

Verkehrsentwicklung und neue Erschliessungsstrasse Neuhegi-Grüze

Öffentliche Veranstaltung, 27. März 2012

Ernst Wohlwend, Stadtpräsident

Pearl Pedergnana, Stadträtin

Raffael Noesberger, Gesamtleiter Verkehr

Arnd Bärsch, Projektleiter ewp Ingenieure | Planer | Geometer

Stadt Winterthur



Begrüssung, Ablauf, Siedlungsentwicklung

Stadtpräsident Ernst Wohlwend

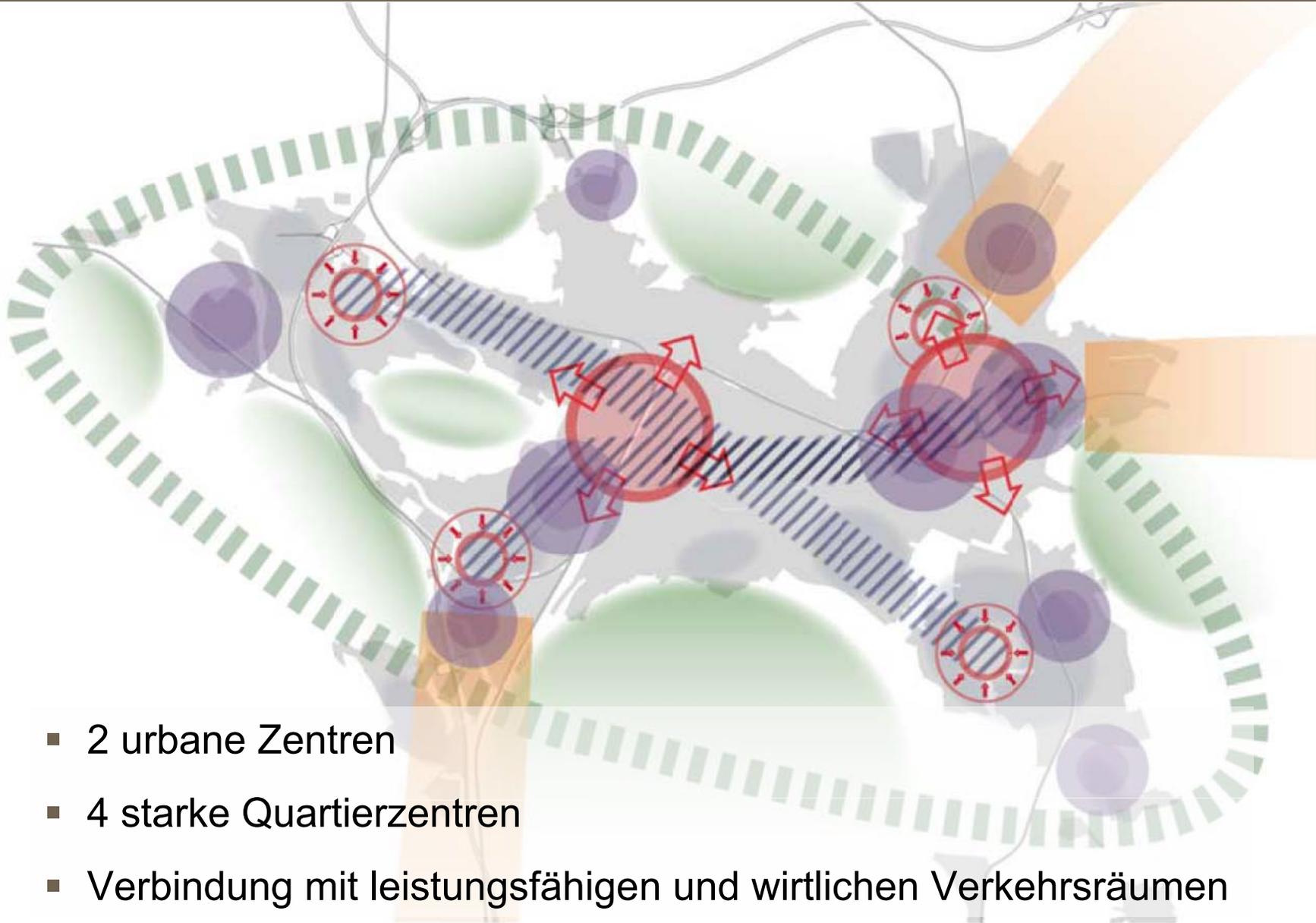
Ablauf

▪ Siedlungsentwicklung	Stadtpräsident Ernst Wohlwend	10'
▪ Grundlagen und Herausforderungen Verkehr	Stadträtin Pearl Pedergnana	5'
▪ Verkehrliche Entwicklung und geplante Massnahmen	Raffael Noesberger, Gesamtleiter Verkehr	15'
▪ Erkenntnisse aus Planungsstudie «Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze»	Arnd Bärsch, Projektleiter Planerteam	30'
▪ Weiteres Vorgehen, Mitwirkungsmöglichkeiten	Stadträtin Pearl Pedergnana	10'
▪ Moderation Fragerunde	Stadtpräsident Ernst Wohlwend	30'

Ende der Veranstaltung ca. 20.30 Uhr

3

Zukunftsbild 2030: Winterthur als bipolare Stadt



- 2 urbane Zentren
- 4 starke Quartierzentren
- Verbindung mit leistungsfähigen und wirtschaftlichen Verkehrsräumen

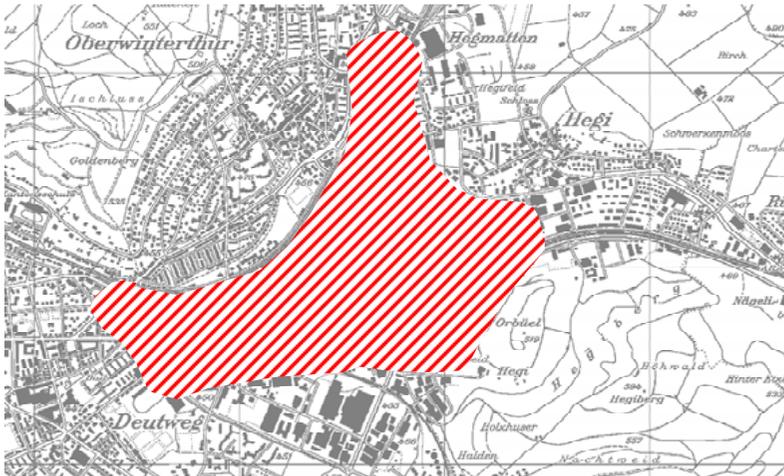
Quantitatives verlangt qualitatives Wachstum



Das quantitative Wachstum kommt sozusagen von selbst, das qualitative erfordert grosse gemeinsame Anstrengungen.

- Ein ungesteuertes Wachstum führt zu Beeinträchtigungen und stösst an Belastungsgrenzen.
- Eine attraktive Stadt braucht ein leistungsfähiges Verkehrssystem und Strassenräume mit hoher Aufenthaltsqualität.
- Verkehrsmassnahmen müssen auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt sein und helfen, die steigende Mobilität gut zu bewältigen.

Neuhegi-Grüze von gesamtstädtischer Bedeutung



Urbanes Zentrum

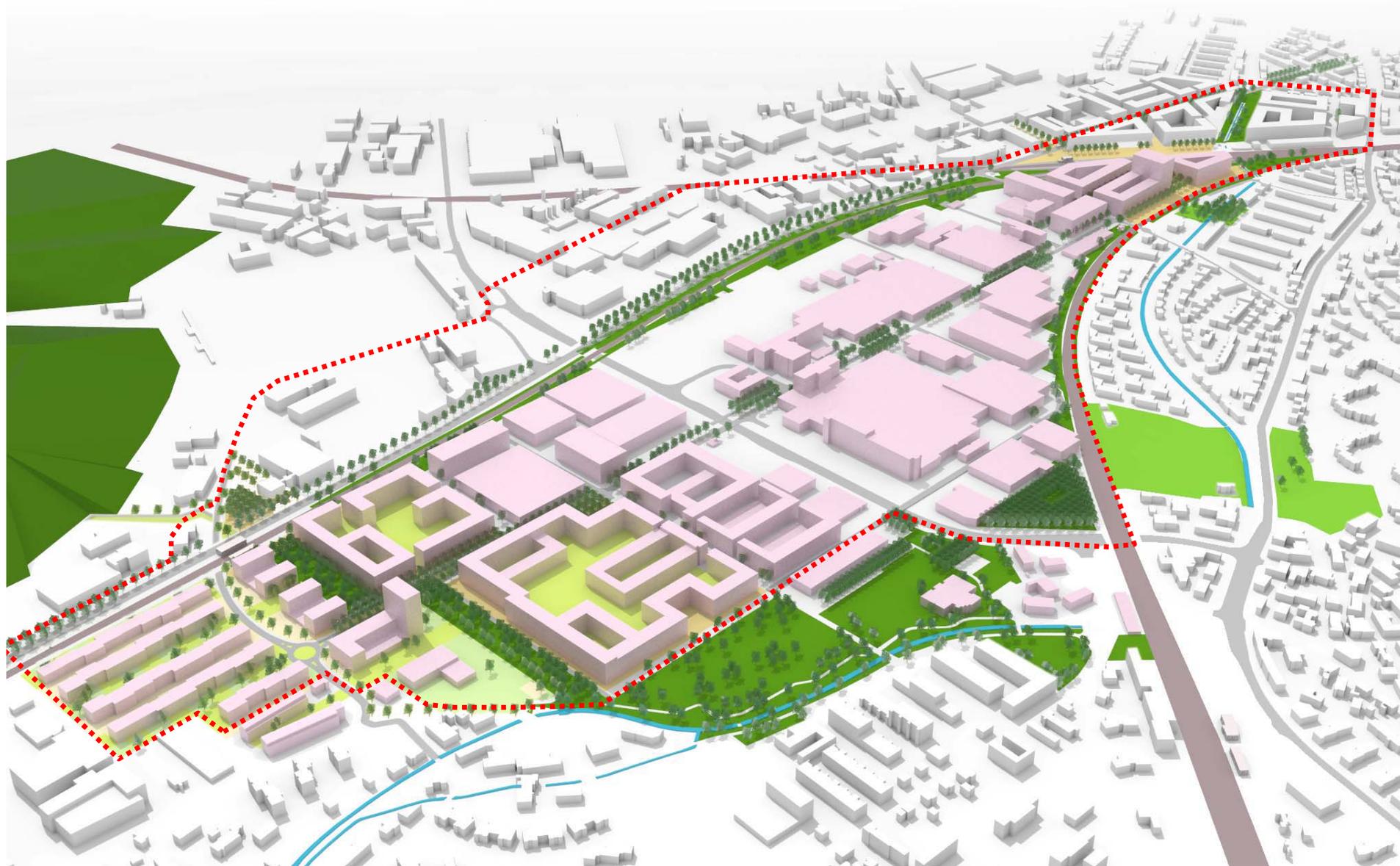
- Neuhegi-Grüze als zukünftiges zweites urbanes Zentrum der bipolaren Stadt
- Attraktives, gemischt genutztes und dicht bebautes Zentrum mit hoher Lebensqualität angestrebt



Zentrumsgebiet von kant. Bedeutung

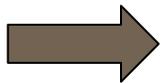
- Oberwinterthur/Grüze, eines von elf «Zentrumsgebieten von kantonaler Bedeutung»
- Im kantonalen Richtplan 1996 festgelegt, muss dichter als andere Gebiete bebaut werden

Planungen für einen attraktiven neuen Stadtteil



Zusätzlicher Verkehr als Folge laufender Entwicklungen

- Ansiedlung von 8'000 - 9'000 Arbeitsplätzen und ca. 3'700 Einwohner/innen im Gebiet der Planungszone Neuhegi-Grüze möglich
- Zusätzliches Potential für tausende Arbeitsplätze im Gebiet Grüzefeld vorhanden
- Bestehende Fachmärkte/Verkaufsflächen im Grüzefeld verursachen viel Verkehr zu Spitzenzeiten
- Neue Fachmärkte/grössere Verkaufsflächen sind zukünftig weitgehend ausgeschlossen

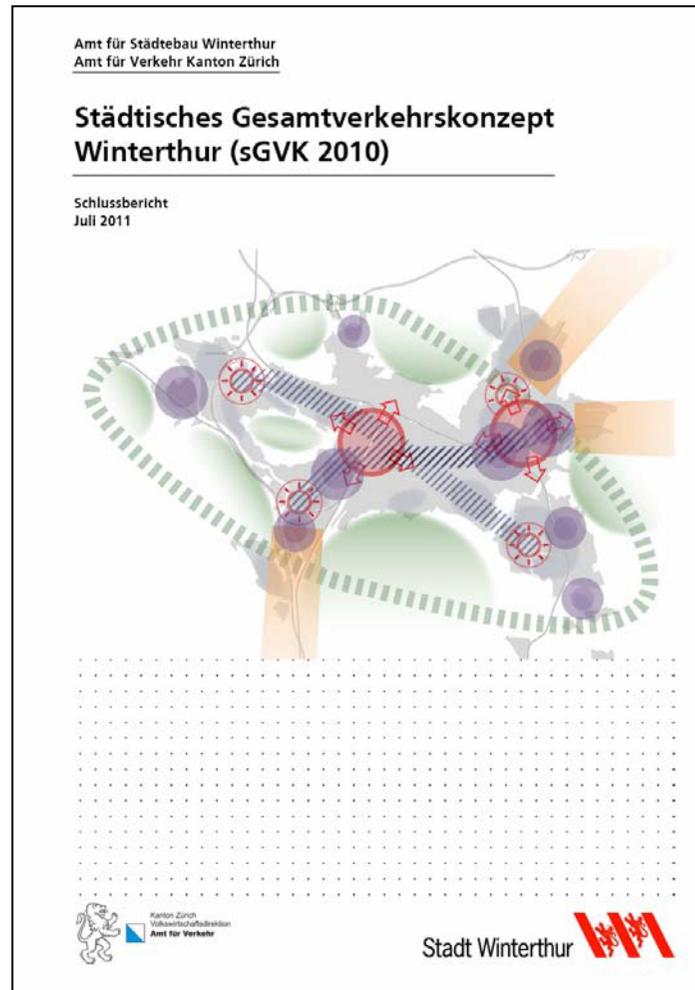


Laufende Entwicklung in Neuhegi-Grüze erzeugt zusätzlichen Verkehr, der möglichst stadtverträglich abgewickelt werden soll

Grundlagen und Herausforderungen Verkehr

Stadträtin Pearl Pedergnana

Grundlage für Verkehrspolitik der Stadt Winterthur

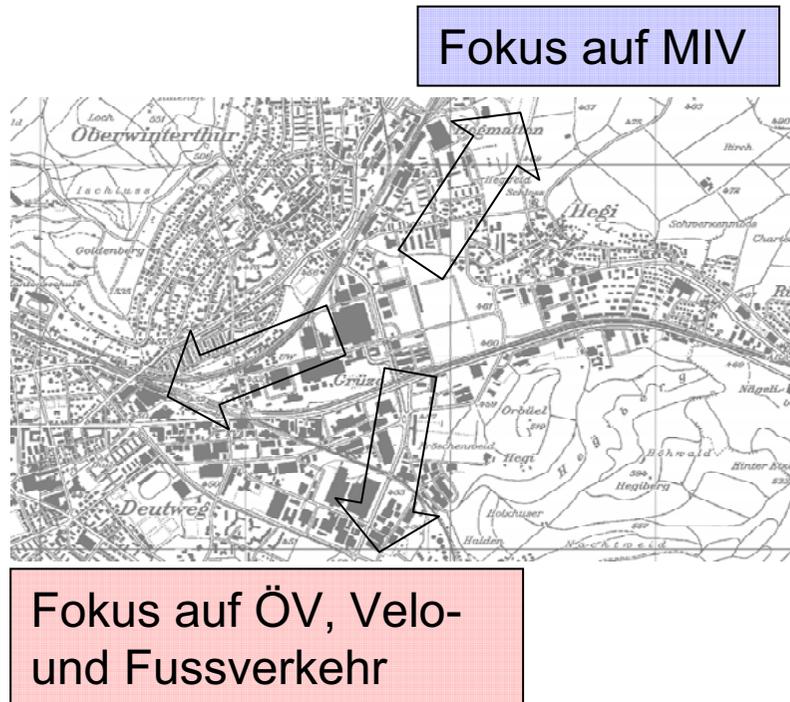


- Städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK)
- Einstimmige Zustimmung durch Gemeinderat im Okt. 2011
- Siedlungsentwicklung gemäss Zukunftsbild
- Ausrichtung Verkehrsmassnahmen schwergewichtig auf ÖV, Velo- und Fussverkehr
- Konzept in Zusammenarbeit mit Kanton
- Grundlage für Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung

Grundsätze aus Gesamtverkehrskonzept (sGVK)



- Verkehrskapazität beruht auf Personen- statt Fahrzeugbewegungen (beschränkter Raum)
- Einfallsachsen (z.B. St. Gallerstrasse) werden als ÖV-Hochleistungskorridore ausgebildet (⇒ ÖV-Bevorzugung hat oberste Priorität)
- Gestaltung Strassenräume: Wirtliche Situation für Fuss- und Veloverkehr, geringe Trennwirkung



- Optimale Verkehrserschliessung Neuhegi-Grüze braucht Gesamtlösung (Massnahmenpaket für ÖV, MIV und Velo- und Fussverkehr)
- Neuhegi-Grüze:
 - Mehrverkehr stadteinwärts vor allem mit ÖV und Langsamverkehr abwickeln
 - Für Mehrverkehr stadtauswärts braucht es eine neue Strasse

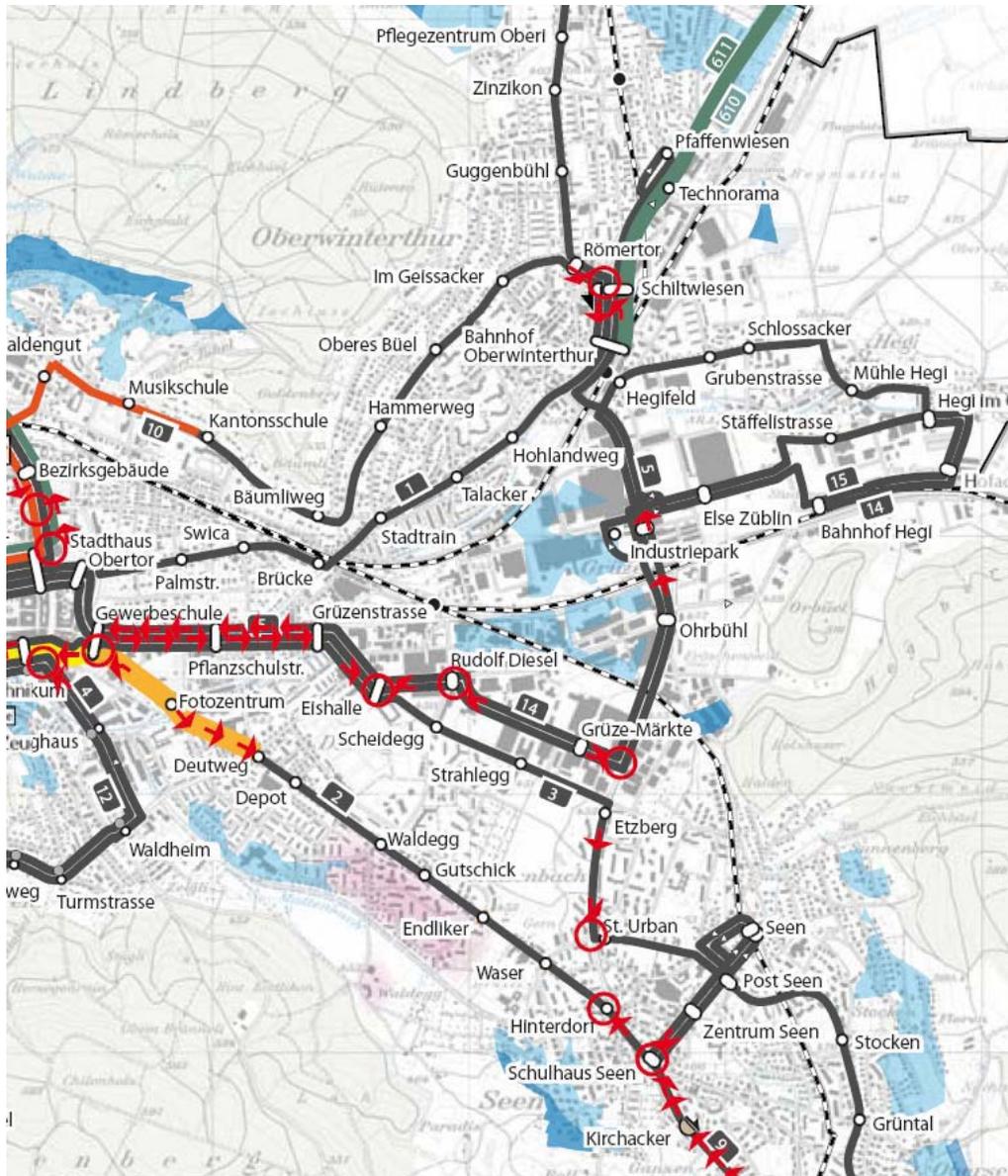


- Sicherstellung einer effizienten MIV-Erschliessung für ansässige und zukünftige Betriebe
- Lösung zur Zielerreichung, im Interesse aller Verkehrsträger und des Stadtteils:
 - Durchgehende, attraktive Langsamverkehrsverbindungen und Vernetzung mit umliegenden Quartieren
 - Stärkung ÖV stadteinwärts (z.B. Querung Bahnhof Grüze)
 - MIV-Zentrumserschliessung in Richtung Autobahn

Verkehrssituation und geplante Massnahmen

Raffael Noesberger, Gesamtleiter Verkehr

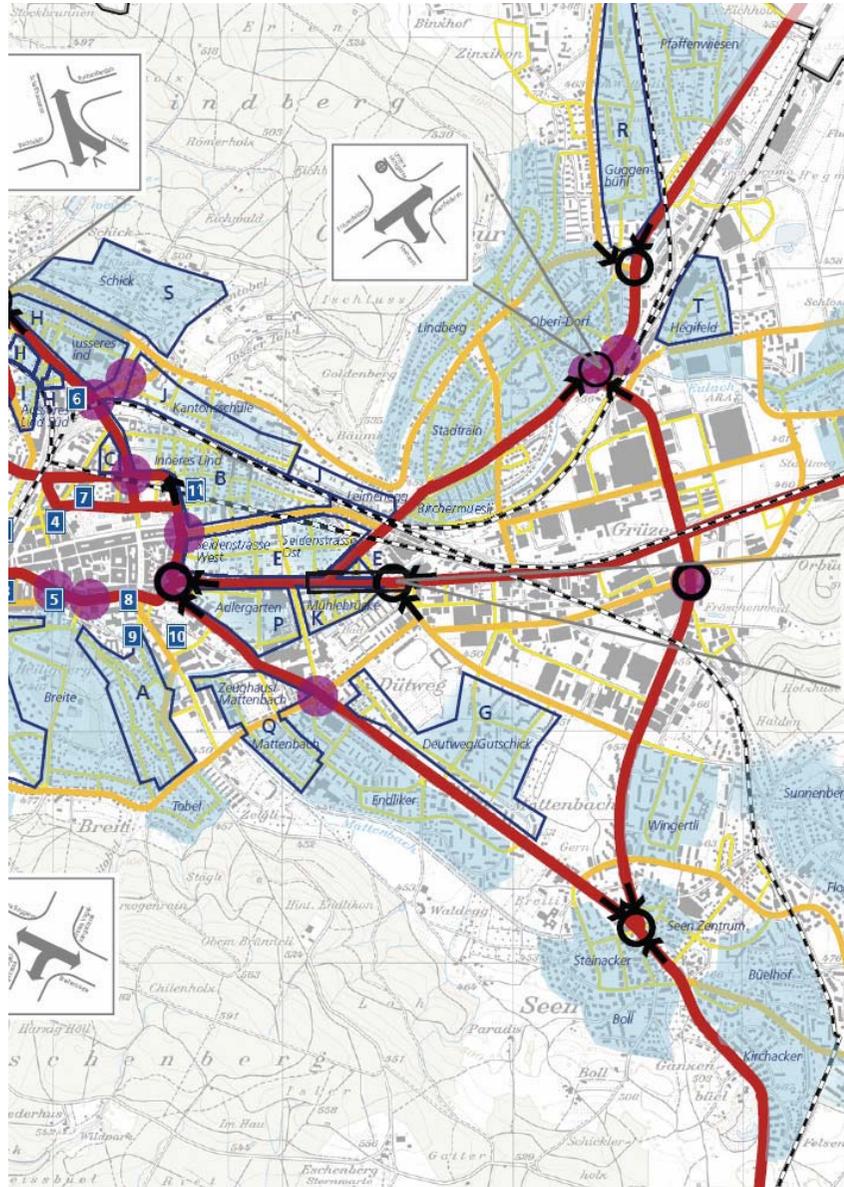
Verkehrsnetz: Öffentlicher Verkehr (ÖV)



Verlustzeiten öffentlicher Verkehr:

- Frauenfelder- / Stadlerstr.
- entlang Seenerstr.
- entlang Grüzefeldstr.
- entlang St. Gallerstr.

Verkehrsnetz: Motorisierter Individualverkehr (MIV)



Kapazitätsengpässe MIV:

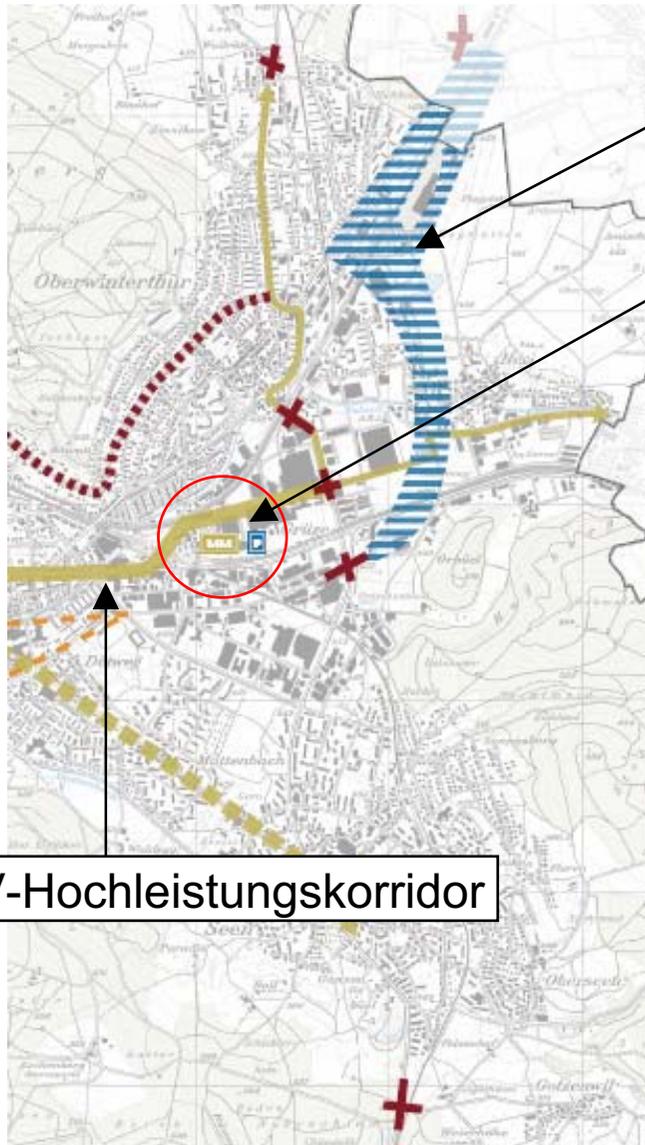
- entlang Frauenfelderstrasse
- entlang Seenerstrasse
- entlang St. Gallerstrasse

Verkehrsnetz: Schlussfolgerung



- Kapazitätsgrenze auf Einfallsachse ist in Spitzenstunde erreicht, z.T. überschritten
- Leistungssteigerung durch:
 - Förderung öffentlicher Verkehr (Fahrplanstabilität)
 - Attraktive und sichere Velo- und Fusswege und genügend Abstellplätze
 - Steuerung der Verkehrsmenge (Dosierung)
- Genügende MIV-Erschliessung für Gewerbe, Kunden, Bewohnende

Gesamtverkehrslösung Neuhegi-Grüze



Zentrumserschliessung
Neuhegi-Grüze

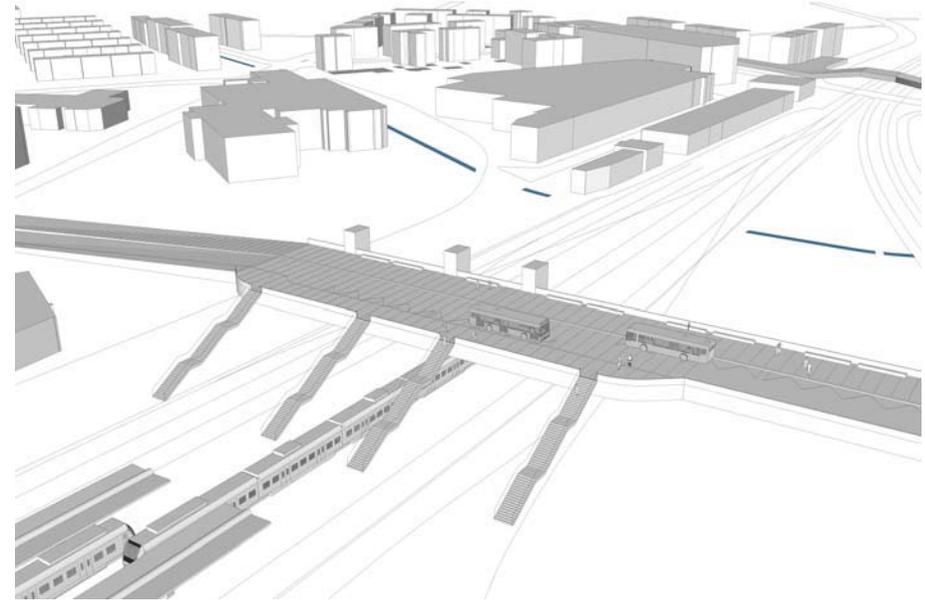
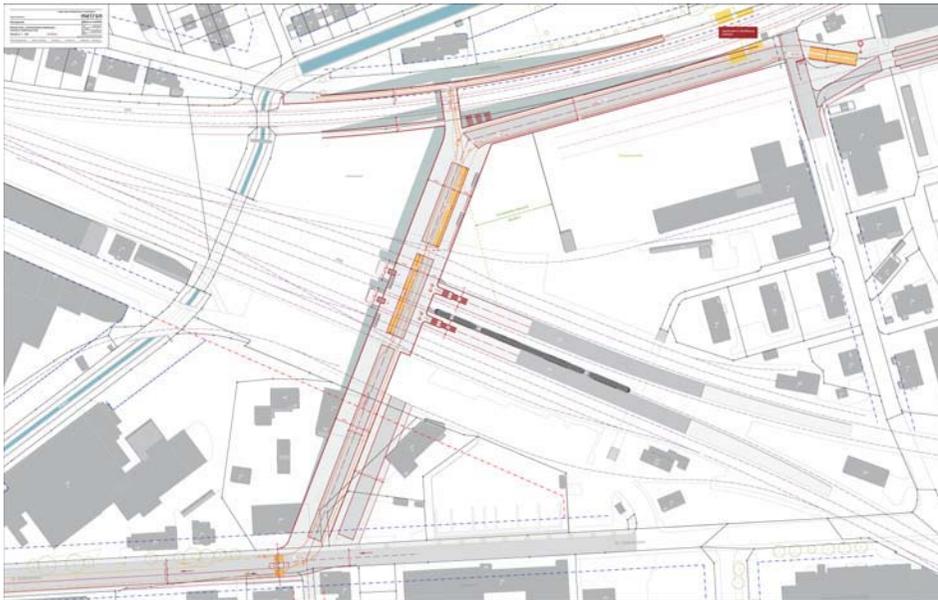
Querung Bahnhof Grüze
(für ÖV und LV)

ÖV-Hochleistungskorridor

Weitere Massnahmen:

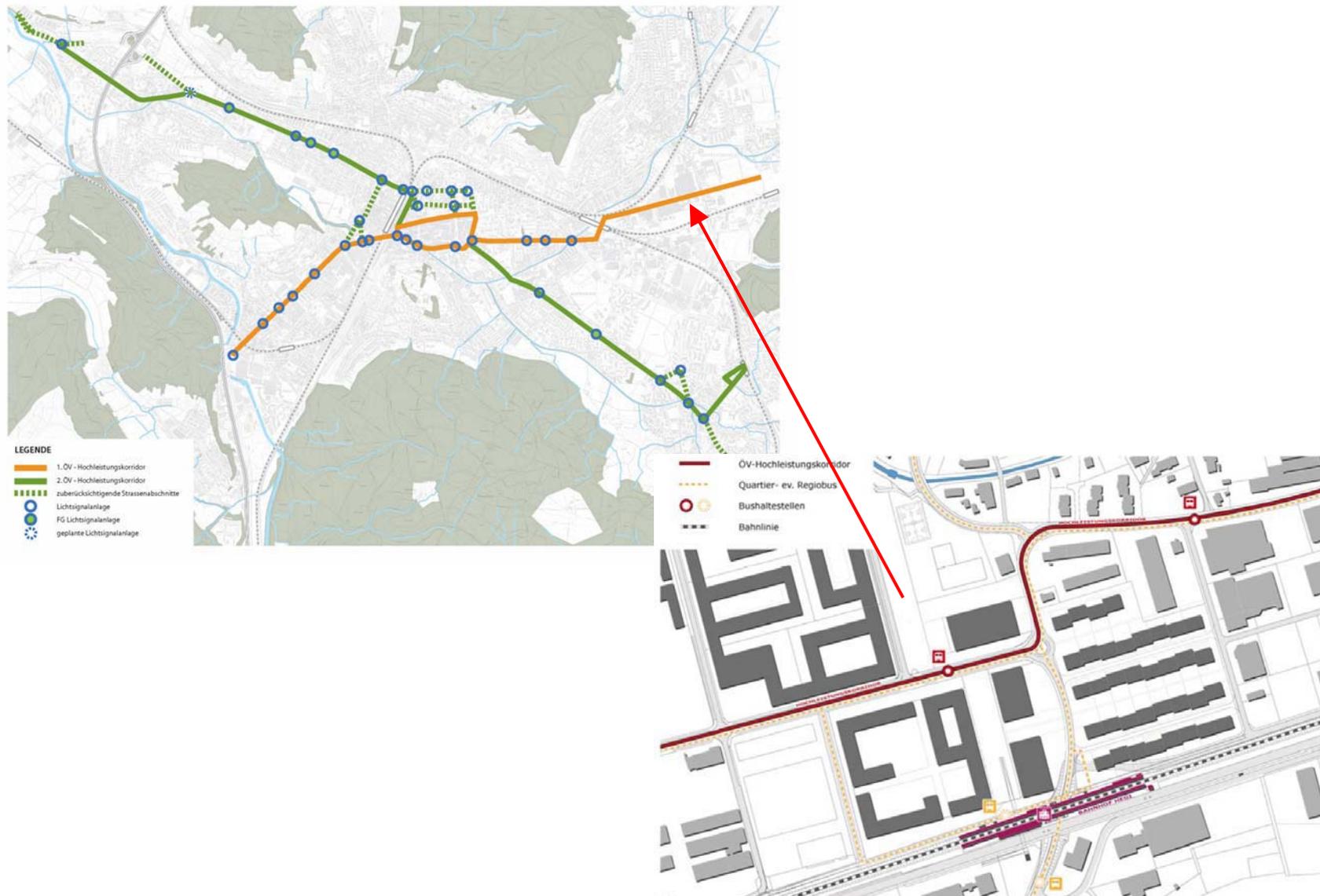
- Verbesserung für Velo- und Fussverkehr (u.a. Veloschnellrouten, attraktive und direkte Fusswege)
- Verkehrslenkung (z.B. Lichtsignalanlagen, Busspuren)
- Aufwertung Bahnhofumfelder
- Parkraumbewirtschaftung
- Mobilitätsmanagement
- 4. Teilergänzung S-Bahn

Bahnhof Grüze auf dem Weg zur Verkehrsdrehscheibe

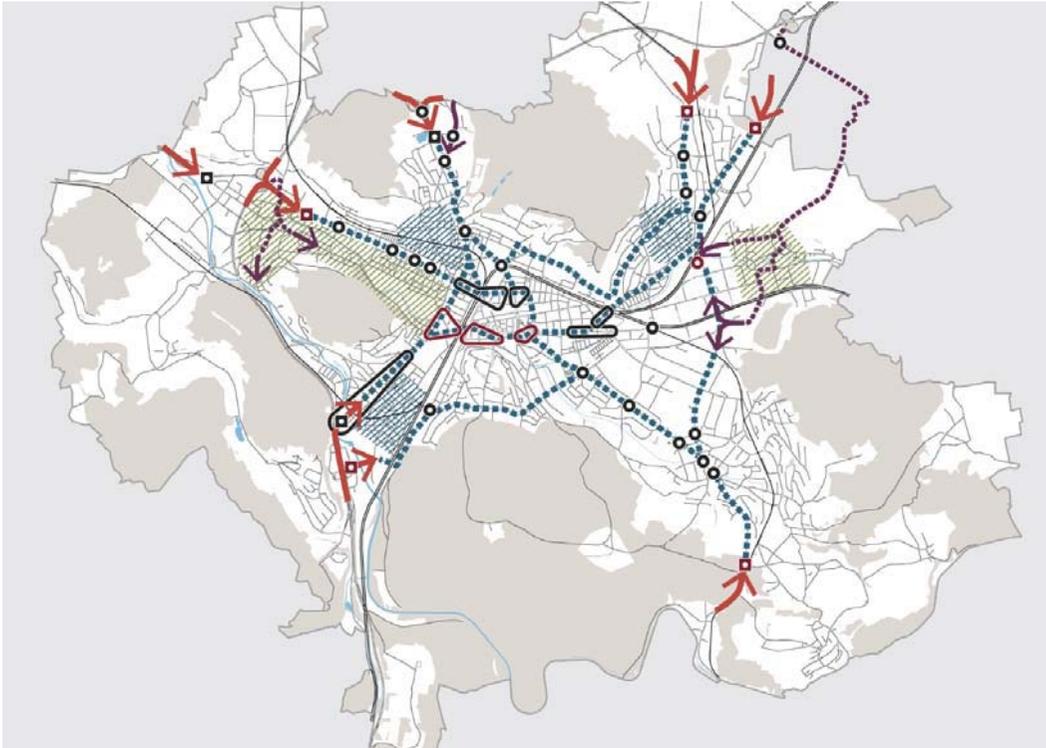


- Bahnhof Grüze Eingangstor zu Neuhegi
- Neue attraktive Querung für ÖV und Langsamverkehr

Sulzerallee wird zum ÖV-Hochleistungskorridor



Verkehrslenkung



- Verkehrsmenge mittels Lichtsignalanlage lenken (Dosierung)
- Ziel: Verkehrsfluss gewährleisten (insbesondere für ÖV)
- Staumanagement (Stau dorthin verlagern, wo er weniger «stört»)
- Nichts neues, wird heute schon praktiziert

Velo- und Fussverkehr



- Komfortable Velo- und Fusswege entlang der Gleise (z.B. Veloschnellrouten)
- Attraktive und grosszügige Zugänge ins Quartier (z.B. Ausbau Unterführung Hegistrasse oder beim Bahnhof Grüze)



Aufwertung der Bahnhofumfelder



Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze



- Neue Erschliessungsstrasse (Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze)
- Korridor festgelegt (aufgrund verkehrlicher Wirkung)
- Angestrebter Baubeginn 2018 (Teilfinanzierung aus Agglomerationsfonds)
- Planungsstudie erarbeitet 2011/2012

Ganzheitliche Lösung für nachhaltige Entwicklung

- Um die Entwicklung in Neuhegi-Grüze nachhaltig zu gewährleisten braucht es ein Paket von Verkehrsmassnahmen
- Die verkehrlichen Schlüsselprojekte sind:
 - ÖV-Hochleistungskorridor (Achse Sulzerallee - St. Gallerstrasse – HB)
 - Querung Grüze
 - Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze
 - Attraktive und sichere Wege für Langsamverkehr
- Neue Erschliessungstrasse unterstützt diese Entwicklung und sichert Kapazität für den ÖV und kanalisiert den Verkehr (weniger «Ausweichverkehr»)

Planungsstudie Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze

Raffael Noesberger, Gesamtleiter Verkehr

Arnd Bärsch, Projektleiter ewp Ingenieure | Planer | Geometer

Bedarfsnachweis

Warum Neuerschliessung?

- Die Verkehrserschliessung hält mit der Siedlungsentwicklung nicht Schritt.
- Neben Ausbau ÖV (z.B. Bhf. Grüze) und Fuss-/Radverkehr (z.B. Veloschnellrouten) ist auch eine Strassenergänzung stadtauswärts nötig.

→ Lösungssuche seit fast 20 Jahren

Beispiele:

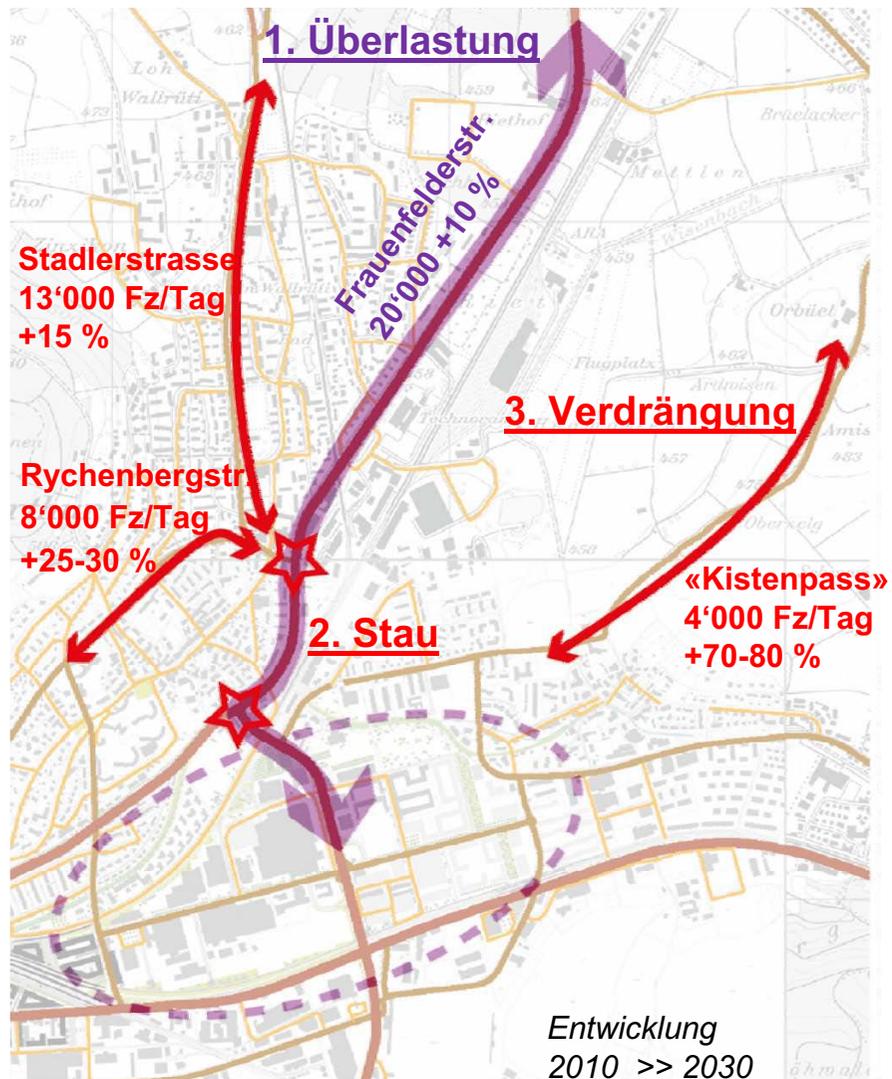
- «Entlastungsstrasse Oberwinterthur»
(Richtplaneintrag, Aggloprogramm 1. Gen.)
- «Süd-Ost-Umfahrung»
(Verzicht zugunsten A1-Ausbau)



27

Bedarfsnachweis

Was passiert bei einem Verzicht auf die Zentrumserschliessung?

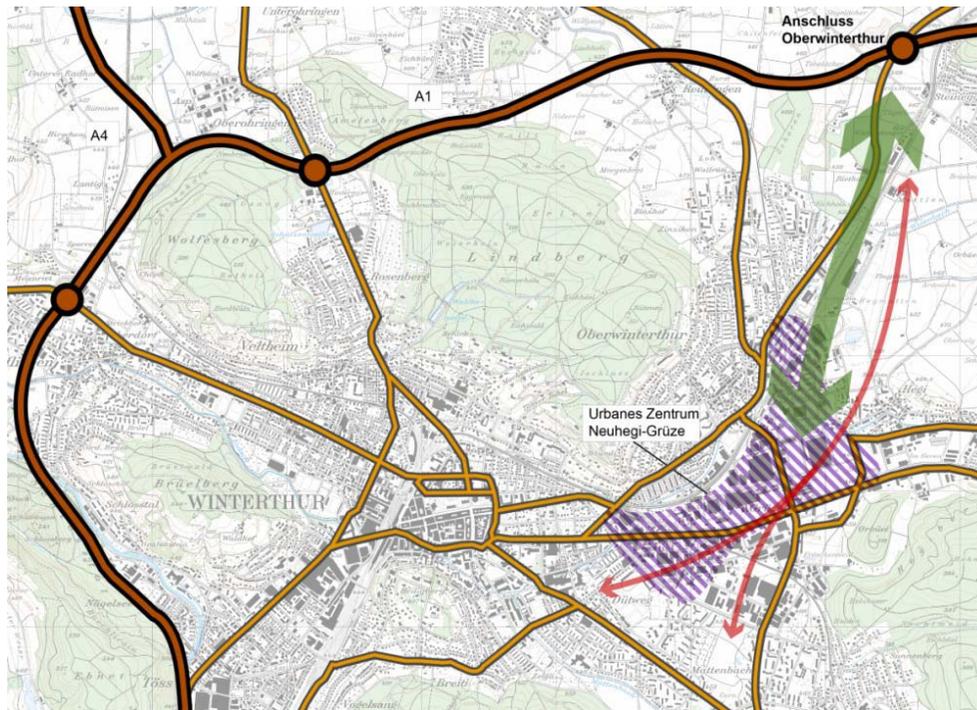


- weitere Verkehrsüberlastungen, v.a. Frauenfelder-/Seenerstrasse
- mehr Stau, ÖV-Behinderungen, Erreichbarkeitsnachteile
- Verkehrsverdrängung auf Parallelrouten, in Quartiere, auf Schleichwege



Welche Funktion hat die neue Zentrumserschliessung?

- zentrale, direkte Anbindung Neuhegi-Grüze ↔ Autobahn Oberwinterthur
- Entlastung/Stabilisierung Hauptnetz (Frauenfelder-/Seenerstrasse)
- **keine** Süd-Ost-Umfahrung «light» für den Durchgangsverkehr



Welcher Strassentyp ist vorgesehen?

- keine «Autobahn»

Bsp. Salomon-Hirzel-Strasse
(> 20'000 Fahrzeuge/Tag)

sondern ...

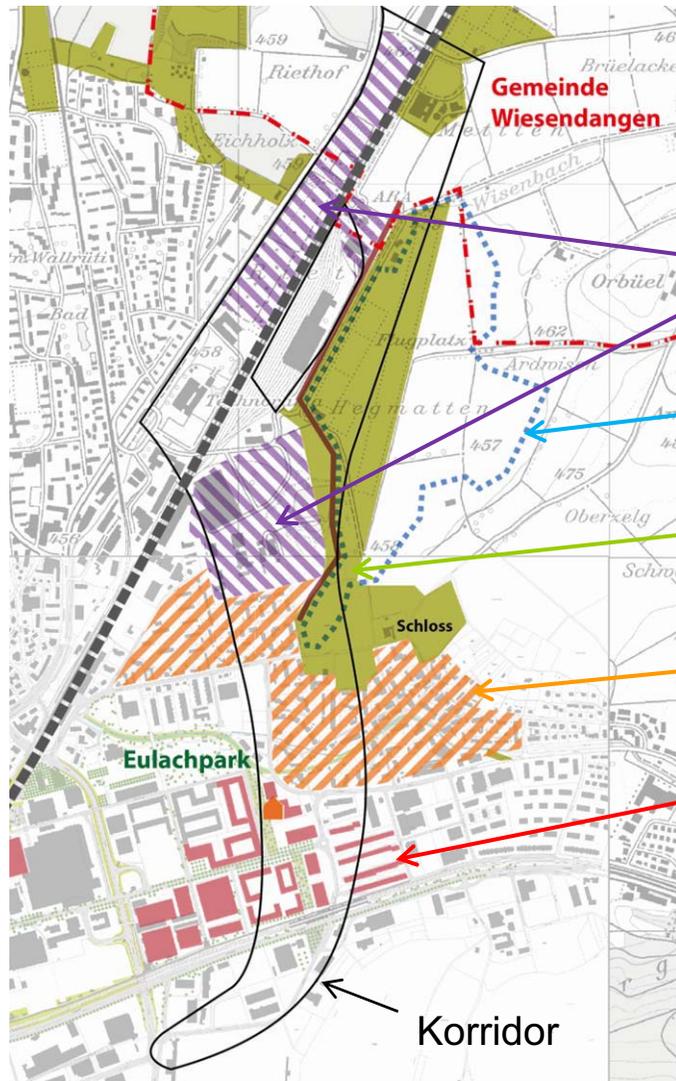
- 2-spurige städtische Strasse

Bsp. Stadlerstrasse
(ca. 10'000-13'000 Fahrzeuge/Tag)



Planerische Herausforderungen

Räumliche Konflikte und konkurrierende Ansprüche



Industriearale / SBB-Linie

Hochwasserprojekt Hegmatten

Freihalte- / Erholungszonen, Sportanlagen

Bestehende Wohngebiete

Diverse Arealplanungen Neuhegi
(u.a. Schulhausprojekt)

ausserdem: Grundwassereinzugsgebiet

Vom Korridor zum Variantenfächer

Anschlusslage an der Frauenfelderstrasse?

Art der Anbindung in Neuhegi-Grüze?

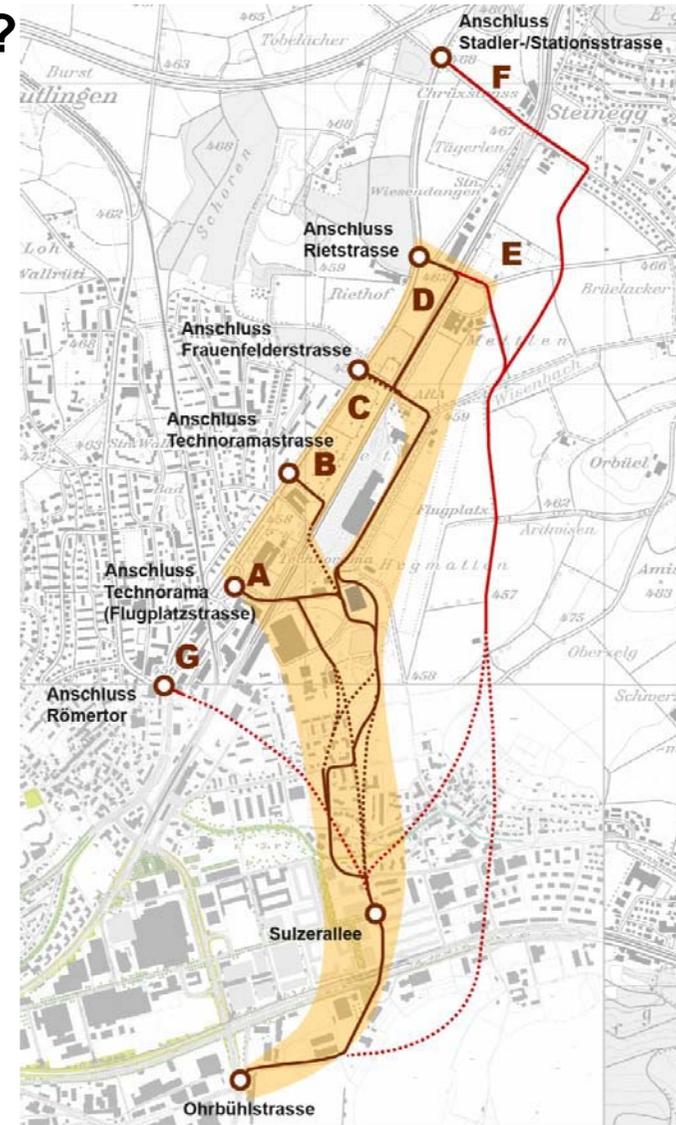
Gibt es Alternativen zum Korridor?

→ 4 Varianten *im* Korridor (A-D)

→ 3 weitere Varianten *ausserhalb* (E, F, G)

Beurteilungskriterien:

- Tech. Machbarkeit (Geometrie, Grundwasser)
- Verkehrswirkung (Erschliessung, Entlastung)
- Raumwirkung (Stadt, Landschaft, Umwelt)
- Realisierungsrisiken (planerisch und politisch)
- Aufwand / Kosten



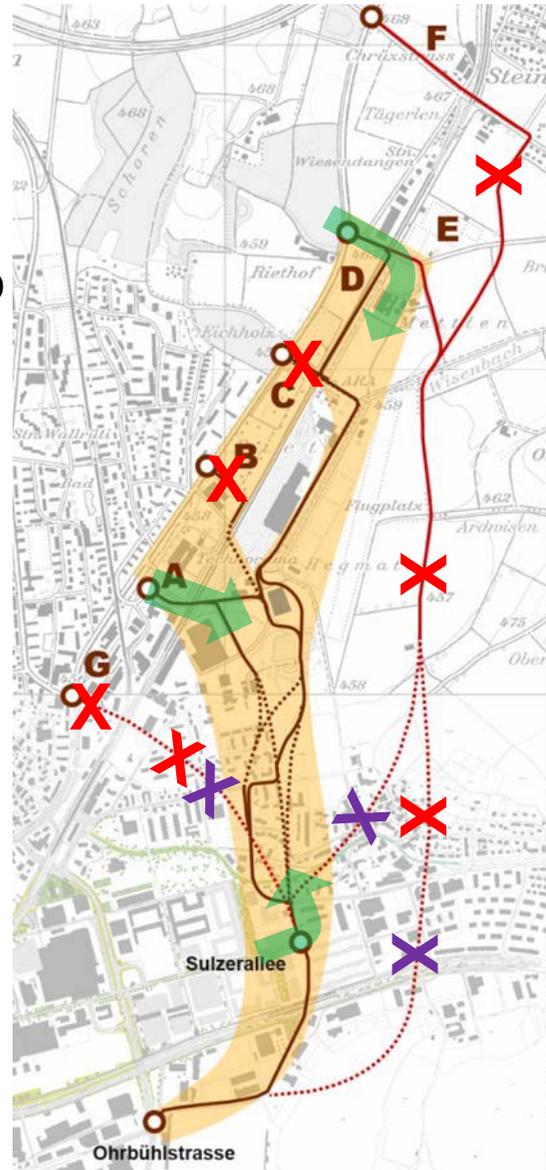
32

Vorauswahl für Variantenvertiefung

Erkenntnisse:

Der Korridor ist plausibel

Linienführungen ausserhalb werden nicht weiterverfolgt



Ausschlussgründe:

Siedlungsgebiet
Wiesendangen

Tech. Machbarkeit
(Geometrie, Grundwasser)

Landschaft /
Erholungsgebiet

Städtebauliche Situation

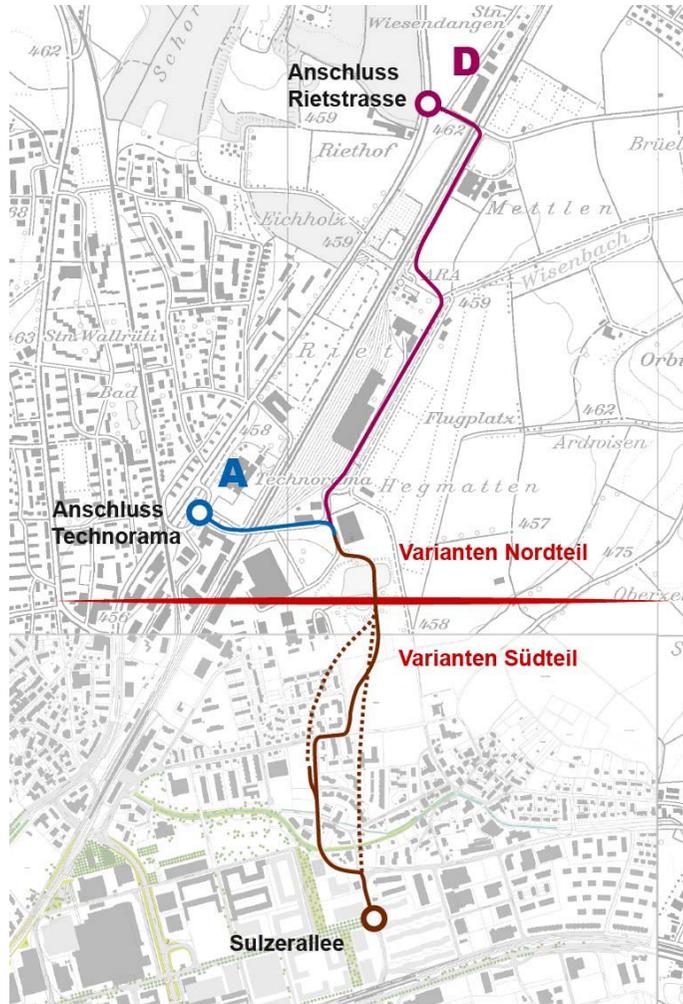
Verkehrswirkung

Kosten X
(Neubaustrecke/Tunnel)

Variantenvertiefung abschnittsweise

1. Nordteil: Anschluss Frauenfelderstrasse / Querung SBB

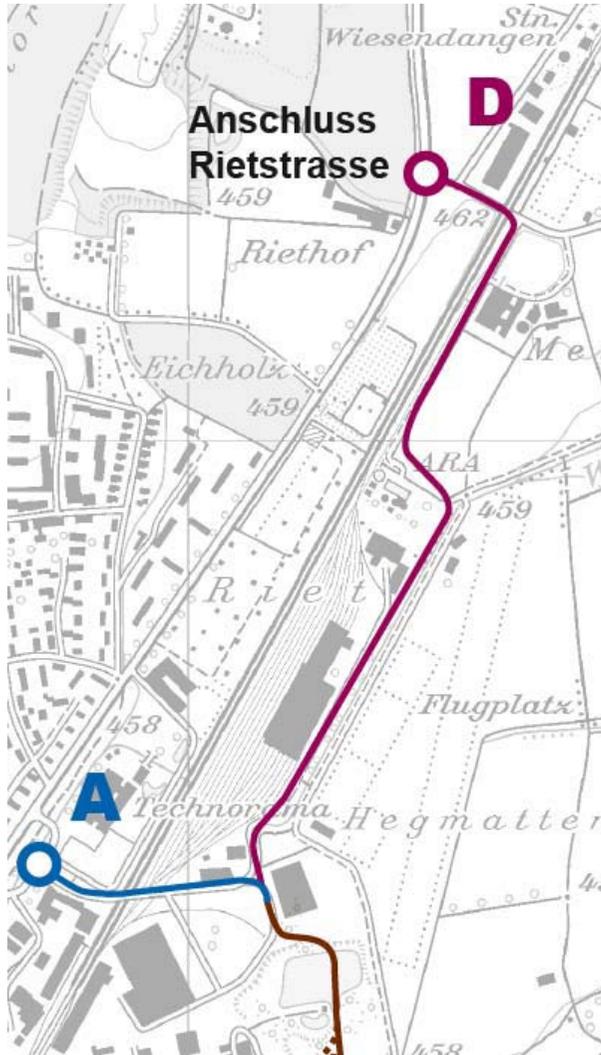
2. Südteil: Durchfahrt Hegi



→ unabhängige, flexible Beurteilung möglich

Variantenvertiefung - Nordteil

Variante D – Anschluss Rietstrasse



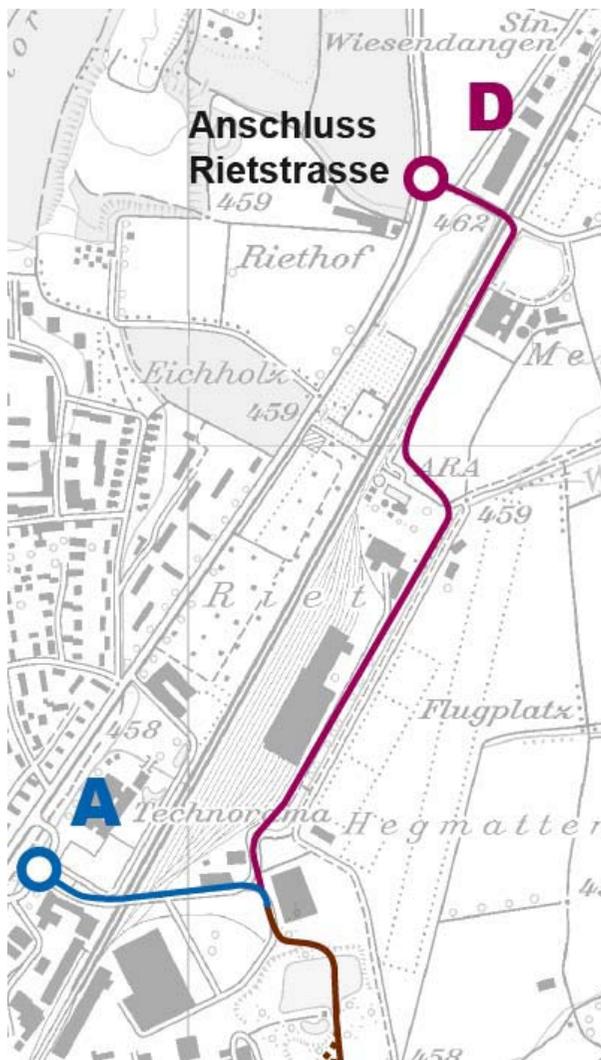
Herausforderungen:

- Anschlussknoten
- SBB-Unterführung
- Raumkonflikt Industrie
- Störfallsicherheit
- Naherholungsgebiet / Sportanlagen
- Hochwasserprojekt Hegmatten



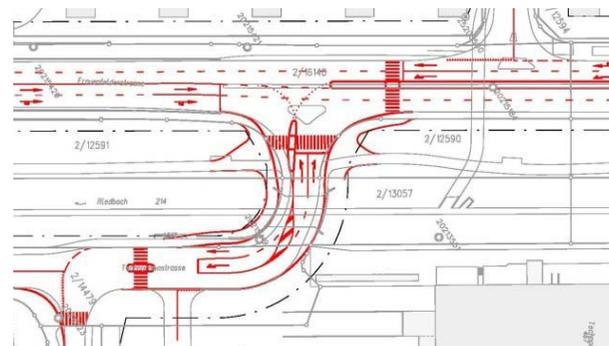
Variantenvertiefung - Nordteil

Variante A – Anschluss Technorama



Herausforderungen:

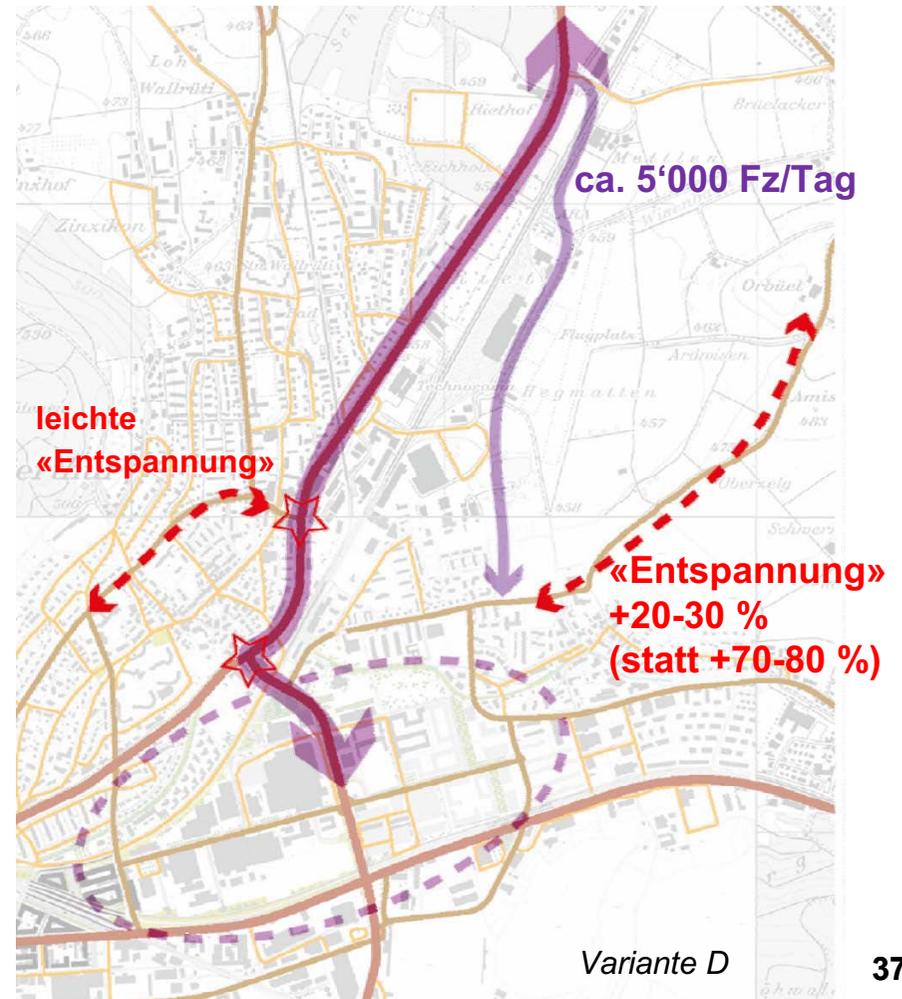
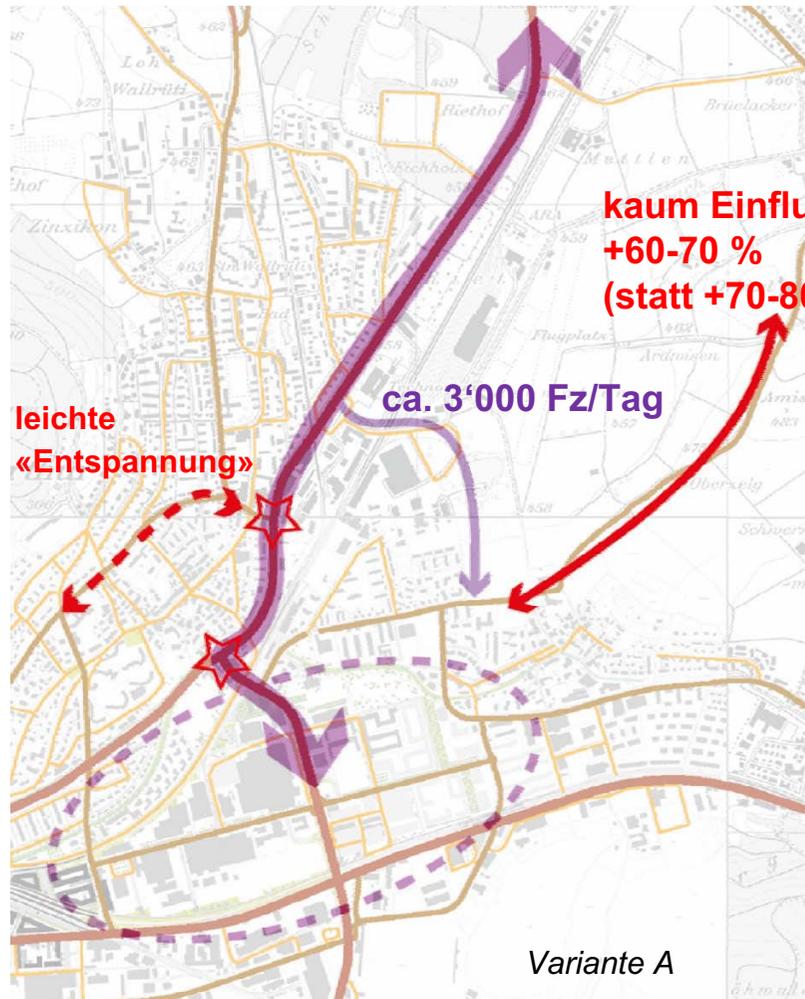
- Anschlussknoten, Erschliessung Technorama
- Hochwasserprojekt Hegmatten



36

Verkehrliche Aspekte - Verlagerungseffekte

Verkehrsverdrängungseffekte sind allein durch Neuerschliessung nicht wirksam vermeidbar (unabhängig vom Anschluss Frauenfelderstr.)

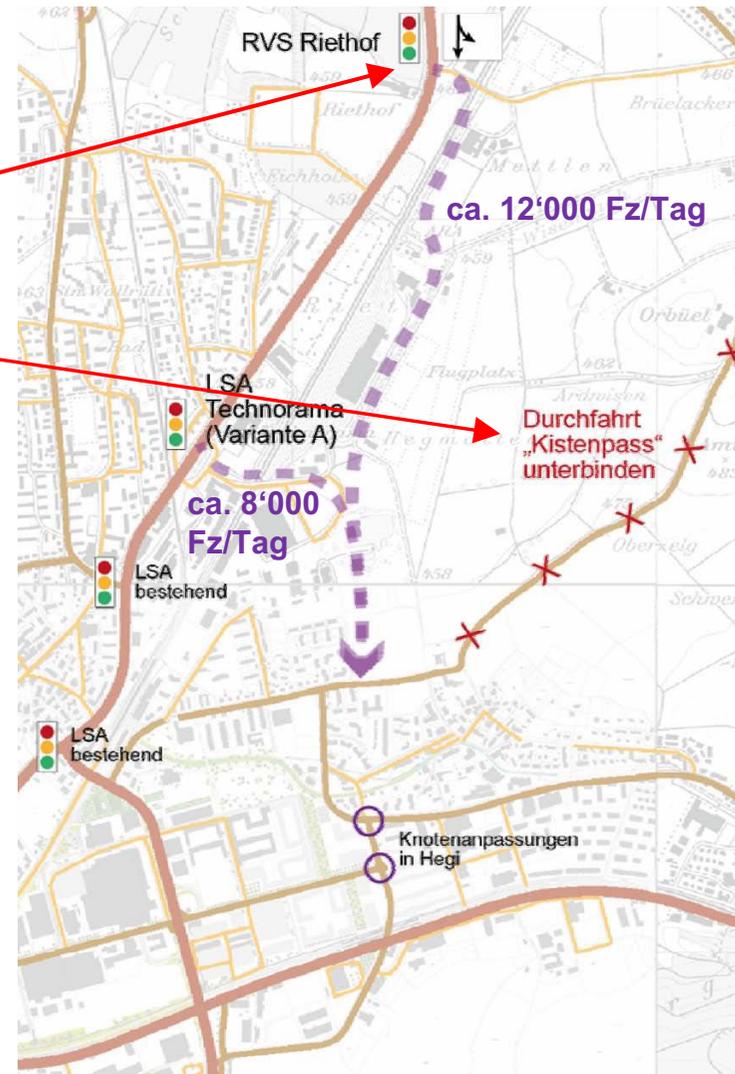


37

Verkehrliche Aspekte – Flankierende Massnahmen

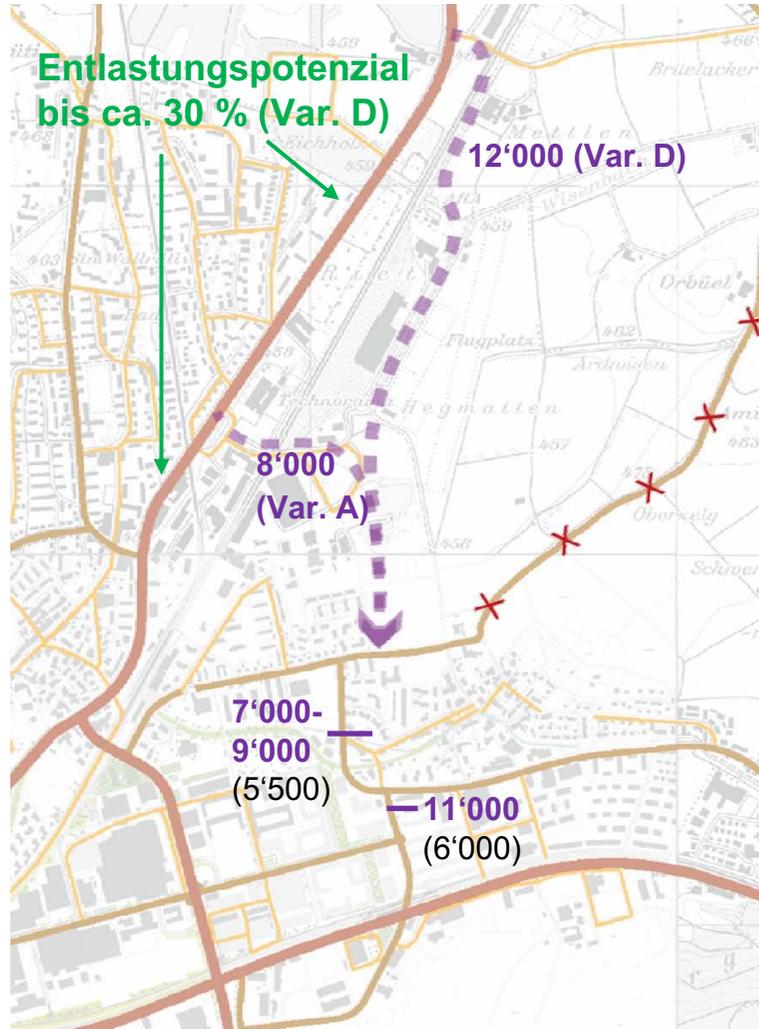
Flankierende Massnahmen erforderlich!

- Verkehrsdosierung
Frauenfelderstrasse
Regionale Verkehrssteuerung (RVS)
bereits geplant
- Sperrung Birchwaldstr. («Kistenpass»)
bei Anschl. Riethof (Var. D) zwingend



Verkehrliche Aspekte – max. Belastungen

Je nach Abschnitt ca. 8'000-12'000 Fz/Tag
(im Endzustand)



Rychenbergstrasse (Nord) 6'000-7'000



Stadlerstrasse 10'000-13'000



Breitestrasse 13'000-15'000

Variantenvertiefung – Südteil

Ist ein Tunnel möglich?

→ 2 Tunnelvarianten untersucht



- Tunnel kurz (Anschluss Rümikerstr.):
Wohnquartiere teilweise entlastet
aber:
hohe Kosten, **unzulässig bzgl. Grundwasser**,
Nachteile für Siedlungsentwicklung
(Flächenverbrauch)
- Tunnel lang (Anschluss Sulzerallee):
Schonung (heutiger) Wohnquartiere,
technisch evtl. möglich
aber:
höchste Kosten, Konflikte Grundwasser,
Raumkonflikt mit geplanter Überbauung

Variantenvertiefung – Südteil

Tunnelvarianten sind nicht realistisch

- **Grundwasserproblematik:** restriktive Bewilligungspraxis
- **Finanzierung Bund unrealistisch:** schlechte Bewertung Aggloprogramm
- **Strassencharakter:** eher auto-orientiert statt Gesamtverkehrslösung
- **Kosten:** Tunnel ab Sulzerallee 45 – 80 Mio. Mehrkosten (Verhältnismässigkeit?)
- **städtebaulicher „Flurschaden“:** Beeinträchtigung Zentrumsentwicklung

Variantenvertiefung – Südteil

Durchfahrt Quartier Hegi verträglich gestalten

- Oberirdische Linienführung muss sich an bestehender Infrastruktur orientieren
- siedlungsverträgliche Integration mit flankierenden Massnahmen
- Raumkonflikt Hochwasserprojekt lösbar



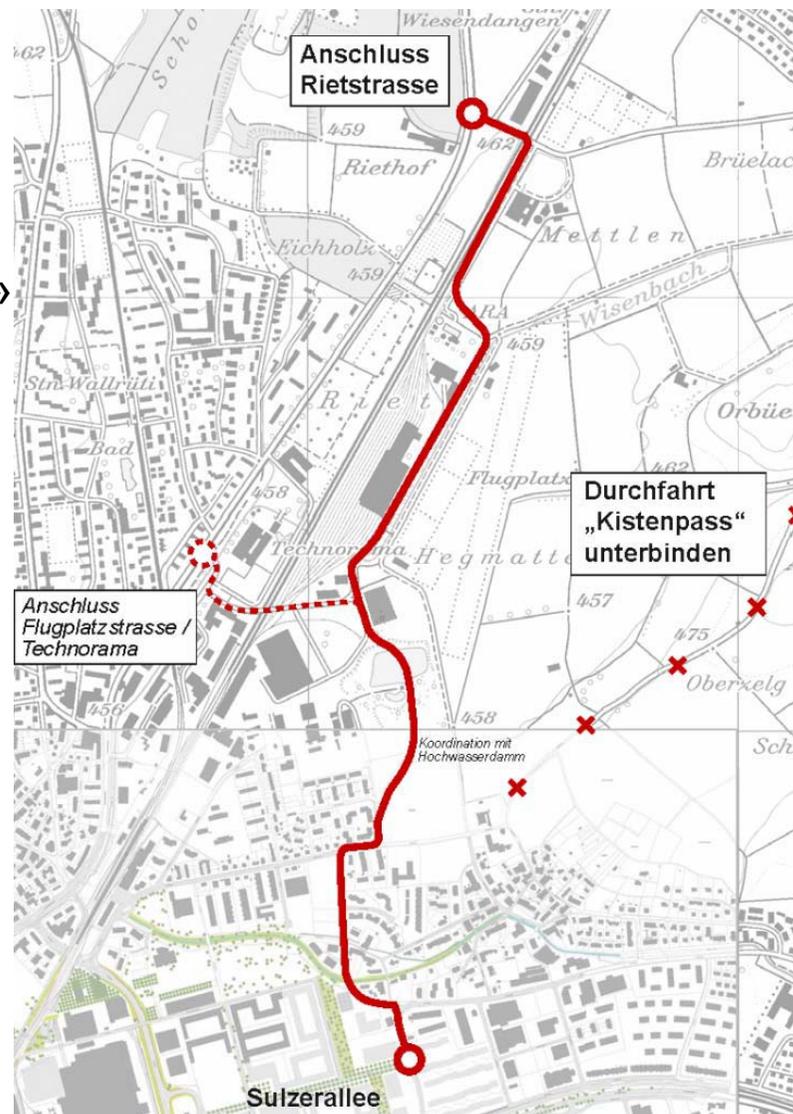
42

Schlussfolgerung aus Planungsstudie

- Nur eine oberirdische Linienführung ist zielführend und realistisch
- Flankierende Massnahmen nötig (Lichtsignalanlage, Sperrung «Kistenpass»)
- Anschluss Rietstr. verkehrlich besser, aber grössere Realisierungsrisiken
- siedlungsverträgliche Gestaltung in Hegi zwingende Voraussetzung

Entscheid Stadtrat:

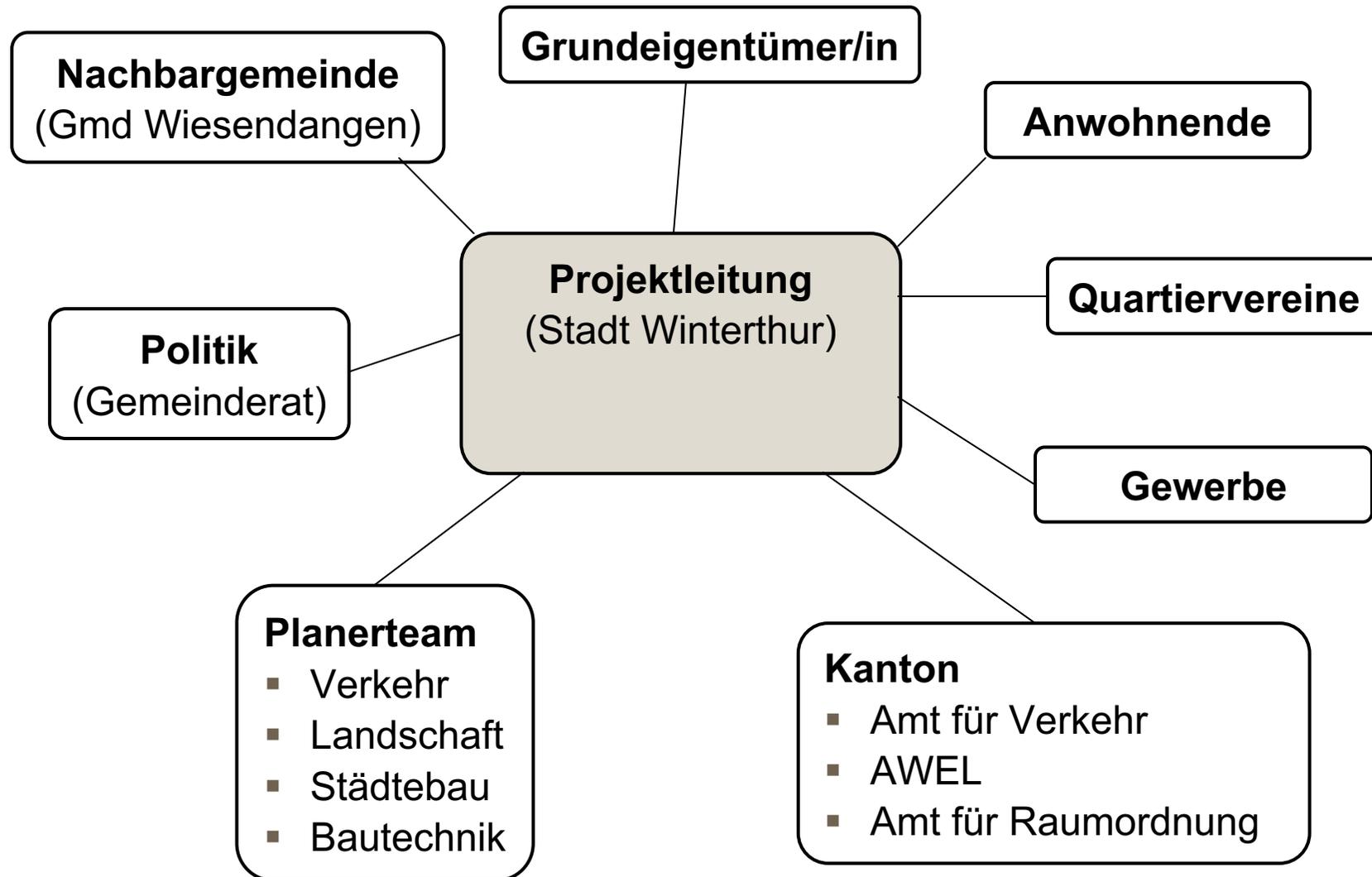
- Variante D (Rietstrasse) als Massnahme in Aggloprogramm aufnehmen,
- Variante A (Technorama) bleibt als Option erhalten



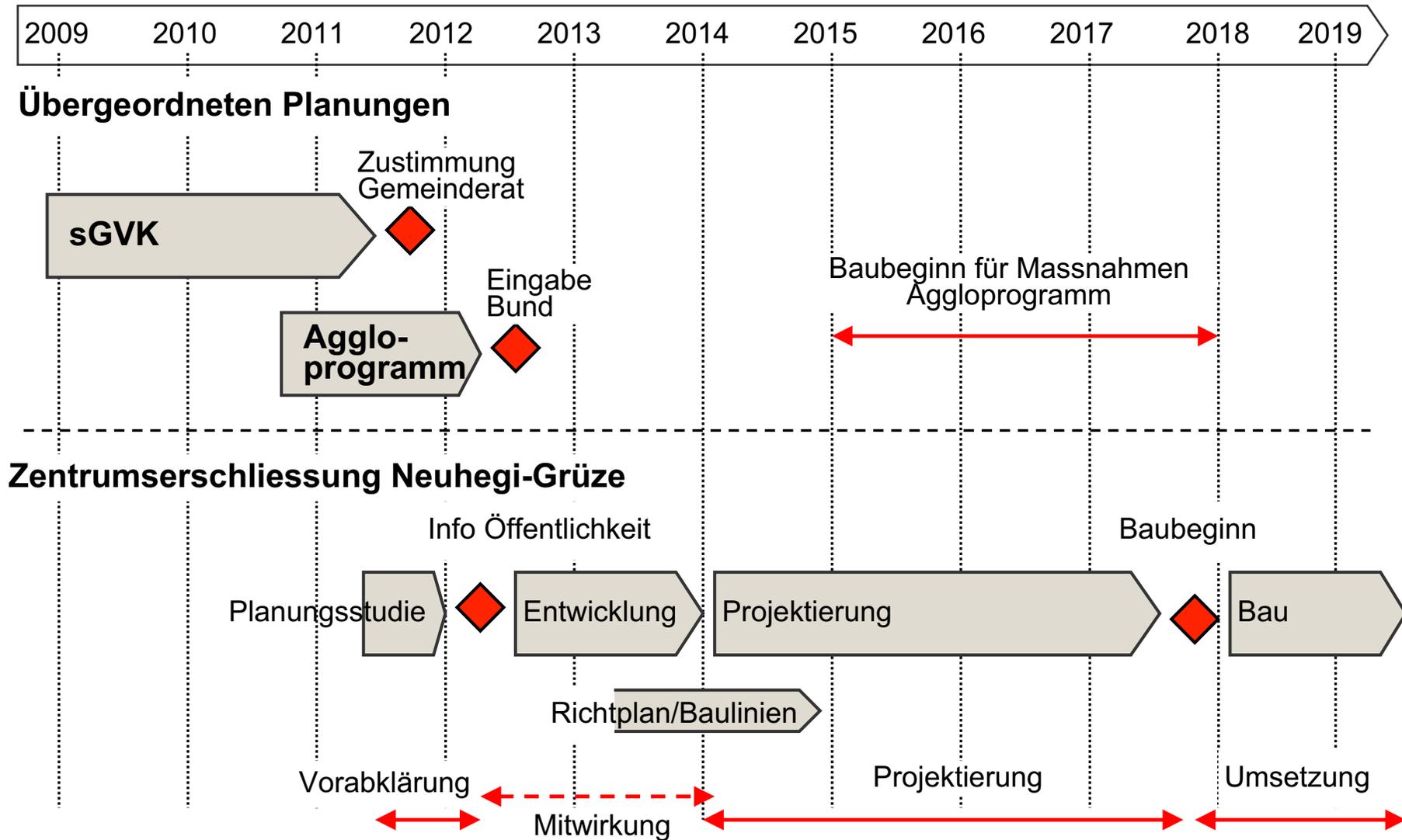
Weiteres Vorgehen, Mitwirkungsmöglichkeiten

Pearl Pedergnana, Stadträtin

Viele Beteiligte



Ambitiöser Zeitplan ...



Miteinbezug der Beteiligten ...

- Die Planungsstudie ist noch kein Projekt!
- Linienführung ist noch NICHT parzellengenau festgelegt
- Aufgrund dieser Studie können nun Gespräche mit den Grundeigentümern und der betroffenen Bevölkerung stattfinden
- Handlungsspielraum: Ausgestaltung der Strasse, genaue Linienführung festlegen, flankierende Massnahme (u.a. Sperrung «Kistenpass»)

Meilensteine

Was	Wann	Wer
Mitwirkung der Bevölkerung / Grundeigentümer (Prozess aufgleisen in Rücksprache u.a. mit QV)	10.05.2012	Stadt und betroffene Bevölkerung / Grundeigentümer/innen
Richtplanung	ab 2013	Stadt, RWU, Kanton, Private
Baulinien	ab 2013	Stadt, Private
Projektierungskredit	ab 2013	Gemeinderat, evt. Volksabstimmung
Baukredit	2017/2018	Volksabstimmung

Nächste Besprechung im Quartier: 10. Mai 2012

Mitwirkung – Erste Inputs und Mitwirkung im Detail festlegen

⇒ **Donnerstag, 10. Mai 2012 um 19 Uhr im Kongresszentrum (Parkarena)**

Was kann diskutiert werden?

- Ausgestaltung der Strasse, genaue Linienführung, flankierende Massnahmen

Was ist übergeordnet?

- Notwendigkeit der Strasse, grundsätzliche Linienführung

Teilnehmende Stadt, unter anderem:

- Stadträtin Pearl Pedergnana
- Raffael Noesberger, Gesamtleiter Verkehr
- Nicole Weissenberger, Quartierentwicklung

Fragen und Diskussion

Moderation: Stadtpräsident Ernst Wohlwend