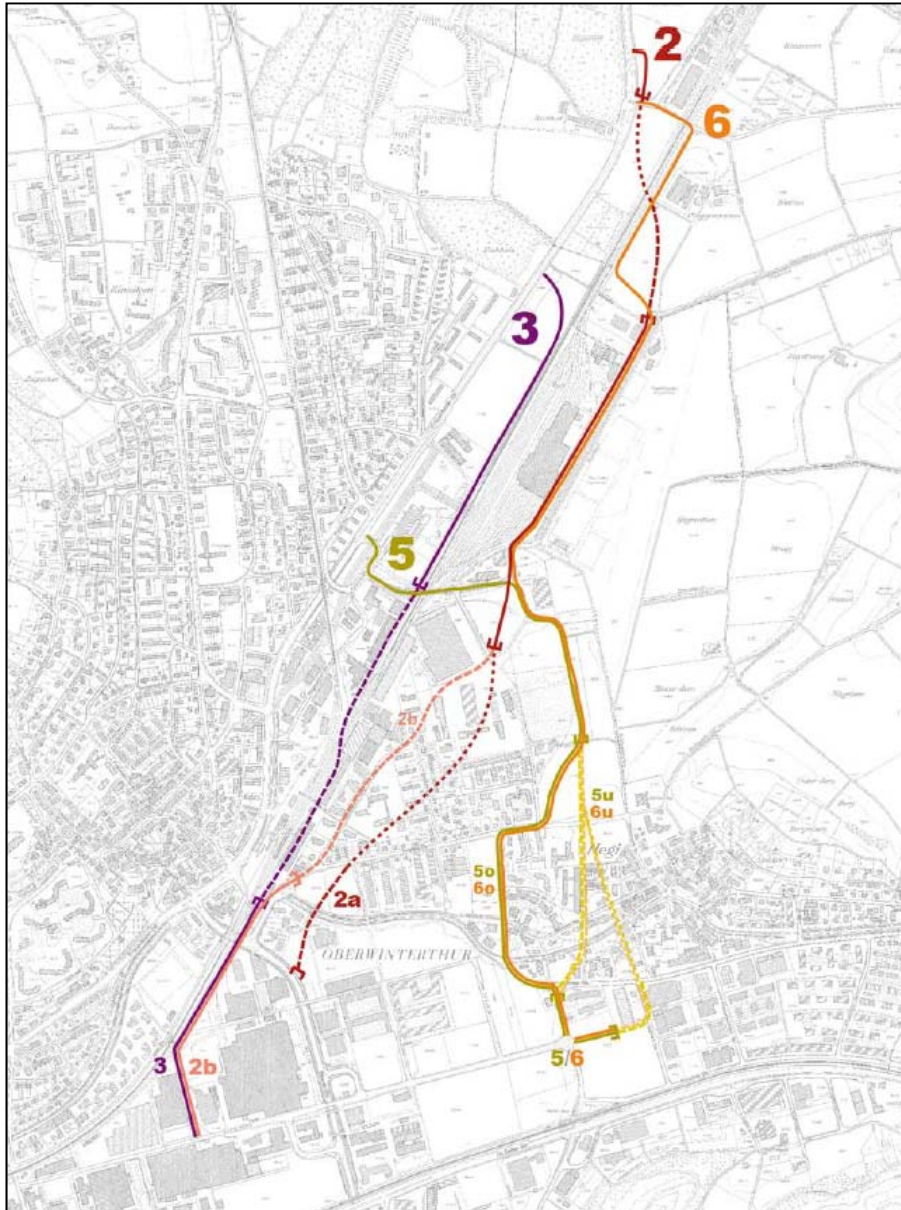
# Bewertungssystem: Kosten-Wirksamkeits-Analyse



Variante	Beurteilung (Kosten in Mio. CHF +/- 30%)			Indikator Kosten/J.	NWP
	Σ Investition	jährliche Kosten	(Zusatz-)Kosten Stadtbus pro Jahr		
V2a	160	4.9	2.8	7.74	0
V2b	100	3.3	2.1	5.45	3.0
V3	130	3.8	2.1	5.94	2.3
V5o	25	1.2	0	1.21	8.4
V5u	150	4.4	0	4.42	4.3
V6o	40	1.9	0	1.88	7.6
V6u	160	5.1	0	5.10	3.4
Referenz			4.2	4.20	4.6

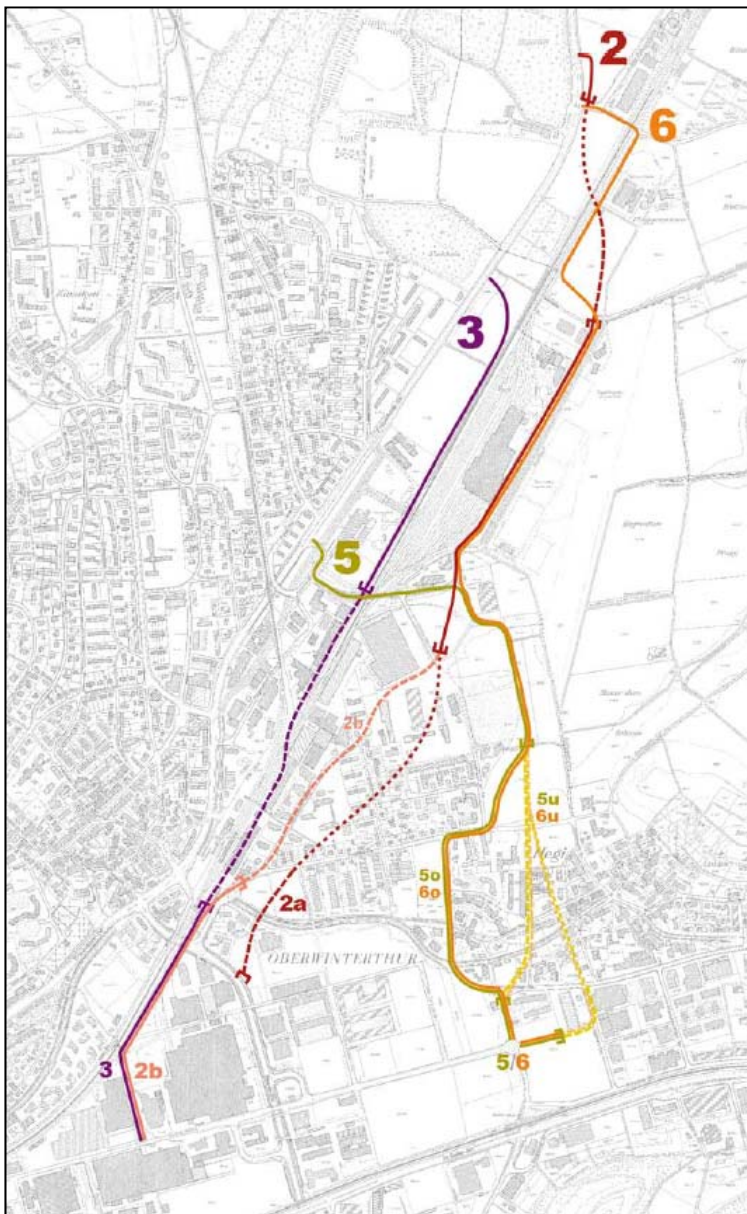


# Gesamtbewertung: Übersicht

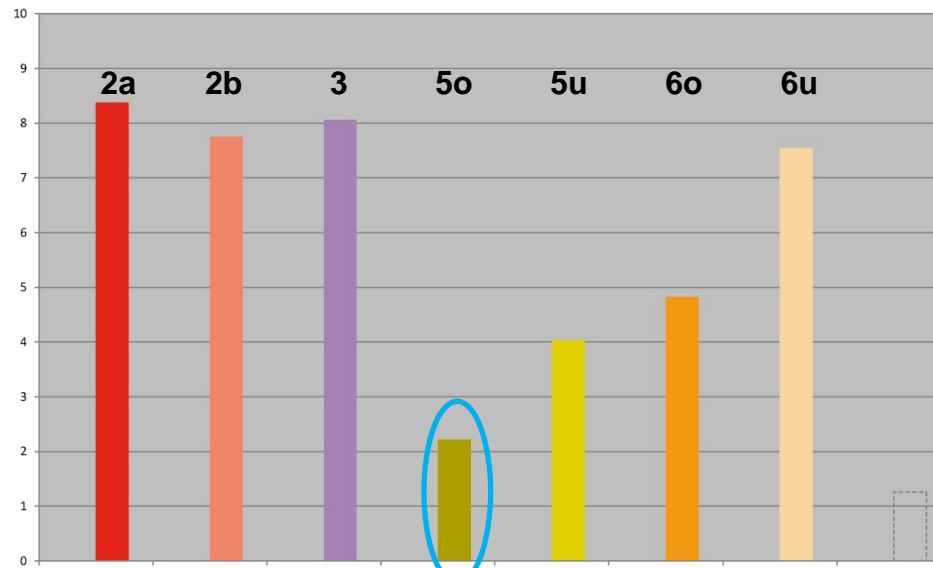


Kosten in Mio	Σ Investition	jährliche Kosten	Betriebskosten öV	Kosten/J.
V2a	160	4.9	2.8	7.7
V2b	100	3.3	2.1	5.5
V3	130	3.8	2.1	5.9
V5o	30	1.4	0.0	1.4
V5u	150	4.6	0.0	4.6
V6o	40	1.9	0.0	1.9
V6u	160	5.1	0.0	5.1
Referenz	0	0.0	4.2	4.2

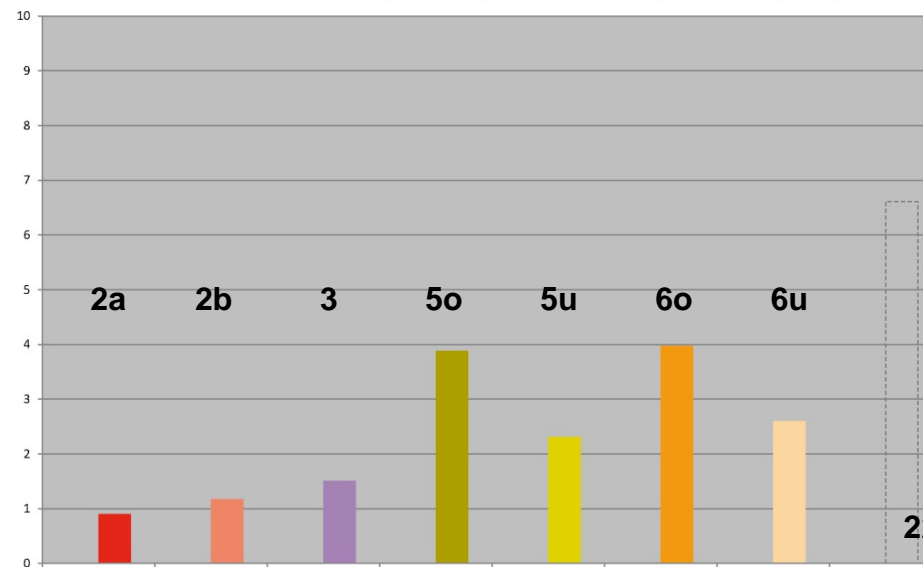
# Gesamtbewertung: Oberziele



Bewertung Oberziel Verkehr (mittl. Gewichtung aller Beteiligten, Skalierung angeglichen)

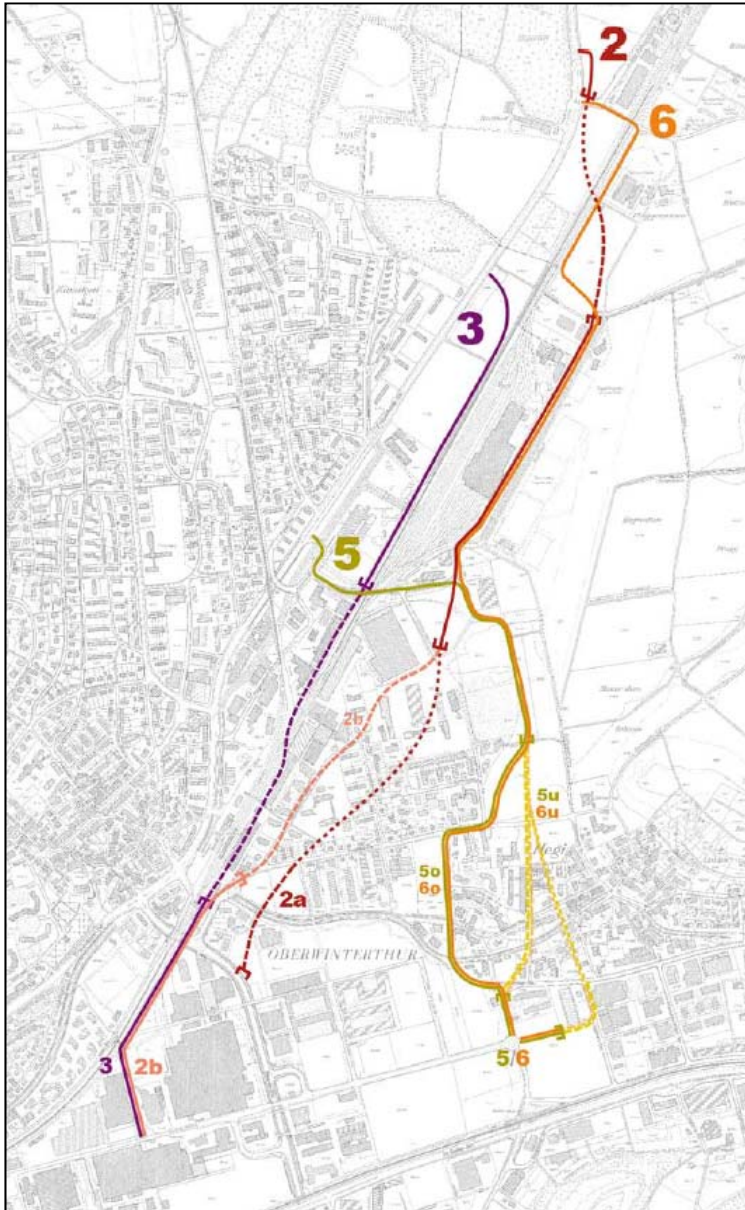


Oberziel Kosten/Realisierungsrisiken (mittl. Gewichtung aller Beteiligten, Skalierung angeglichen)

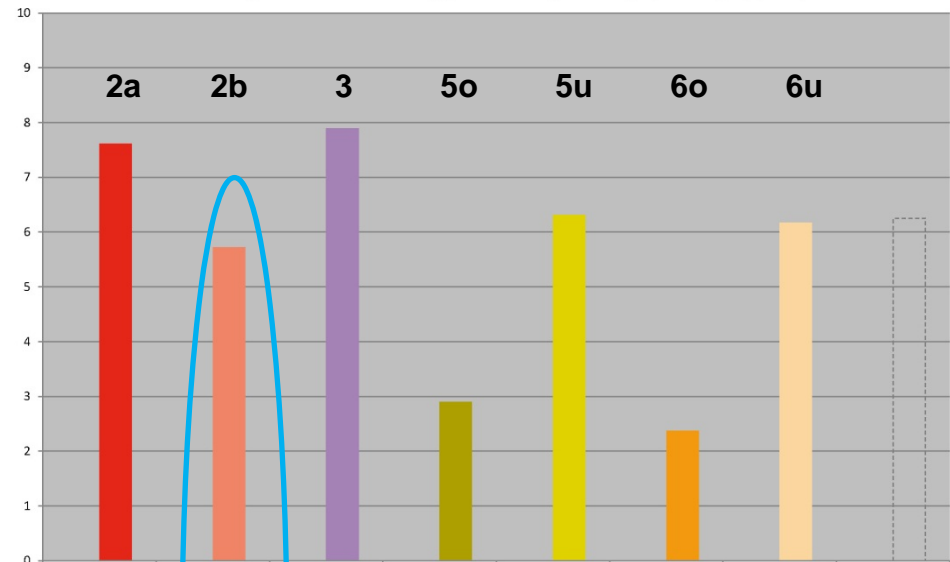




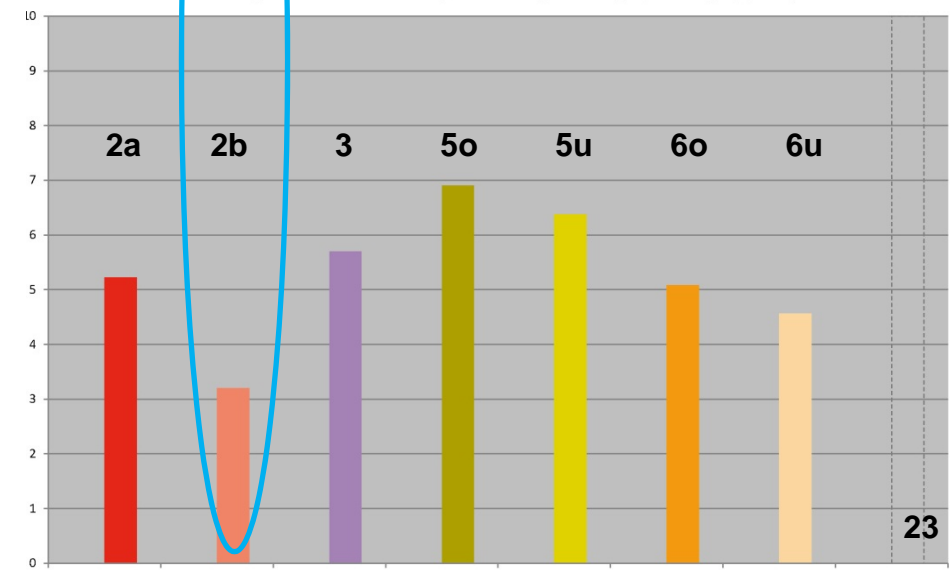
# Gesamtbewertung: Oberziele



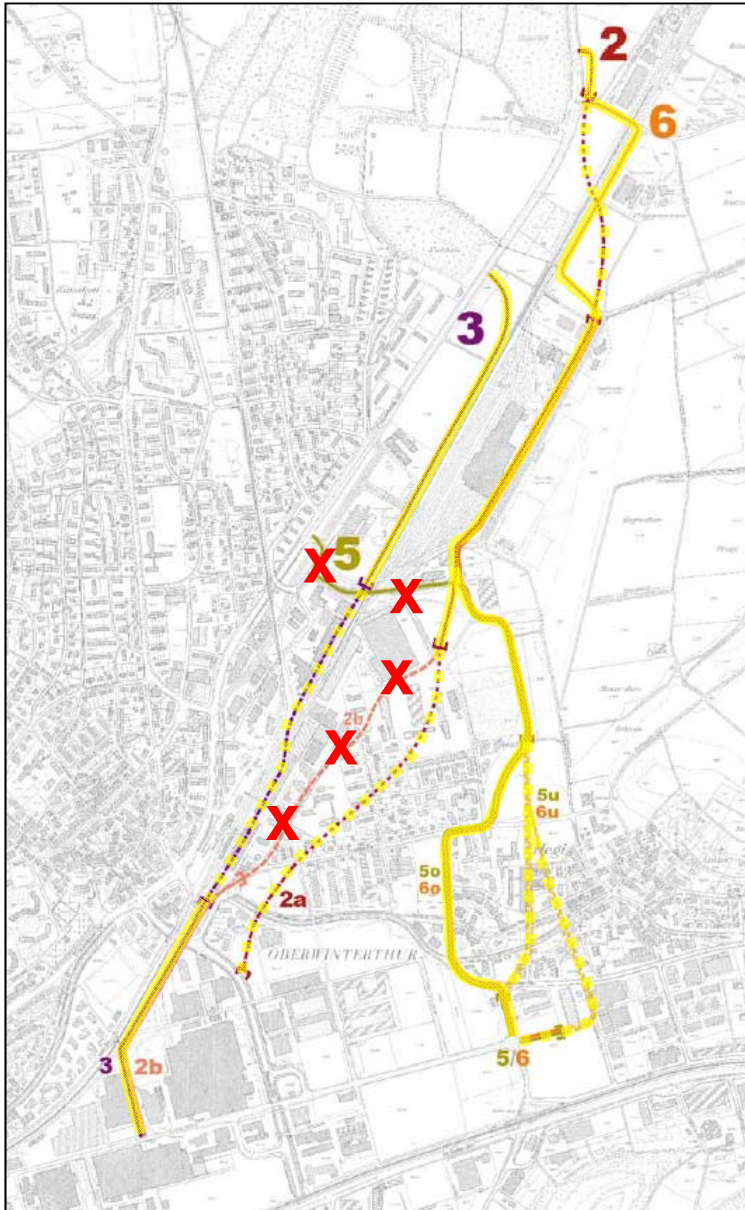
Bewertung Oberziel Siedlung (mittl. Gewichtung aller Beteiligten, Skalierung angeglichen)



Bewertung Oberziel Umwelt (mittl. Gewichtung aller Beteiligten, Skalierung angeglichen)



# Gesamtbewertung: Schlussfolgerungen

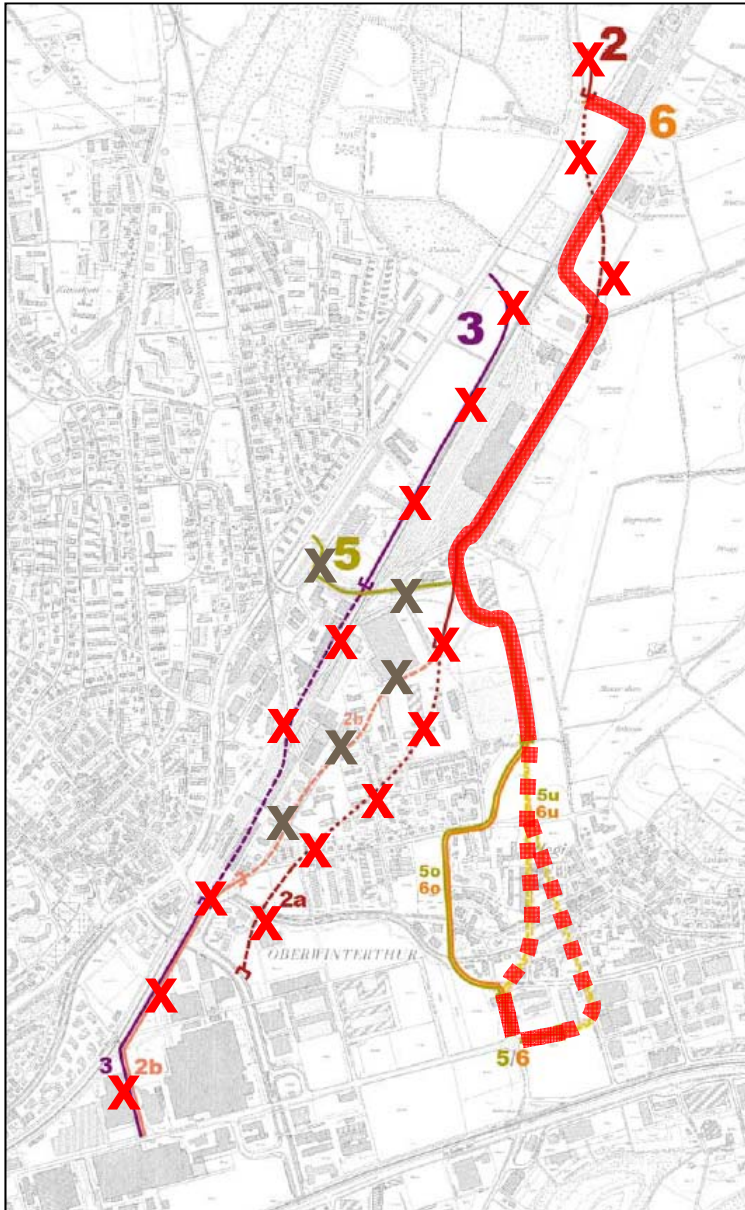


- Die Varianten 5o und 5u zeigen die schlechteste verkehrliche Wirkung und schneiden sowohl in der Nutzwert- als auch in der Kosten-Wirksamkeitsanalyse schlechter ab als die entsprechenden Varianten 6o und 6u
  - Die Variante 2b schneidet bei allen Betrachtungen schlechter ab als die Variante 2a oder 3
  - Die Variante 6o hat Vorteile im Bereich Kosten/Risiken auf Kosten der Siedlung, gesamthaft betrachtet liegt sie im Mittelfeld der Varianten
- Aus fachlicher Sicht ist in einem ersten Schritt die Lösung aus den Varianten 2a, 3, 6o und 6u zu suchen.  
Das Quartier favorisiert Variante 2a.

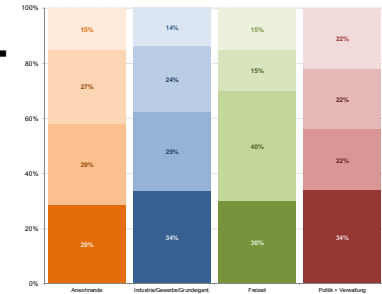
24



# Gesamtbewertung: Sensitivitäten



- **Bezüglich der unterschiedlichen Zielgewichtungen ist die Bewertung stabil.**
- Bei einer **stärkeren Verkehrszunahme** schneiden die **Varianten 2a und 3** im Vergleich zur Varianten 6u **deutlich**, die Variante 6o leicht **schlechter** ab.
- Variante 3 wird von der ansässigen Industrie abgelehnt.
- **Variante 2a hat hohe Risiken bei den Kosten** (Zweite Kostenschätzung um **55 Mio höher**) und den **Altlasten** (Tunnel Nord).
- **Wenn eine Variante mit Kosten deutlich über 100 Mio Franken finanzierbar ist, wäre die Lösung am ehesten bei der Variante 6u zu suchen.**



# Erste Stellungnahme Kanton

Markus Traber, Amt für Verkehr

# Erste Einschätzung Kanton (AFV)



## Planungsgrundlage städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK)

### Gesamtverkehrslösung für Neuhegi/Grüze

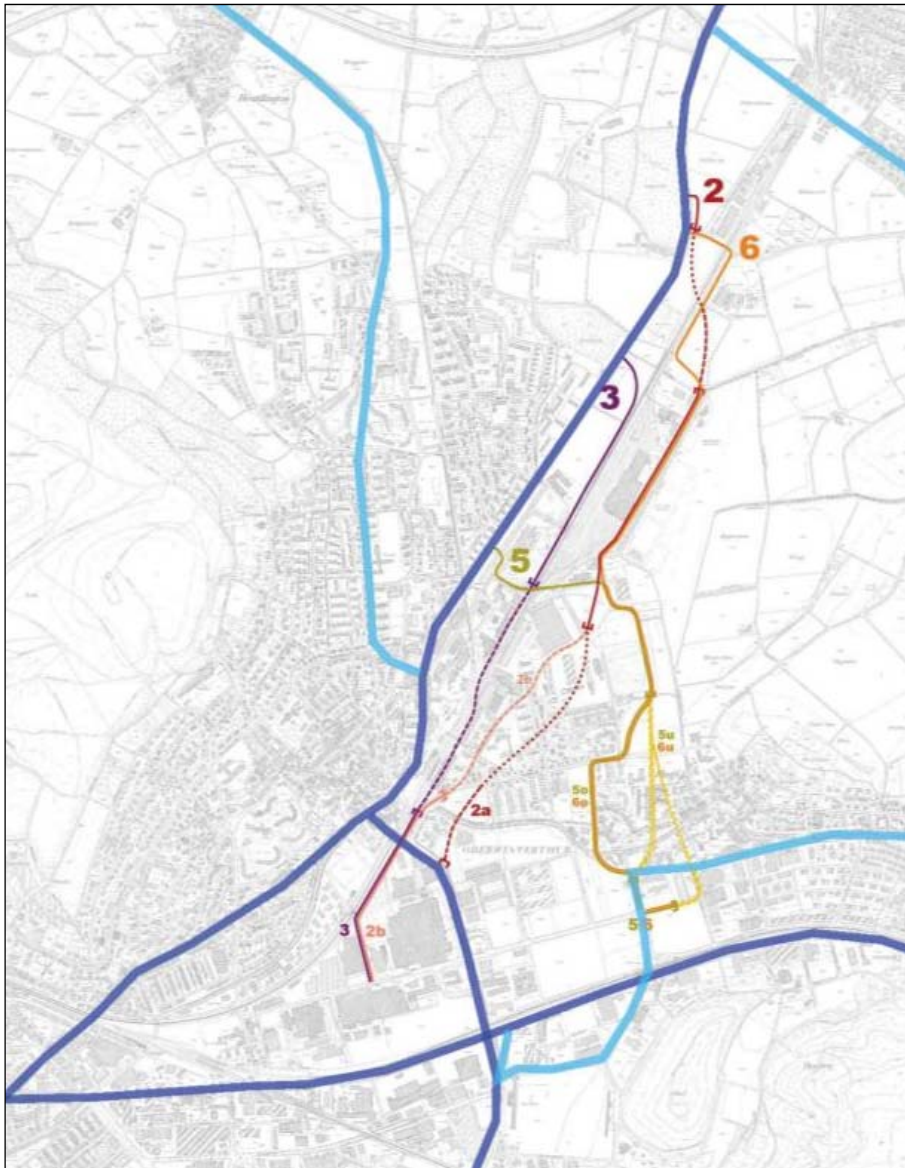
- ÖV → Anbindung Richtung Stadt
- **MIV → Anbindung an Autobahn und ans überkommunales Strassennetz**
- LV → Verbesserte Erreichbarkeit durch gezielte Infrastrukturausbau

### Beschlüsse

- Stadtrat, 23. März 2011
- Regierungsrat, 30. Mai 2012
- Grosser Gemeinderat, 10. August 2011



# Erste Einschätzung Kanton (AFV)



## Einschätzung Variantenfelder

### Varianten 5o/u und 6u/o

- Erfüllen die gewünschte Funktion am besten
- Anbindung der zukünftigen Entwicklungsschwerpunkte an das überkommunale Strassennetz ist gewährleistet
- Voraussetzung für (Mit-)Finanzierung durch Kanton / Bund ist grundsätzlich gegeben
- Kostenschätzung bisher ~ Fr. 45 Mio. (Aggloprogramm)



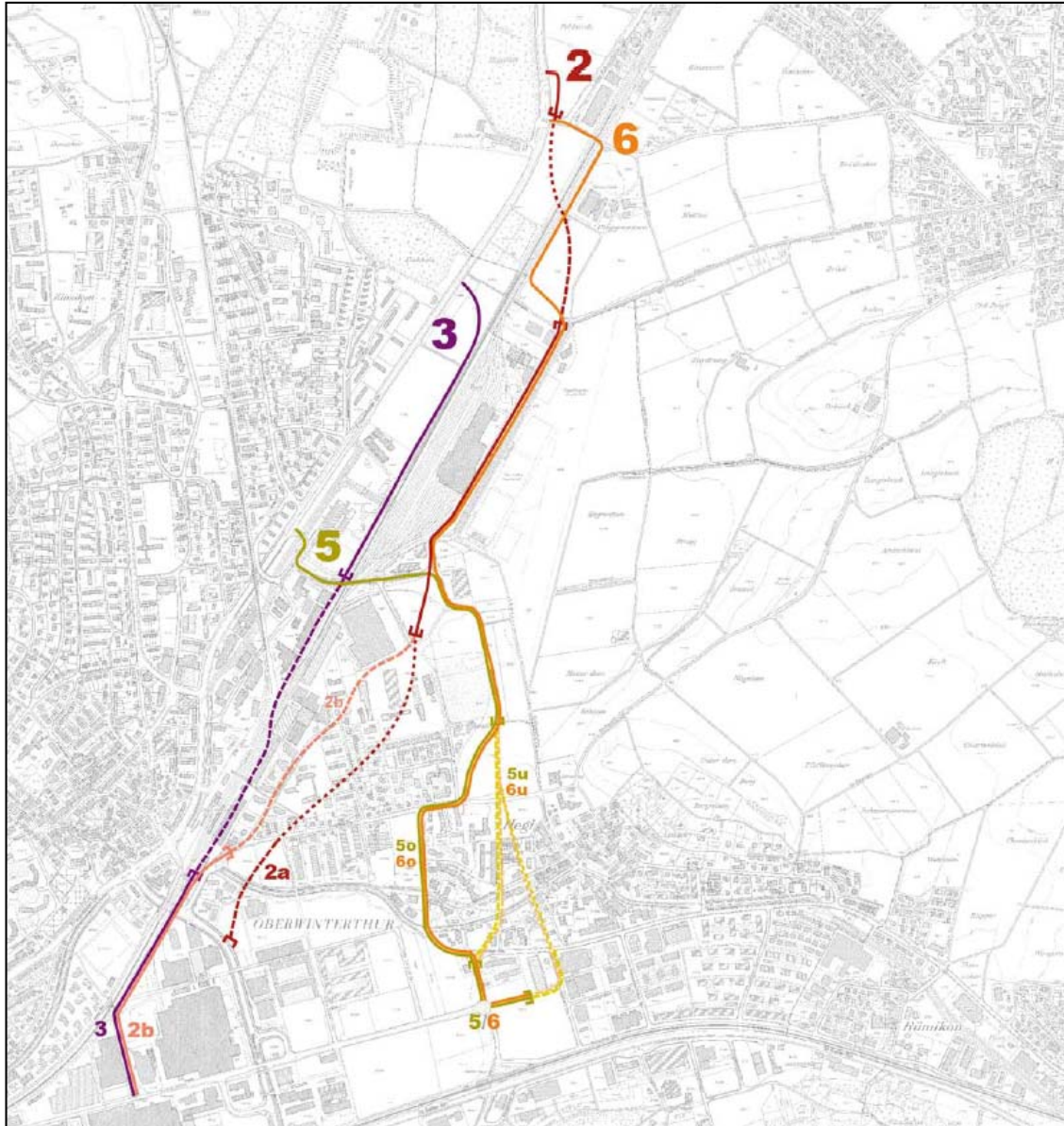
## Erste Einschätzung Kanton (AFV)

- **Kanton unterstützt grundsätzlich die Planungen der Stadt Winterthur**
- **Kanton ist bisher von Kosten in Höhe von Fr. 45 Mio. ausgegangen → Grundlage für Aggloprogramm und Finanzierungsbeitrag Bund**
- **Finanzierung Tunnellösung wird schwierig sein**
- **Nächste Schritte**
  - **Entscheid Stadtrat**
  - **anschliessende Stellungnahme Regierungsrat**
- **Derzeit noch keine abschliessende Beurteilung seitens Kanton möglich**

# Stellungnahme Wiesendangen

Kurt Roth, Gemeindepräsident

# Stellungnahme Gemeinde Wiesendangen



# Stellungnahme Anwohnende

Bert Hofmänner, IG Erschliessung Hegi

Roland Eglauf, IG Frauenfelderstrasse





# Kooperatives Planungsverfahren aus Sicht der Bevölkerung

Bert Hofmänner



27. März 2012





**«Hegi braucht diese Strasse nicht!»**









# Vision: Stadtentwicklung





**«Winterthur braucht diese Strasse!»**

kooperatives Planungsverfahren

**Danke!**





# Unsere Kritikpunkte



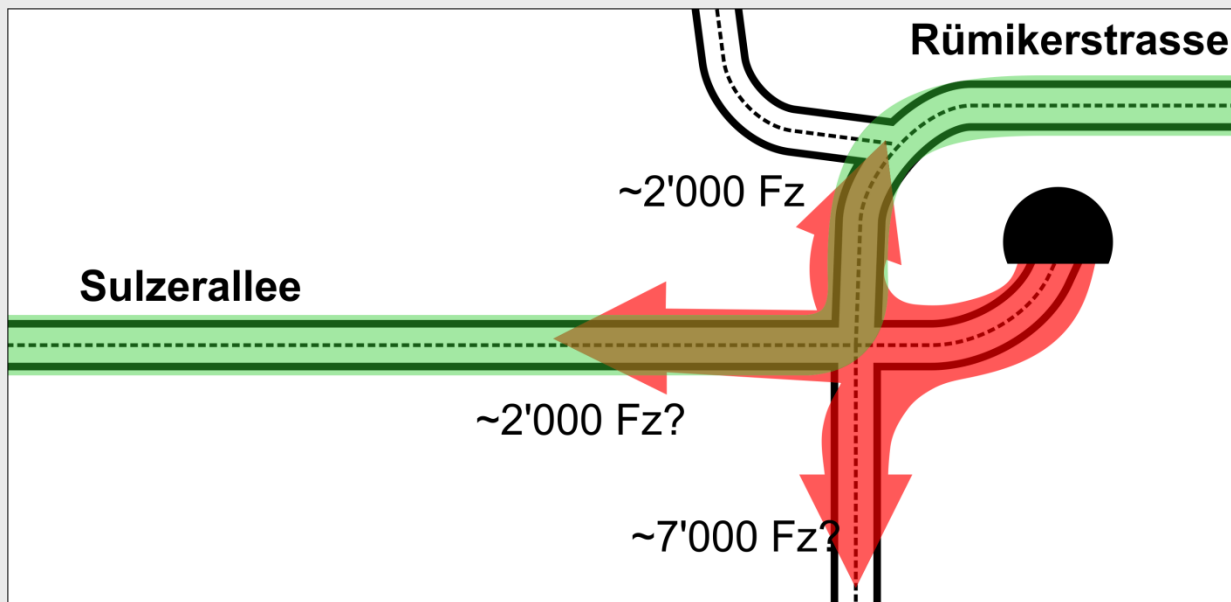
## Erschliessungs- oder Verbindungsstrasse?

- Erschliessung des neu entwickelten Gebietes
- Stadtrat: «keine Südostumfahrung light»
- IG plante entsprechend

**IG HEGI:** Die neue Strasse darf nicht zulasten der Bevölkerung oder des Naherholungsgebietes gehen!

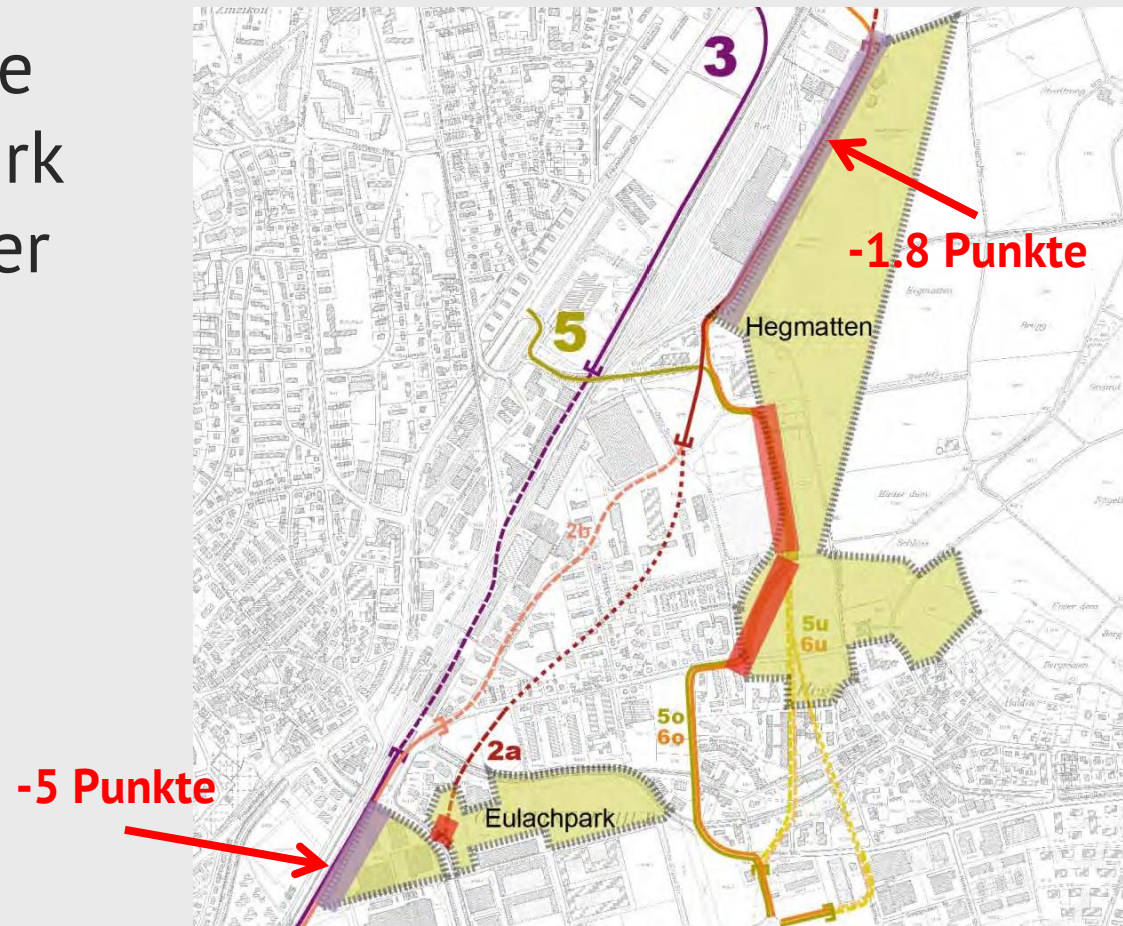
## Teilziele: Öffentlicher Verkehr

- 3x gewertet: ÖV / Kosten / Risiken
- Penalty für alle ausser 5 & 6



# Teilziel Naherholungsgebiet

- negative Einflüsse auf den Eulachpark werden 7.5x höher sanktioniert.







## Teilziel Lärm

- Basis: Bewohnerzahlen heute
- Keine Berücksichtigung von zukünftigem Wohnraum in der Zentrumszone



## Teilziel: Weniger Unfälle

- komplizierte Berücksichtigung der Schulwegsicherheit





## Fazit

- wir sind der Meinung, dass die Varianten 5 + 6 tendenziell zu gut abschneiden.
- trotzdem lässt die Beurteilung wichtige und richtige Erkenntnisse zu



# 1. Erkenntnis: «Es gibt keine Lösung, die gut und günstig ist!»

→ Die oberirdischen Varianten fallen raus





## 2. Erkenntnis: «5u ist deutlich schlechter als 6u!»

→ 5u fällt raus



**3. Erkenntnis:**  
**«2b und 3 sind suboptimal für den  
Grüzelfeldverkehr, die Finanzierbarkeit und  
die Industrie!»**

→ V2b und V3 fallen raus



«Es verbleiben Variante 2a und 6u»



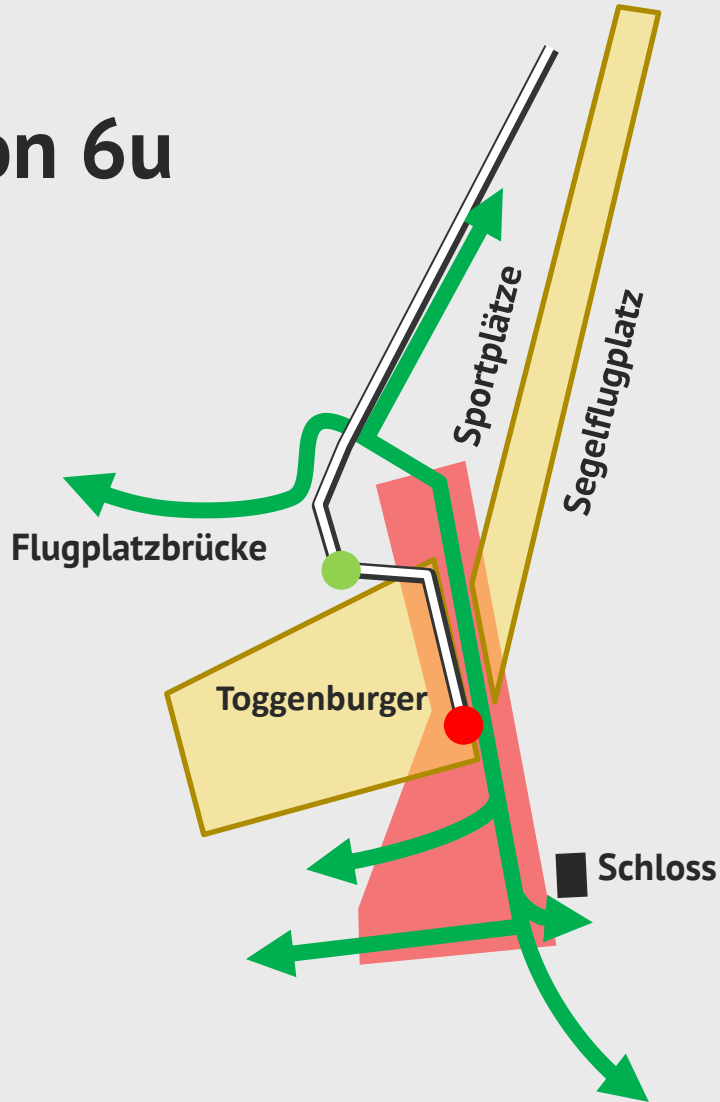
# Situation 6u







# Situation 6u





## Beurteilung 6u

- Beurteilung ist massiv abhängig vom Tunnelportal im Naherholungsgebiet
- momentaner Standort: massive Störung des Naherholungsgebiets Hegmatten!
- Verkehr wird mitten in die zukünftige Zentrumszone gebracht!



**Beurteilung 6u:**  
**«Mit einem Tunnelportal mitten im Naherholungsgebiet ist 6u ein NOGO!»**

→ Standort Tunnelportal noch nicht fix



## Beurteilung 2a

- direkte Linienführung
- bringt den Verkehr in die Seenerstrasse
- Linienführung im Naherholungsgebiet kann hinter Hochwasserdamm versteckt werden
- Keine negative Beeinflussung der Bevölkerung
- Breite Unterstützung der Beteiligten des Workshopverfahrens



**Unsere Empfehlung:**

**2a**



## Unsere Erwartungen an Stadt/Kanton

- Ein kantonales Zentrumsgebiet braucht eine verkehrlich überzeugende Erschliessung
- Diese darf nicht auf Kosten der Qualität der Wohnstadt Winterthur gehen
- Wir erwarten vom Stadtrat, dass er sich für eine nachhaltige, gute Lösung für Winterthur einsetzt



# Stellungnahme Industrie

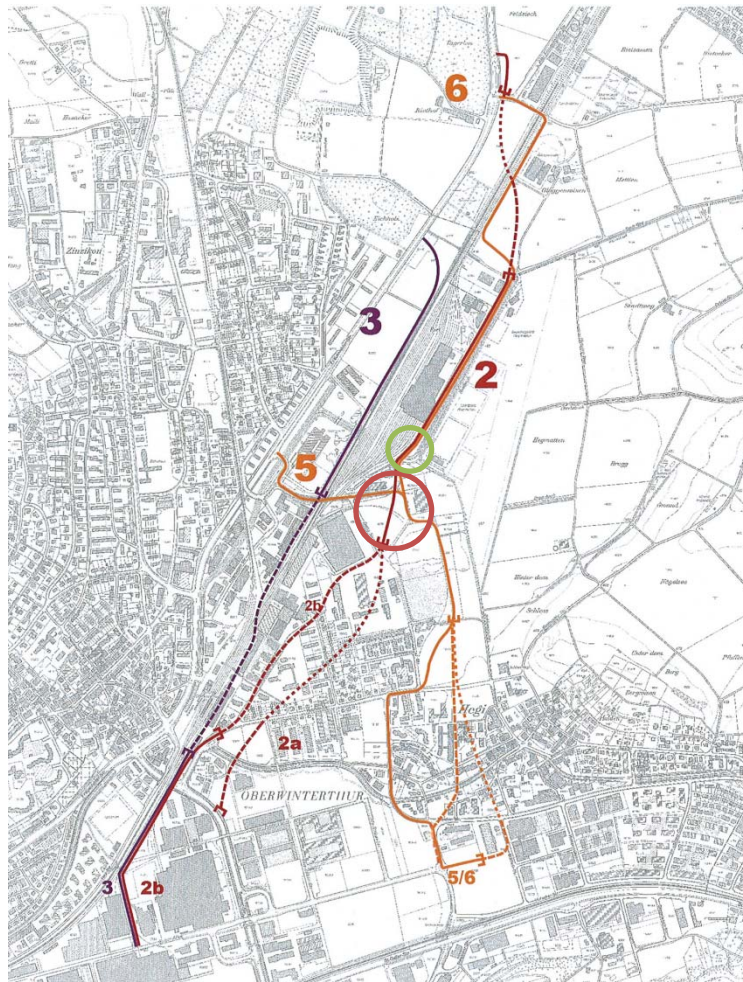
Truls Toggenburger



## **Was muss aus Sicht von Industrie und Gewerbe bei der Erschliessung von Neuhegi beachtet werden?**

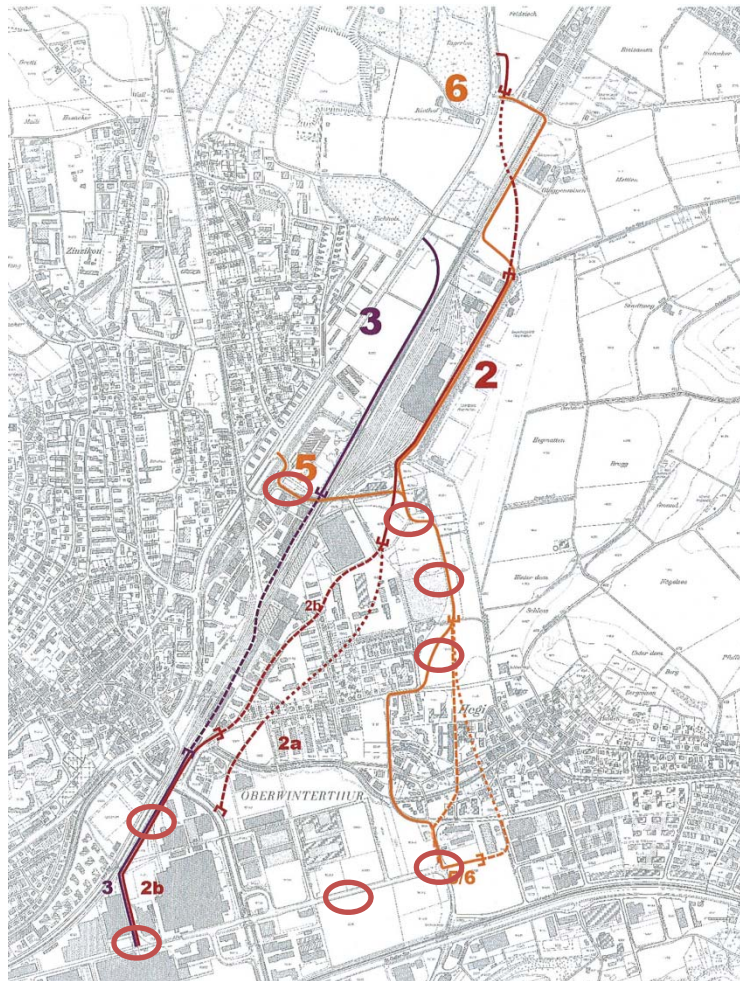
- Effiziente Verkehrserschliessung der Industriezonen für LKWs
- Keine zusätzliche Belastung der Wohnsiedlungen durch den Schwerverkehr
- Erhalt der Industriezonen in Oberwinterthur. Keine Landbeschneidungen im Industriegebiet Süd und Nord
- Erhalt der bestehenden und der zukünftiger Bahnerschliessungsinfrastruktur

## Für Industrie und Gewerbe ist die Linienführungsvariante 2a die beste Lösung aber Anpassungen unbedingt notwendig



- Effiziente Verkehrserschliessung der Industriezonen für LKWs
- Keine zusätzliche Belastung der Wohnsiedlungen durch den Schwerverkehr
- Erhalt der Industriezonen in Oberwinterthur. Keine Landbeschneidungen im Industriegebiet Süd und Nord
- ➔ Tunnelertritt auf der Flugplatzstrasse vor Hastag und vor der Bahnerschliessung von Fenaco, Hastag und Toggenburger
- Erhalt der bestehenden und zukünftiger Bahnerschliessungsinfrastruktur
- ➔ Tunnelertritt auf der Flugplatzstrasse vor Hastag und vor der Bahnerschliessung von Fenaco, Hastag und Toggenburger

## Wieso sind die anderen Linienführungen für Industrie und Gewerbe schlechter?



- 2b und 3: Beschneidung Industriegebiet Süd, Verkehrshandhabung auf der Sulzerallee sehr problematisch
- 5o und 6o: Beschneidung Industriegebiet Nord, Einschränkung Bahninfrastruktur, problematische und ineffiziente Verkehrsführung über die ganze Strecke, starke Belastung der Wohngebiete an der Sulzer-Allee, in Hegi, Frauenfelderstrasse und der Naherholung mit Schwerverkehr
- 5u und 6u: Beschneidung Industriegebiet Nord, Einschränkung Bahninfrastruktur, schwierige Verkehrsführung, starke Belastung der Wohngebiete an der Sulzer-Allee mit Schwerverkehr, Belastung der Bewohnerschaft in Hegi und der Naherholung mit Schwerverkehr je nach Lage Tunnelportal

## **Wieso glauben Industrie und Gewerbe auch bei höherer finanzieller Kosten an die Erschliessungsvariante „2a angepasst“?**

- Kantonales Entwicklungsgebiet mit 8'000 Industrieplätzen und 4'000 Wohneinheiten braucht eine gute Erschliessungslösung
- Kanton muss bei einer mehrheitsfähigen Lösung über alle Interessengruppen prioritär die höheren finanzielle Mittel zur Verfügung stellen
- Bewohnerschaft, Industrie und Gewerbe sowie Stadt Winterthur sollen für eine gute Erschliessungslösung am gleichen Strick ziehen können



# Fragen aus dem Publikum

frischer wind

# Ausblick auf das weitere Vorgehen

Albert Gubler, Projektleiter AfS

## Fazit, Variantenentscheid

**Die Finanzierung einer Tunnelvariante wird nicht mehr a priori ausgeschlossen.**

**Die am Workshopverfahren beteiligten Kreise favorisieren die Variante 2a.**

- Die Variante 2a hat bei den direkt Betroffenen eine hohe Akzeptanz; für diese Variante gibt es aber sicher keine Bundesmittel, sie hat hohe Kostenrisiken (Kostenschätzung 160 – 215 Mio), funktioniert bei einer stärkeren Verkehrszunahme nicht mehr und hat im Nordteil ein hohes Altlastenrisiko.

**Aus fachlicher Sicht stehen zwei Varianten im Vordergrund:**

- Die Variante 6u zeigt eine gute verkehrliche Wirkung, ist siedlungsverträglich und wird bezüglich Umwelt und Kosten/Risiken nicht allzu schlecht bewertet. Unsicher ist allerdings die Finanzierung (Kostenschätzung 160 - 180 Mio).
- Die Variante 6o ist am wenigsten siedlungsverträglich und stösst deshalb bei den Betroffenen auf grossen Widerstand, schneidet aber bei den anderen Oberzielen akzeptabel bis gut ab. Die Finanzierung bietet wenig Risiken (Kostenschätzung ca. 45 Mio), die politischen Realisierungschancen sind aber klein.

# Entscheidungsträger und Einflussnahme

Meilensteine	Zeitpunkt	Entscheidungsträger	Einflussnahme Öffentlichkeit
Workshopverfahren	2012 / 2013	Stadtrat, RR Stocker	Mitwirkung
Anpassung Richtpläne	~ 2013 - 2014	Antrag Stadtrat an RWU, öffentliche Auflage, Beschluss RWU-DV Festsetzung Regierungsrat <b>oder</b> Beschluss Regierungsrat, öffentliche Auflage Antrag RR an Kantonsrat, Beschluss Kantonsrat	Einwendungsverfahren fakultatives Referendum  Einwendungsverfahren fakultatives Referendum
Kredite für Planung und Projektierung	~ 2013 - 2015	Grosser Gemeinderat, evtl. Volksabstimmung <b>oder</b> Kantonsrat	fakultatives Referendum
Festlegen Baulinien	~ 2014 – 2016 (1 Jahr)	Grosser Gemeinderat, Volkswirtschaftsdirektion <b>oder</b> Regierungsrat	fakultatives Referendum Rechtsmittel Eigentümer
Öffentliche Planaufgabe	> 2016	Stadtrat, Regierungsrat	Rechtsmittelverfahren
Kredit für Bau	> 2017	Grosser Gemeinderat oder Kantonsrat, Volksabstimmungen Stadt <b>oder</b> Referendum Kanton	Volksabstimmung oder fakultatives Referendum

67



## Die nächsten Schritte

- **Intensive Gespräche Stadt und Kanton  
(Verwaltung und Behörden)** **März 2013**
- **Gemeinsame Diskussion  
Stadtrat / Amt für Verkehr** **28. März 2013**
- **Variantenentscheid Stadtrat / Kanton** **April 2013**
- **Orientierung Öffentlichkeit** **Mitte April 2013**
- **Äusserung GGR** **Sommer 2013**

Das weitere Vorgehen ist abhängig vom Variantenentscheid  
(je nachdem, ob der Eintrag regional oder kantonal erfolgt)

**Für die Konkretisierung der gewählten Variante werden die  
betroffenen Kreise wieder einbezogen.**



# Fazit und Abschluss

Pearl Pedergnana, Stadträtin

# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

**Albert Gubler**  
Projektleiter

**Amt für Städtebau**  
Technikumstrasse 81  
Postfach  
8402 Winterthur  
Telefon 052 267 41 89  
albert.gubler@win.ch  
www.staedtebau.winterthur.ch