

Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze

## Kooperatives Planungsverfahren und Variantenentscheid

Bericht



## Zusammenfassung

Vorgeschichte	Der Kanton hat 1995 das Gebiet Oberwinterthur / Grüze als Zentrumsgebiet von kantonalen Bedeutung festgelegt. Bereits damals war klar, dass die Erschliessung des Gebiets für die Dichte eines Zentrumsgebiets ungenügend war. Der Grosse Gemeinderat hat 1998 daraufhin die «Entlastungsstrasse Oberwinterthur» in den kommunalen Verkehrsplan aufgenommen, dieses Element wurde in der Folge in den regionalen und später den kantonalen Richtplan übernommen.
Bipolare Stadt und sGVK	Mit dem städtischen Gesamtverkehrskonzept 2010 wurde das Zukunftsbild einer bipolaren Stadt entworfen. Neuhegi / Grüze soll dabei die Funktion eines zweiten Stadtzentrums übernehmen. Da die im Richtplan eingetragene Linienführung der «Entlastungsstrasse Oberwinterthur» einerseits durch die zwischenzeitlich erfolgte bauliche Entwicklung nur noch mit grossen Schwierigkeiten und weit höheren Kosten realisierbar gewesen wäre und sich andererseits deutlicher zeigte, dass die verkehrliche Wirkung ungenügend und die neu geschaffenen verkehrlichen Probleme auf der Seenerstrasse kaum lösbar wären, wurden gleichzeitig neue Lösungen für die strassenseitige Erschliessung des Zentrumsgebiets gesucht. Diese neue Zentrumserschliessung ist nur eine Massnahme eines ganzen Pakets, dass eine genügende Erschliessung des Gebiets mit allen Verkehrsträgern sicherstellen soll (z.B. Querung Grüze für den öV, Veloschnellrouten und attraktives Fusswegnetz für den Langsamverkehr).
Notwendigkeit einer Strasse	Selbst wenn die künftige Entwicklung des Gebiets bezüglich der Nutzungen und der Ausnützung zurückhaltend angenommen wird, resultiert für Neuhegi und das Grüzefeld eine Verdoppelung der im Gebiet verursachten Personenbewegungen gegenüber heute. Da das Strassennetz während der Spitzenzeiten bereits heute gesättigt ist, ist eine weitere Verkehrszunahme nicht möglich; da der Stadtbus bereits heute stark unter den regelmässig auftretenden Staus leidet, müssten die Verkehrsmengen im Gegenteil zugunsten des öffentlichen Verkehrs sogar leicht reduziert werden. Selbst wenn der Modal Split gegenüber heute massiv verbessert wird (von heute 55% auf unter 30% MIV-Anteil), hätte der Verzicht auf die Zentrumserschliessung negative Auswirkungen auf Seener-, Frauenfelder-, Rychenberg-, Stadler- und Rümikerstrasse. Die Verlustzeiten der Busse nähmen weiter zu und die Zuverlässigkeit des Busfahrplans würde weiter leiden. Generell nähme die Attraktivität des neuen Zentrumsgebiets für Anwohnende, Gewerbe sowie Kundinnen und Kunden ab.
Planungsstudie 2012 und Reaktionen	In einer Planungsstudie wurde der im sGVK 2010 definierte Korridor für die Zentrumserschliessung Neuhegi/Grüze weiter vertieft. Daraus resultierten

zwei Varianten, welche sich beim Anschluss an die Frauenfelderstrasse unterschieden. Im Süden schlossen beide am Knoten Sulzerallee / Ohrbühlstrasse an. Die gefundene Lösung war noch von zwei Unsicherheiten behaftet: Einerseits wurde die Anschlussvariante bei der Rietstrasse von der Gemeinde Wiesendangen und der Anschluss beim Technorama von den Anwohnenden der Frauenfelderstrasse abgelehnt. Andererseits war das Problem des Lärmschutzes in Hegi ungelöst.

Nachdem dieses Resultat der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, regte sich in der betroffenen Bevölkerung, aber auch von der betroffenen Industrie starker Widerstand gegen das Projekt. Die vorgeschlagene Lösung wurde zwar abgelehnt, die Notwendigkeit einer neuen Zentrumserschliessung blieb aber weitgehend unbestritten.

Kooperatives Planungsverfahren

In der Folge hat sich der Stadtrat dazu entschlossen, im Planungsprozess einen Schritt zurückzugehen, den Variantenfächer für die Lösungssuche erneut zu öffnen und gemeinsam mit den betroffenen Kreisen mögliche Lösungen für die Zentrumserschliessung zu suchen

Mit Vertreterinnen und Vertretern aus allen betroffenen Kreisen (Anwohnende, Industrie und Gewerbe, Grundeigentümer, Freizeit, Politik und Verwaltung) wurden in drei Workshops zielführende und mögliche Varianten für eine Zentrumserschliessung ermittelt und beurteilt. An zwei öffentlichen Veranstaltungen konnten alle Betroffenen ihre Anliegen und Kritiken direkt einbringen. Erfreulicherweise war das anspruchsvolle Verfahren allseitig geprägt von einem starken Engagement und einer äusserst konstruktiven und fairen Grundhaltung.

Resultate des Planungsverfahrens

Am Schluss des Verfahrens standen noch drei Varianten für eine Zentrumserschliessung zur Wahl. Alle drei Lösungen schliessen im Bereich der Rietstrasse in Wiesendangen an die Frauenfelderstrasse an und gehen von einem Unterbruch der Birchwaldstrasse («Kistenpass») aus:

- Die bereits vor einem Jahr gefundene Lösung (Variante D in der Planungsstudie 2012, Variante 60 im kooperativen Planungsverfahren) führt oberirdisch, möglichst über bestehende Strassenzüge, zum Knoten Sulzerallee / Ohrbühlstrasse. Diese Lösung hat den Vorteil, dass sie kostengünstig wäre. Sie wird von der betroffenen Bevölkerung, der in Neuhegi ansässigen Industrie und der Nachbargemeinde Wiesendangen klar abgelehnt wird. Zudem ist sie mit einem grossen Prozessrisiko bezüglich Lärmschutz behaftet.
- Eine zweite Lösung (Variante 2a) führt von der Frauenfelderstrasse in einem Tunnel zu den Sportplätzen Hegmatten und in einem zweiten

Tunnel an die Seenerstrasse. Diese Lösung würde von den betroffenen Anwohnenden bevorzugt. Sie ist die teuerste der geprüften Varianten und beinhaltet die grössten Unsicherheiten bei der Kostenschätzung. Zudem hätte sie noch sehr hohe Zusatzkosten zur Folge. Es ist sehr unsicher, ob der Verkehrsfluss, insbesondere für den öffentlichen Verkehr, mit dieser Lösung nachhaltig gesichert werden kann. Es ist unwahrscheinlich, dass Bundesmittel aus dem Agglomerationsfonds für diese Variante zugesprochen würden

- Die dritte Lösung entspricht in der Netzfunktion der vor einem Jahr gewählten Variante, legt allerdings den Abschnitt von der Hegmatten bis zum Knoten Sulzerallee/Ohrbühlstrasse in einen Tunnel. Diese Lösung erfüllt ihre verkehrliche Hauptfunktion (Erschliessung des kantonalen Zentrumsgebiet Oberwinterthur mit den Bereichen Neuhegi, Grüze und Grüzefeld) sehr gut und bietet gute Möglichkeiten, den öffentlichen Verkehr auf dem umliegenden Strassennetz auch bei zunehmenden Verkehrsmengen zu bevorzugen. Sie ist mit Kosten von 180 Millionen Franken (+/- 30% - 50%) wesentlich teurer als die vor einem Jahr gewählte Lösung. Dafür kann sie – mit dem Vorbehalt einzelner Optimierungen – auf die Unterstützung der Betroffenen und der Industrie zählen und vermeidet das Prozessrisiko bezüglich der Lärmgrenzwerte.

Variantenentscheid

Der Stadtrat hat sich nach Abwägung aller Chancen und Risiken klar für die Variante 6u entschieden. Nur diese Lösung kann einerseits zur Lösung der künftigen Erschliessung des kantonalen Zentrumsgebiets beitragen und ist andererseits auch politisch mehrheitsfähig.

Die genaue Definition der Linienführung bei drei Konfliktpunkten soll im Zuge der weiteren Planungen erfolgen:

- Die Linienführung im Norden auf dem Gemeindegebiet Wiesendangens (oberirdisch oder Tunnel) wird vom Stadtrat offengelassen. Die Gemeinde Wiesendangen und die Regionalplanung Winterthur und Umgebung verlangen hier eine unterirdische Führung.
- Die Lage des Tunnelportals in der Hegmatten soll in Absprache mit den Betroffenen optimiert werden.
- Die Linienführung beim Toggenburger-Areal (insb. Gleisanschluss) soll in Zusammenarbeit mit der Toggenburger AG und dem AWEL vertieft und optimiert werden.

Reaktionen

Sowohl die betroffenen Anwohnenden wie auch die ansässige Industrie unterstützen die gewählte Lösung mit den vorgesehenen Optimierungen. Die Gemeinde Wiesendangen und die Regionalplanung Winterthur und

Umgebung sind mit der Lösung einverstanden, sofern die Linienführung auf Wiesendanger Gebiet unterirdisch erfolgt. Für den Kanton sind die planerischen Überlegungen nachvollziehbar.

Finanzierung

Die Zentrumserschliessung Neuhegi / Grüze ist als überkommunale Strasse geplant. Sie wird nach Strassengesetz grundsätzlich durch den kantonalen Strassenfonds finanziert. Aufgrund des Kostensprungs in der Planung wurde aber die Frage einer städtischen Kostenbeteiligung aufgeworfen.

Der Stadtrat geht davon aus, dass die Zentrumserschliessung kantonal zulasten des Strassenfonds finanziert wird. Insbesondere gilt dies für den kostenintensiven Tunnel unter Hegi, da nur so die Vorgaben der Lärmschutzverordnung in den Wohngebieten eingehalten werden können.

Weiteres Vorgehen

Stadt und Kanton sind sich einig, dass die Arbeiten für die Zentrumserschliessung weitergeführt werden. Nach Vorliegen einzelner zusätzlicher Abklärungen soll der kantonale Richtplan im Laufe des kommenden Jahres entsprechend angepasst werden.

Sobald die Linienführung für die Zentrumserschliessung im kantonalen Richtplan verankert ist, können die nächsten Projektierungsschritte eingeleitet werden. Je nachdem, ob die Federführung des Projekts beim Kanton oder der Stadt angesiedelt wird, müssen die dazu nötigen Kredite bei den städtischen oder den kantonalen Behörden eingeholt werden

## Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	8
1.1.	Ausgangslage und Anlass	8
1.2.	Notwendigkeit einer Zentrumserschliessung	12
1.3.	Agglomerationsprogramm 2	15
2.	Das kooperative Planungsverfahren	17
2.1.	Ausgangslage	17
2.2.	Ziele	18
2.3.	Vorgehen	18
2.4.	Beteiligte am Workshopverfahren	19
3.	Zielsystem und Gewichtungen	21
4.	Variantenfächer und Reduktion	22
4.1.	Variantenübersicht	22
4.2.	Variantenbeschrieb	23
4.3.	Erste Variantenauswahl	25
5.	Variantenbewertung und Sensitivitätsprüfung	27
5.1.	Ausgangslage der Bewertung	27
5.2.	Resultat der Bewertung	27
5.3.	Sensitivitätsprüfung und weitere Aspekte	29
5.4.	Schlussfolgerungen	32
6.	Gewählte Variante	33
6.1.	Stadtratsentscheid	33
6.2.	Linienführung	33
6.3.	Kosten	33
6.4.	Offene Punkte	34
6.5.	Erste Reaktionen	34

7.	Gesamtwürdigung und weiteres Vorgehen	36
7.1.	Rückblick auf das Verfahren	36
7.2.	Pro und Contra zur gewählten Lösung	36
7.3.	Kosten und Finanzierung	36
7.4.	Weiteres Vorgehen	37

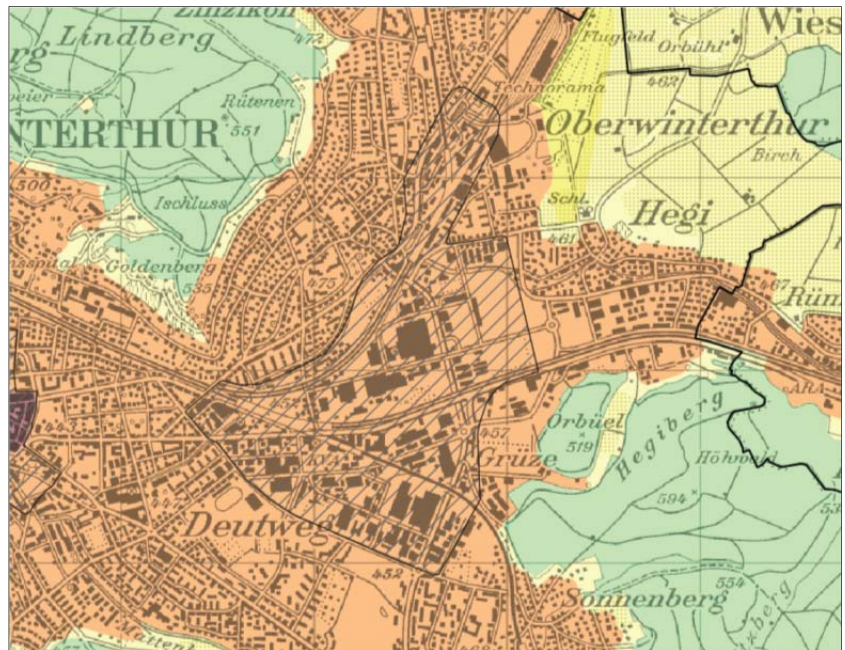
## 1. Einleitung

### 1.1. Ausgangslage und Anlass

Festlegung des kantonalen  
Zentrumsgebiets

Im ersten Entwurfes des kantonalen Siedlungsplanes im Jahre 1993 war das Gebiet Oberwinterthur / Grüze als Zentrumsgebiet von kantonaler Bedeutung vorgesehen. Aufgrund der ungenügenden Verkehrserschliessung für die angestrebten Nutzungen veranlasste die Stadt Winterthur die Erarbeitung der Erschliessungsstudie Oberwinterthur. 1995 wurde das Zentrumsgebiet Oberwinterthur im kantonalen Siedlungsplan definitiv festgesetzt. Im Bericht zum kantonalen Richtplan ist festgehalten: «Die Verkehrs- und übrige Infrastruktur ist so zu planen und zu projektieren, dass eine sinnvolle Etappierung der Nutzung der einzelnen Gebiete erreicht wird.» Der kantonale Verkehrsplan wurde hingegen nicht auf das Entwicklungspotenzial dieses Zentrumsgebietes abgestimmt.

Abb.:  
Kantonaler Richtplan Siedlung und  
Landschaft mit Festlegung des  
Zentrumsgebietes



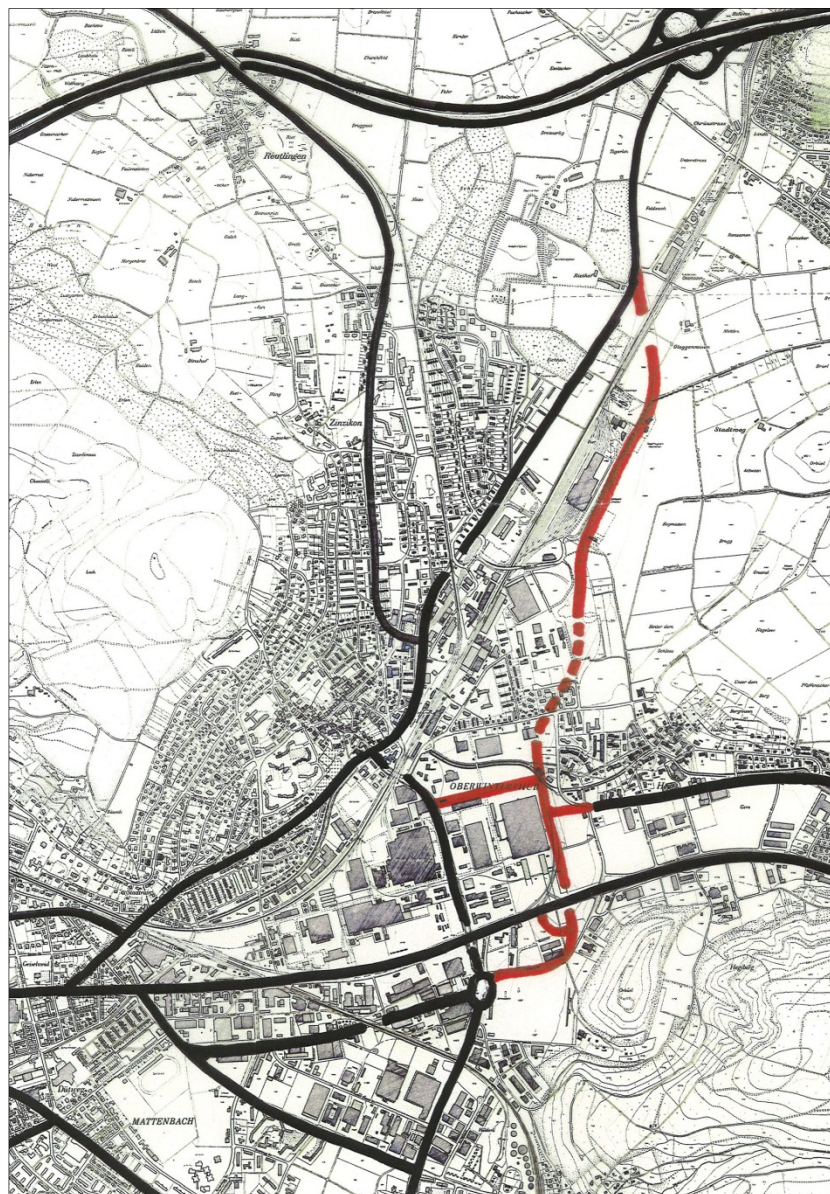
Ungenügende Erschliessung des  
Zentrumsgebietes

Da die Erschliessung des Entwicklungsgebiets offensichtlich ungenügend war, wurden Lösungsansätze das Strassen-, aber auch das öV-, Radrouten- und Fusswegnetz erarbeitet. Die Kurzfassung des neu formulierten Verkehrskonzeptes wurde vom Stadtrat im Juni 1997 zur Kenntnis genommen und als verwaltungsintern verbindliches Arbeitsinstrument festgelegt.

Bereits 1996 suchte die Stadt Winterthur einen Korridor für eine Entlastungsstrasse Oberwinterthur. Nach umfassender Prüfung empfahlen die Fachleute die Festsetzung der damaligen Variante 4 im Richtplan, der Stadtrat übernahm diese Empfehlung.



Abb.:  
Antrags des Stadtrates für einen  
Richtplaneintrag



Bei der Revision des regionalen Richtplans 1997 wurde festgehalten, dass die Erschliessung des Zentrumsgebietes Oberwinterthur / Grüze ungenügend auf die angestrebten Nutzungen abgestimmt sei.

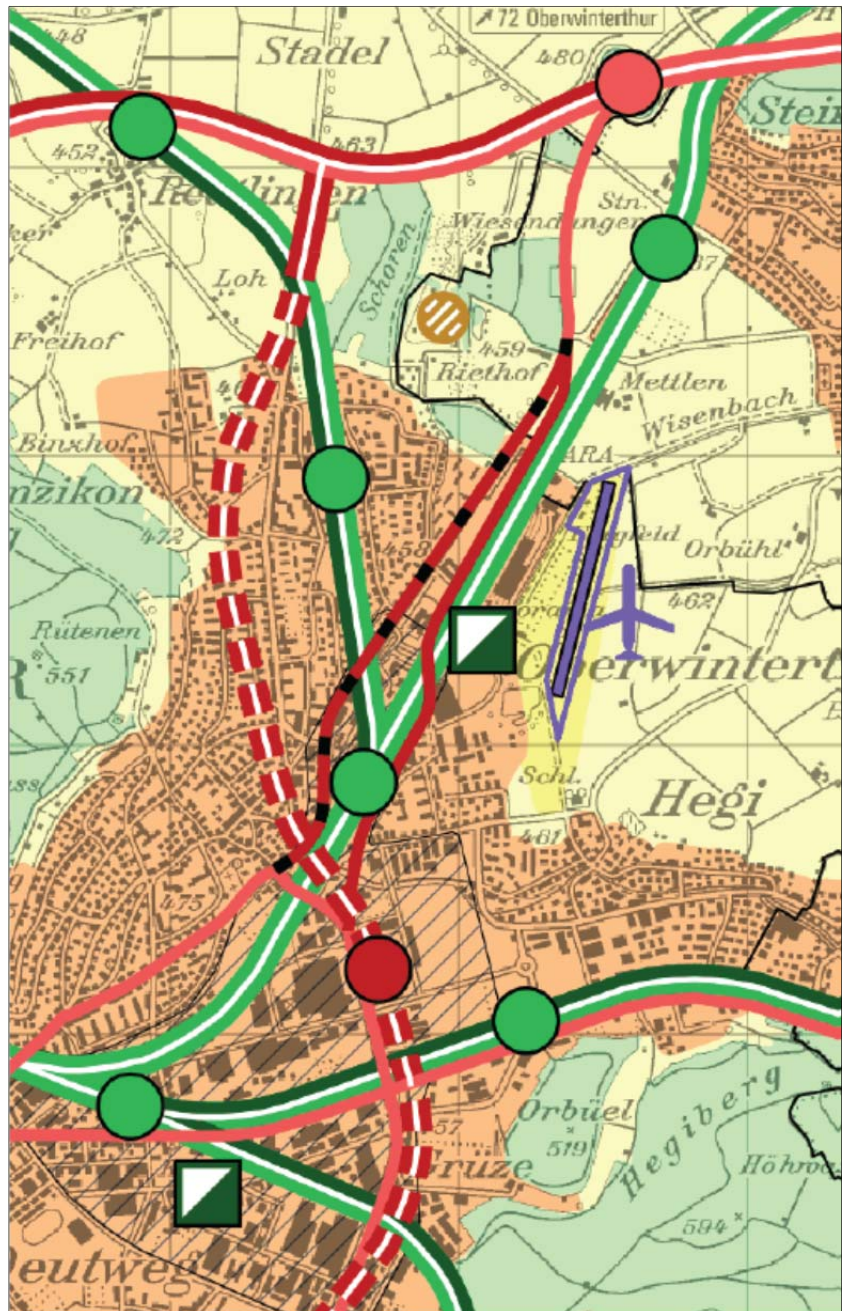
Kommunaler Verkehrsplan

1998 hat der Grosse Gemeinderat im kommunalen Verkehrsplan entgegen dem Antrags des Stadtrates die Entlastungsstrasse Oberwinterthur zwischen der Frauenfelderstrasse beim Knoten Rietstrasse mit der Seenerstrasse bei der Hegifeldstrasse festgesetzt. Der Stadtrat wurde beauftragt, die Aufnahme der Strasse in die übergeordneten Verkehrspläne zu erwirken. 2002 gab die Baudirektion 2002 das Einverständnis, die Entlastungsstrasse als Änderung des regionalen Verkehrsplanes öffentlich aufzulegen.

Regionaler Richtplan

Am 25. September 2003 hat die Regionaplanung Winterthur und Umgebung RWU die Entlastungsstrasse Oberwinterthur in den Verkehrsplan aufgenommen. Der Kanton übernahm des Eintrag (Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007) in den kantonalen Richtplan Verkehr und sah gleichzeitig die Frauenfelderstrasse von der Rietstrasse bis zur Seenerstrasse zur Abklasierung bei Ersatz vor.

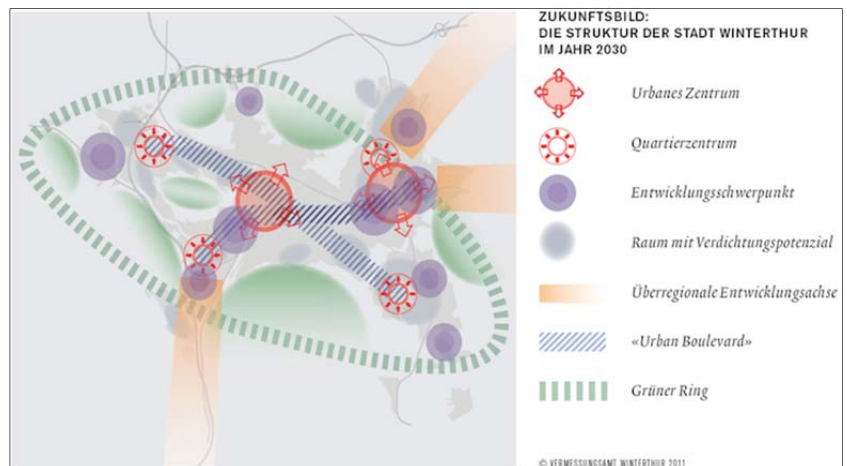
Abb.:  
Kantonaler Verkehrsplan



Bipolare Stadt

Im Rahmen des städtischen Gesamtverkehrskonzepts (sGVK) wurde ein «Zukunftsbild» für die angestrebte Siedlungsstruktur Winterthurs bis ins Jahr 2030 entwickelt. Danach soll Winterthur künftig eine bipolare Stadt mit zwei sich ergänzenden urbanen Zentren mit je einer eigenen Identität sein: Das gewachsene Winterthur Mitte mit seinem historischen Kern und das entstehende Zentrum Neuhegi-Grüze.

Abb.:  
Zukunftsbild Winterthur 2030



Beim Gebiet Neuhegi-Grüze handelt es sich um das grösste Entwicklungsgebiet der Stadt Winterthur. Das ganze Gebiet verfügt über ein immenses Potential. Mit den Bahnstationen Grüze, Hegi und Oberwinterthur hat das Gebiet potentielle «Eingangspforten», die städtebaulich stark aufgewertet werden sollen.

Zunehmende Mobilität

Mit der Entwicklung des zweiten urbanen Zentrums Neuhegi-Grüze werden die Personenbewegungen deutlich zunehmen. Diese Zunahme soll gemäss städtischem Gesamtverkehrskonzept und kommunalen Richtplan mehrheitlich über den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr abgewickelt werden. Ein attraktives und durchgehendes Netz für Zufussgehende und Velofahrende ist eine wichtige Voraussetzung dazu. Die Sulzerallee mit der ÖV-Querung Grüze, die künftig als Hochleistungskorridor für den öffentlichen Verkehr genutzt wird, sowie die Zentrumserschliessung sind weitere wichtige Elemente zur Erschliessung des Gebiets.

Lösungssuche 2010

Im Zuge der Erarbeitung des städtischen Gesamtverkehrskonzepts 2010 (sGVK 2010) wurde die Lage der optimalen Anschlusspunkte für die Zentrumserschliessung Neuhegi/Grüze vertieft. Dabei wurden neun mögliche Varianten zwischen sechs Anschlusspunkten bezüglich ihrer Entlastungs- und Erschliessungswirkung grob beurteilt.

Aus diesen Arbeiten resultierte eine Korridorfestlegung. Der Korridor schliesst im Norden an die Frauenfelderstrasse im Abschnitt zwischen der Rietstrasse

und dem Technorama an und führt an die Ohrbühlstrasse im Abschnitt von der Sulzerallee bis zur Seenerstrasse im Süden.

Abb.:  
Korridor aus dem sGVK 2010



## 1.2. Notwendigkeit einer Zentrumserschliessung

Zu erwartende Verkehrszunahme

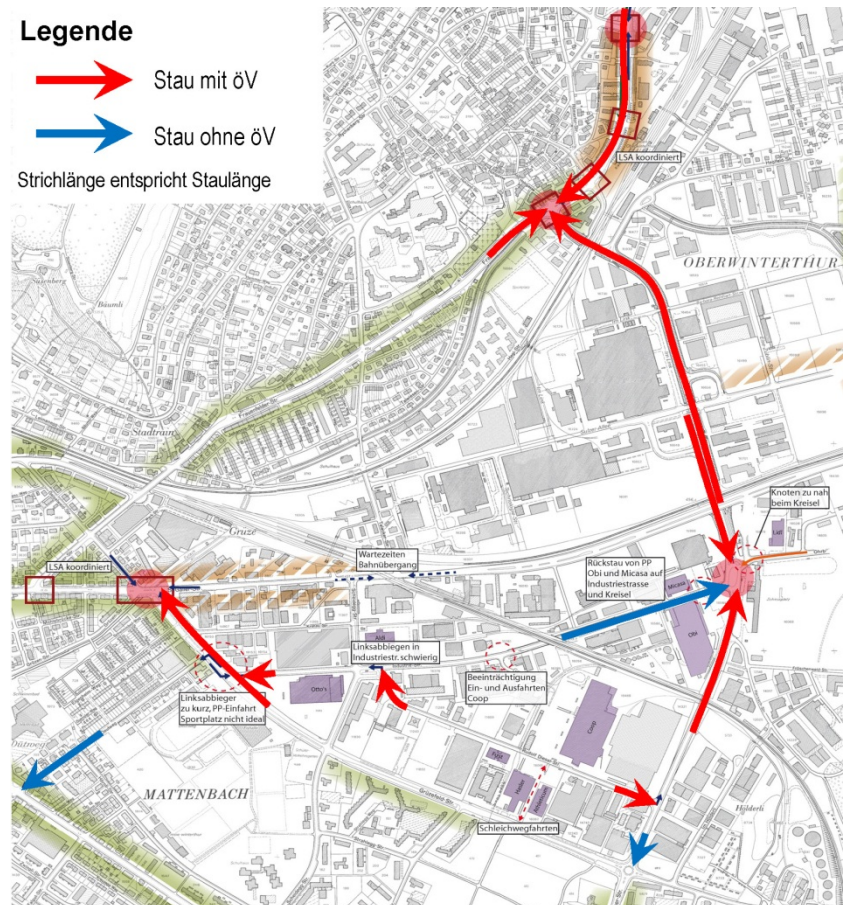
Selbst bei einer bezüglich der erwarteten Ausnutzung zurückhaltenden Prognose der Verkehrserzeugung für die Entwicklung des kantonalen Zentrumsgebiets (Szenario Produktion) resultiert für Neuhegi und das Grüzefeld eine Verdoppelung der im Gebiet verursachten Personenbewegungen. Die Bewältigung dieses zusätzlichen Gesamtverkehrsaufkommens ist nur möglich, wenn diese Verkehrszunahme überwie-

gend als Langsamverkehr oder öffentlicher Verkehr (Bahn und Bus) abgewickelt wird.

Verlustzeiten für Stadtbus

Angesichts des bereits gesättigten Strassennetzes in und um das Zentrumsgebiet ist aber keine weitere Zunahme des MIV während der Hauptverkehrszeiten mehr möglich. An den wichtigen Knoten um das kantonale Zentrumsgebiet (Ohrbühl-Kreisel, Seener-/Frauenfelderstrasse und Grüzefeld-/St. Gallerstrasse staut sich der MIV während der Spitzenzeiten bereits heute und behindert den öV erheblich. So erleiden die Stadtbusse auf der Seenerstrasse durch die Staus des MIV heute regelmässig Fahrzeitverluste um zwei Minuten.

Abb.:  
Stausituation heute



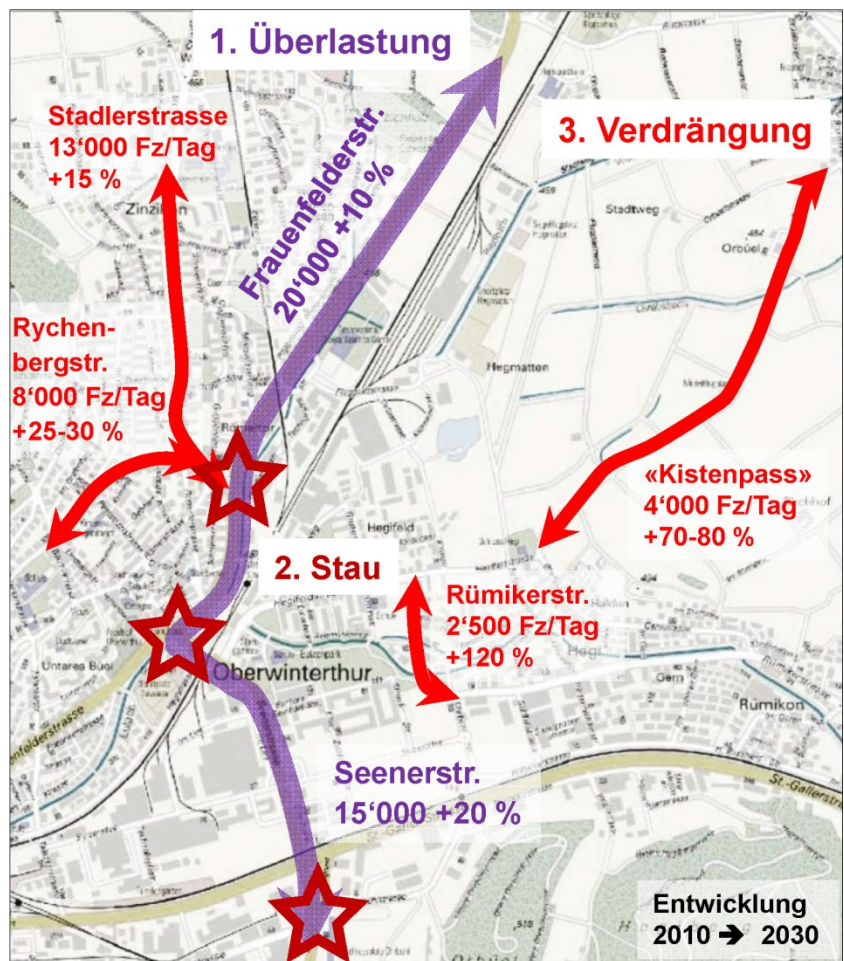
Verlustzeiten für Stadtbus

Die bestehenden Strassenzüge müssen gegenüber heute entlastet werden, um die Verlustzeiten der Busse zu vermindern und die Fahrplanzuverlässigkeit zu erhöhen. Damit das MIV-Verkehrsaufkommen trotz zunehmender Nutzungen auf dem heutigen Stand zu halten, müsste der MIV-Anteil am Modalsplit von heute 55% massiv reduziert werden, um den öV angemessen zu bevorzugen wäre der Modalsplit ohne Zentrumserschliessung noch mehr zugunsten des öV, den Velo- und des Fussverkehrs zu verschieben.

Folgen eines Verzichts

Aufgrund dieses Spannungsfeldes (stark steigende Nachfrage, bereits heute eher ungenügendes Angebot) hätte ein Verzicht auf die Zentrumserschliessung ernsthafte negative Konsequenzen. Die Überlastung, insbesondere der Frauenfelder und der Seenerstrasse, nähme weiter zu, was zu noch grösseren Rückstaus am Römertor, am Ohrbühlkreisel und am Knoten Seener-/Frauenfelderstrasse führen würde. Damit würde auch der Ausweichverkehr auf der Stadler-, der Rychenberg-, der Rümiker- und der Birchwaldstrasse («Kistenpass») stark zunehmen und die umliegenden Wohnquartiere sowie die Gemeinde Wiesendangen stark belasten. Zudem wird generell die Erschliessungsqualität für das Gebiet verschlechtert. Die Folge wäre, dass beispielsweise auch der Gewerbeverkehr vermehrt blockiert würde (mehr Stau, erschwerte Zu- und Wegfahrt aus den Arealen). Die Wirtschaftlichkeit der Unternehmen und die Attraktivität des Gebiets für die Bewohner/innen und Kunden/innen wären beeinträchtigt.

Abb.:  
Konsequenzen des Verzichts



Mit den vergrösserten Rückstaus müsste auch der Stadtbus aufgrund der höheren Verlustzeiten mehr Busse einsetzen, um die heutige Taktfolge zu

halten, was neben der verschlechterten Qualität des ÖV (sinkende Zuverlässigkeit, höhere Reisezeiten) auch steigende Kosten zur Folge hätte (pro zusätzlich eingesetztem Bus 500'000 bis 700'000 Franken).

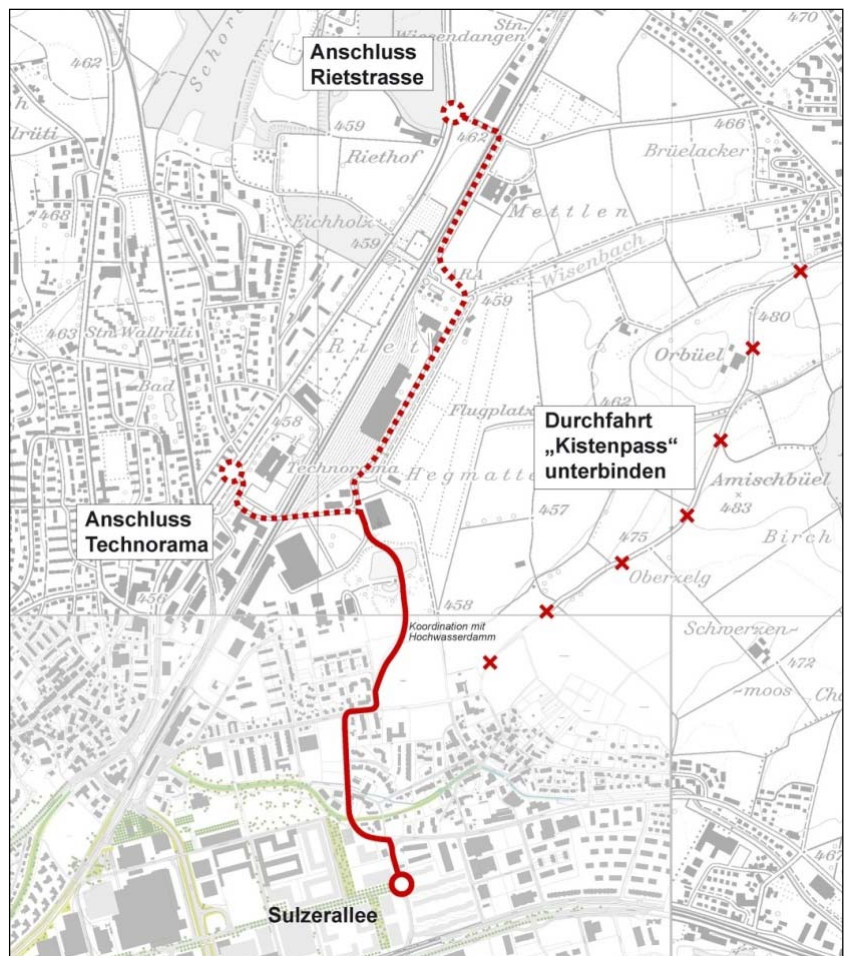
### 1.3. Agglomerationsprogramm 2

Agglomerationsprogramm 2012

Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der zweiten Generation wurde der im sGVK 2010 definierte Korridor für die Zentrumserschliessung Neuhegi/Grüze weiter vertieft. In einem ausführlichen Variantenstudium wurden neben zahlreichen Linienführungen innerhalb des im sGVK 2010 definierten Korridors auch zwei Varianten ausserhalb davon geprüft.

In der Schlussauswahl verblieben zwei Varianten, welche sich beim Anschluss an die Frauenefelderstrasse unterschieden (Technorama oder Rietstrasse). Im Süden schlossen beide am Knoten Sulzerallee / Ohrbühlstrasse an. Für das Agglomerationsprogramm 2 wurde der Anschluss an die Frauenefelderstrasse offengelassen.

Abb.:  
Linienführung gemäss  
Agglomerationsprogramm 2012



Offene Punkte

Die 2012 im Hinblick auf das Agglomerationsprogramm gewählte Lösung war noch mit verschiedenen Unsicherheiten behaftet:

- Im nördlichen Teil stellten sich für beide zur Diskussion stehenden Linienführungen Akzeptanzprobleme ab. Die Variante in Richtung Rietstrasse wurde von der Gemeinde Wiesendangen abgelehnt; der Anschluss beim Technorama von den Anwohnenden der Frauenefelderstrasse.
- Nicht gelöst war das Problem des Lärmschutzes in Hegi: Auf den betroffenen Abschnitten der Hegifeld-, der Rümiker- und der Ohrbühlstrasse würden die Immissionsgrenzwerte durch die neue Zentrumserschliessung deutlich überschritten. Dies wäre insbesondere bei der Rümikerstrasse besonders problematisch, die heute nicht klassiert (übrige Gemeindestrassen) und mit einem Lastwagenfahrverbot belegt ist. Hier müssten die Planungswerte der Lärmschutzverordnung eingehalten werden.



## 2. Das kooperative Planungsverfahren

### 2.1. Ausgangslage

Opposition der Betroffenen

Am 27. März 2012 dieses Resultat der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, regte sich in der betroffenen Bevölkerung Widerstand gegen das Projekt. An seiner GV vom 1. April 2012 lehnte der Ortsverein Hegi-Hegifeld das Projekt ab, in der Folge regte sich in der betroffenen Hegemer Bevölkerung Widerstand gegen die vorgeschlagene Lösung, als Ausdruck davon wurde die «IG Erschliessung Hegi» gegründet.

Im Laufe des Aprils wurde die gefundene Lösung auch den betroffenen Grundeigentümern vorgestellt. Auch von dieser Seite äusserte sich Opposition An einer öffentlichen Veranstaltung des Departements Bau am 10. Mai 2012 konnten Betroffene ihre Anliegen, Kritiken und Vorschläge einbringen.

Abb.:  
Veranstaltung vom 10. Mai 2012

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

### Neue Erschliessungsstrasse 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 Informationsveranstaltung im Quartier über die Verkehrsentwicklung und die neue Erschliessungsstrasse Neuhegi-Grüze informiert.

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

Wir laden Sie, wie an der öffentlichen Veranstaltung vom 27. März angekündigt, zu einer nächsten Besprechung über die neue Erschliessungsstrasse 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 zu melden. Anmeldefrist ist Mittwoch, 2. Mai 2012. Vielen Dank.**

Amf für Städtebau und Stadtentwicklung  
Stadt Winterthur

**Keine Strasse für Neuhegi**

### Was Hegi lieber hätte

Inhalt der Rückmeldungen

Die Rückmeldungen aus dieser öffentlichen Veranstaltung lassen sich im Wesentlichen in drei Themenbereichen zusammenfassen:

- Die vorliegende Variante wurde abgelehnt, stattdessen gingen zahlreiche Vorschläge für alternative Lösungen der Zentrumserschliessung ein.
- Mehrfach wurde das Bedürfnis nach einem Gesamtkonzept geäussert.
- Nach Ansicht der Betroffenen sollten bei der Lösungsfindung verschiedene Aspekte stärker berücksichtigt werden.

An der engagierten und äusserst konstruktiven Veranstaltung blieb es weitgehend unbestritten, dass das Gebiet Neuhegi-Grüze für die vorgesehene Entwicklung auf eine neue Erschliessungsstrasse angewiesen ist.

In der Folge hat sich die Vorsteherin des Departements Bau dazu entschlossen, im Planungsprozess einen Schritt zurückzugehen, den Variantenfächer für die Lösungssuche erneut zu öffnen und gemeinsam mit den betroffenen Kreisen mögliche Lösungen für die Zentrumserschliessung zu suchen.

Der Stadtrat hat diesem Vorgehen zugestimmt, es wurde zudem mit der kantonalen Verwaltung und der IG Erschliessung Hegi abgesprochen.

## 2.2. Ziele

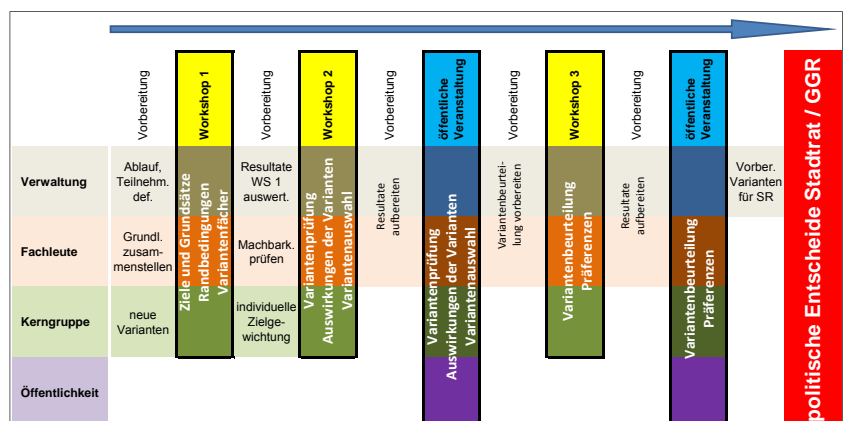
Aus dem Verfahren sollen zwei bis drei Varianten der Zentrumserschliessung resultieren, welche den unterschiedlichen Interessen der Beteiligten Rechnung tragen. Zusätzlich sollte erreicht werden:

- Eine umfassende Information aller Beteiligten zu den Grundlagen (Randbedingungen, No-Gos, Möglichkeiten und Grenzen)
- Einen Konsens und die möglichen Varianten und Ihre Auswirkungen (Kosten, Verkehr, Umwelt, Risiken)
- Transparenz über die verschiedenen Interessen und Ansichten

## 2.3. Vorgehen

Mit einem überblickbaren Kreis von Vertreterinnen und Vertretern aus allen betroffenen Kreisen wurden in drei Workshops zielführende und mögliche Varianten für eine Zentrumserschliessung ermittelt und beurteilt. An zwei öffentlichen Veranstaltungen konnten alle Betroffenen ihre Anliegen und Kritiken direkt einbringen.

Abb.:  
Ablauf des kooperativen  
Planungsverfahrens



In Folge des zur Verfügung stehenden Zeitrahmens (Entscheid über die Variante durch die politischen Instanzen im Frühjahr 2013) standen für die Lösungsfindung nur drei Workshops zur Verfügung.

Themata der Workshops

Am ersten Workshop wurden neben der Klärung des Vorgehens und der Regeln für die Zusammenarbeit gemeinsam ein Zielsystem zur Beurteilung der Lösungen erarbeitet und der Variantenfächer der denkbaren Lösungen vervollständigt. Im Nachgang zum Workshop konnten alle Beteiligten ihre persönliche Zielgewichtung einbringen.

Am zweiten Workshop wurden die Prüfung der verschiedenen Varianten und die Grobabschätzung ihrer Auswirkungen vorgestellt und diskutiert. Die wenig erfolversprechenden Varianten wurden aus der weiteren Bearbeitung ausgeschlossen.

Am abschliessenden dritten Workshop wurden schliesslich die Bewertungen aller Kriterien detailliert besprochen und angepasst, so dass die Schlussbeurteilung der Varianten von allen Beteiligten getragen werden konnte.

Die Zwischen- resp. Endresultate des Workshopverfahrens wurden in je einer öffentlichen Veranstaltung vorgestellt und diskutiert.

## 2.4. Beteiligte am Workshopverfahren

In zahlreichen Vorgesprächen mit engagierten und betroffenen Personen wurde eine die Liste der Teilnehmenden definiert. In dieser Phase des Prozesses zeigte sich sehr schnell, dass die angestrebte Anzahl von 12 bis 15 Personen ausgeweitet werden musste, um die unterschiedlichen Interessen und Betroffenheiten angemessen zu berücksichtigen. Schliesslich resultierte die folgende Zusammensetzung:

- Anwohnende:
  - Ortsverein Hegi/Hegifeld (2 Personen)
  - IG Erschliessung Hegi (2 Personen)
  - Ortsverein Oberwinterthur
  - Quartierverein Eichwäldli
  - IG Frauenfelderstrasse und Umgebung (2 Personen)
- Industrie, Gewerbe und Grundeigentümer
  - SBB
  - Toggenburger AG
  - Optimo Service AG
  - Burckhardt Compression
  - Implenia
- Sport und Freizeit
  - Reitstall Gloggenwiesen AG
  - Segelfluggruppe Winterthur

- Politik
  - Gemeinderat Wiesendangen (2 Personen)
  - Regionalplanung Winterthur und Umgebung RWU
- Verwaltung
  - Amt für Verkehr Kanton Zürich (2 Personen)
  - Amt für Abfall, Wasser, Energie und Landschaft Kanton Zürich
  - Stadtentwicklung Winterthur
  - Quartierentwicklung Oberwinterthur
  - Amt für Städtebau Winterthur

### 3. Zielsystem und Gewichtungen

Anlässlich des ersten Workshops einigten sich die Teilnehmenden im Konsens auf das folgende Zielsystem:

Abb.:  
Zielgewichtung

Oberziele	Teilziel
<b>1</b> Verkehrssystem verbessern	1.1 Gute Erreichbarkeit aller Gebiete
	1.2 Effiziente Abwicklung des Schwerverkehrs
	1.3 Funktionsfähigkeit der bestehenden Verkehrsnetze erhalten
	1.4 Öffentlichen Verkehr verbessern
	1.5 Gutes Velo- und Fusswegnetz
	1.6 Wenig Unfälle (insbesondere sichere Schulwege)
<b>2</b> Siedlungsgebiete erhalten und aufwerten	2.1 Gute Integration in Umgebung
	2.2 Zerschneidung der Siedlung reduzieren
	2.3 Bestehende Wohn-, Gewerbe- und Industriegebiete erhalten
	2.4 Zugang zu Naherholungsgebieten erhalten
	2.5 möglichst wenig Strassenlärm bei sensiblen Nutzungen
<b>3</b> Umwelt schonen	3.1 Landschaftsbild erhalten
	3.2 Naherholungsgebiete (Hegmatten, Eulachpark) erhalten
	3.3 möglichst wenig Landverbrauch
	3.4 Zerschneidung von Lebensräumen minimieren
	3.5 Gewässerschutz (Bäche, Grundwasser) beachten
<b>4</b> Kosten und Risiken minimieren	4.1 geringe Erstellungs- und Betriebskosten
	4.2 gute Möglichkeit zur Etappierung
	4.3 wenig technische und rechtliche Risiken
	4.4 wenig politische Risiken

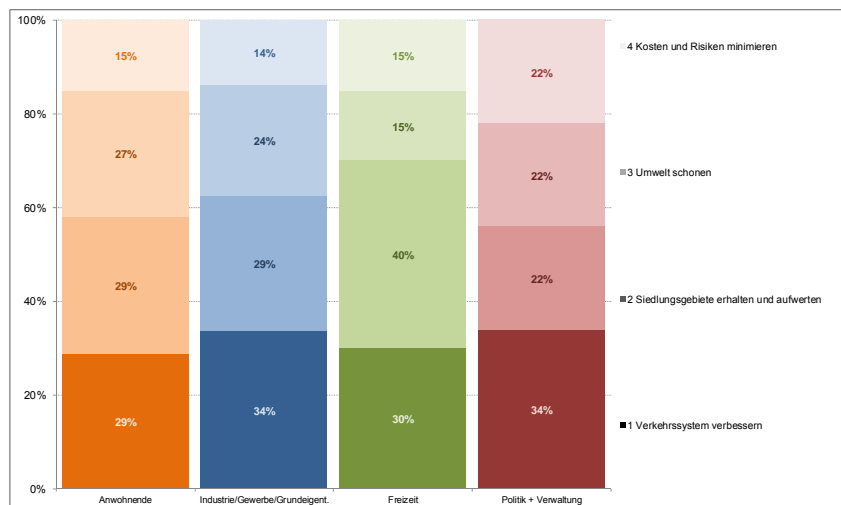
Randbedingungen zum Zielsystem

Das ganze Zielsystem wurde unter einer wichtigen Randbedingung erarbeitet: Es braucht eine Erschliessungsstrasse, um die nach Nutzungsplanung mögliche (und zu erwartende) Entwicklung des Gebiets zu ermöglichen. Die zu erwartenden Nachteile durch eine ungenügende Erschliessung sind dabei nicht berücksichtigt.

Zielgewichtung

Die Workshop-Teilnehmenden gewichteten das Zielsystem nach ihren individuellen Präferenzen. Die Zusammenfassung der Gewichtung der Oberziele nach Interessengruppen zeigt, dass diese relativ nahe beieinanderliegen.

Abb.:  
Zielgewichtung



Insbesondere wird die Qualität des Verkehrssystems von allen Interessengruppen annähernd gleich gewichtet. Erwartungsgemäss werden die Kosten und Risiken von Politik und Verwaltung höher gewichtet als von den verschiedenen Interessengruppen. Auch wenn die Gruppe «Freizeit und Sport» gegenüber den anderen Gruppen die Siedlungsverträglichkeit auf Kosten der Umwelt höher gewichtet, ergibt sich über alle Gruppen ein relativ kohärentes Gesamtbild. Daraus kann geschlossen werden, dass über die Notwendigkeit der Erschliessungsstrasse und die bei der Variantenwahl zu berücksichtigenden Aspekte nahezu Einigkeit besteht. Dies ist eine wichtige Voraussetzung, um eine breit abgestützte Lösung zu finden.

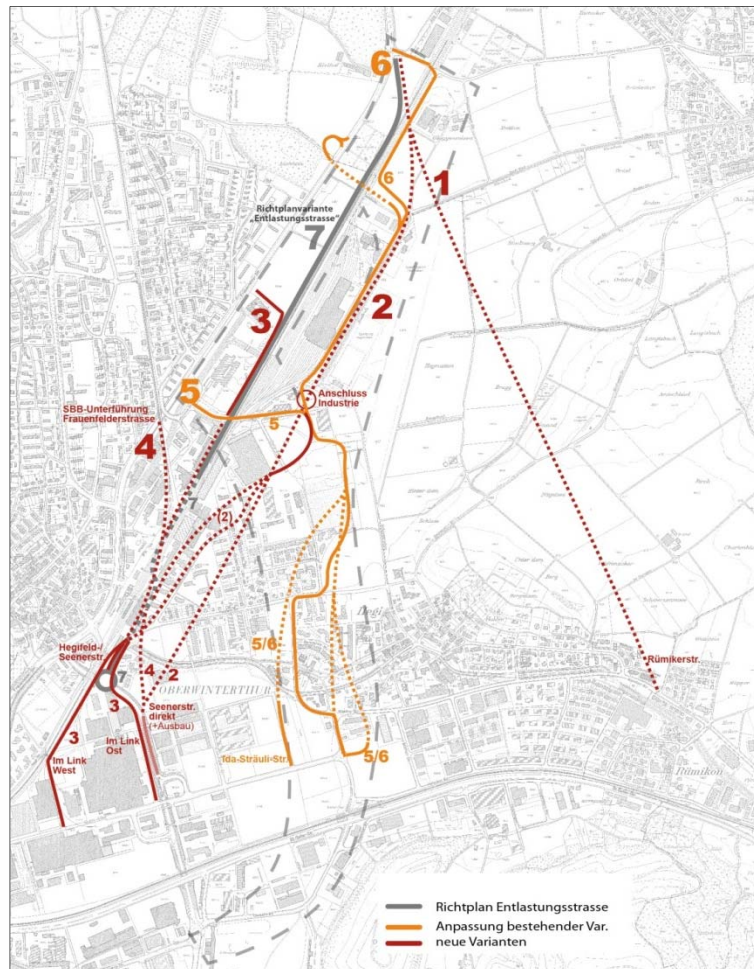
## 4. Variantenfächer und Reduktion

### 4.1. Variantenübersicht

Neben den aus den vorgehenden Planungen übernommenen Varianten (aktueller Richtplaneintrag, bevorzugte Varianten aus der Planungsstudie 2012) wurden von den beteiligten vier weitere Lösungsansätze in die Diskussion gebracht (vgl. nachstehende Abbildung):

1. Verbindung von der Frauenfelderstrasse (Rietstrasse) als Tunnel bis zur Rümikerstrasse (Stadtgrenze).
2. Verbindung von der Frauenfelderstrasse (Rietstrasse) als Tunnel an die Seenerstrasse (Eulachpark)
3. Verbindung von der Frauenfelderstrasse (Schooren) oberirdisch an das SBB-Trasse, ab dem Technorama als Tunnel an die Sulzerallee (Im Link)
4. Verbindung von der Frauenfelderstrasse (SBB-Unterführung) als Tunnel an die Seenerstrasse (Eulachpark).

Abb.:  
Erster Variantenfächer



Die Variantenprüfung durch die Ingenieure hat gezeigt, dass alle Varianten grundsätzlich machbar, aber auch mit teilweise gravierenden Problemen behaftet sind.

#### 4.2. Variantenbeschreibung

- Variante 1 Die Variante 1 ist gegenüber dem bisher betrachteten Varianten ein völlig neuer Lösungsansatz, bei welchem der Anschluss an die Frauenfelderstrasse zwar wie in anderen Varianten auch im Bereich Riethof erfolgt – die Anbindung an die Zentrumszone erfolgt aber nicht direkt, sondern weiter östlich an der Stadtgrenze mit einem Anschluss an der Rümikerstrasse.
- Variante 2 Die Variante 2 entspricht entlang der Flugplatzstrasse im Nordteil einer tiefergelegten Variante C/D aus der Planungsstudie (Halbtieflage im geplanten Hochwasserdamm zu prüfen). Der südliche Anschluss erfolgt direkt im Einschnitt der Seenerstrasse, wobei mehrere Untervarianten denkbar sind (z.B.

Anschluss über Hegifeldstrasse). Ein Zwischenanschluss im Bereich Deltastrasse / Flugplatzstr. erschliesst die Industrieareale östlich der Bahnlinie.

Variante 3 Die Variante 3 schliesst nördlich des Technoramas an die Frauenfelderstrasse an (Anschluss B in der Planungsstudie), verläuft dann wie der Richtplan eintrag «Entlastungsstrasse Oberwinterthur» parallel zu den SBB-Gleisen und unterquert diese im Bereich des Bahnhofs Oberwinterthur. Im Gegensatz zur Richtplanvariante erfolgt der Anschluss jedoch nicht an der Einmündung Hegifeld- / Seenerstrasse, sondern die Seenerstrasse wird auf einer Brücke überquert und die Anbindung der Zentrumszone erfolgt «Im Link» – entweder westlich nach Weiterführung parallel zur SBB-Linie, oder östlich auf einer Überdeckung der Seenerstrasse.

Variante 4 Die Variante 4 geht von einem neuen Anschluss an die Frauenfelderstrasse im Bereich der Unterführung SBB/Pappelweg aus. Die Linienführung erfolgt auf der ganzen Länge unterirdisch zu einem direkten Anschluss im Einschnitt der Seenerstrasse (wie bei Variante 2).

Variante 5 Mit der Variante 5 wird die Linienführung Technorama – Flugplatzstrasse – Hegi aus der Planungsstudie (Variante A) weitergezogen.

Für den Fall einer unterirdischen Linienführung im Bereich Hegi («Tunnel lang» in der Planungsstudie) wurden neben dem bereits untersuchten Tunnelanschluss in der Achse Ohrbühlstrasse noch weitere Lösungen betrachtet:

- Ein Tunnelanschluss in östlicher Verlängerung der Sulzerallee vermeidet die schwierige städtebauliche Integration des Tunnelportals im Korridor der Ohrbühlstrasse und ermöglicht eine verkehrlich einfache und übersichtliche Anschlusslösung am bestehenden Kreisell (LSA ebenfalls denkbar). Nachteilig sind der Flächenbedarf auf den für Neuüberbauungen vorgesehenen Grundstücken in diesem Bereich und die Konflikte mit dem Grundwasser. Diese Variante dürfte baulich machbar sein.
- Ein Anschluss im Korridor der Ida-Sträuli-Strasse versucht die Probleme im Bereich des Kreisells und der angrenzenden Grundstücke zu umgehen. Aufgrund der erheblichen Beeinträchtigungen der Umfeldnutzungen (neues Schulhaus, Wohnüberbauung «Mehrgenerationenhaus», Grünkorridor Ida-Sträuli-Strasse), der absehbaren Konflikte mit dem Grundwasser und der schwierigen Integration eines zusätzlichen Knotens in den ÖV-Hochleistungskorridor Sulzerallee erscheint diese Variante nicht sinnvoll.

Variante 6 Mit der Variante 6 wird die Linienführung Riethof – Flugplatzstrasse – Hegi aus der Planungsstudie (Variante D) weitergezogen. Für die Tunnelanschlüsse im gelten die gleichen Überlegungen, wie bei den Varianten 5.



Variante 7 Die Variante 7 entspricht dem Richtplaneintrag zum Projekt «Entlastungsstrasse Oberwinterthur». Aufgrund der räumlichen Konflikte im Bereich des geplanten SBB-Unterhaltswerkes müsste der Anschluss an die Frauenfelderstrasse vom Riethof etwas südlich verschoben werden. Ausserdem ist der Flächenkonflikt mit den geplanten Industriearealen zwischen Frauenfelderstrasse und SBB-Linie zu lösen. Bei der Beurteilung gelten im nördlichen Teil die Aussagen zur Variante 3.

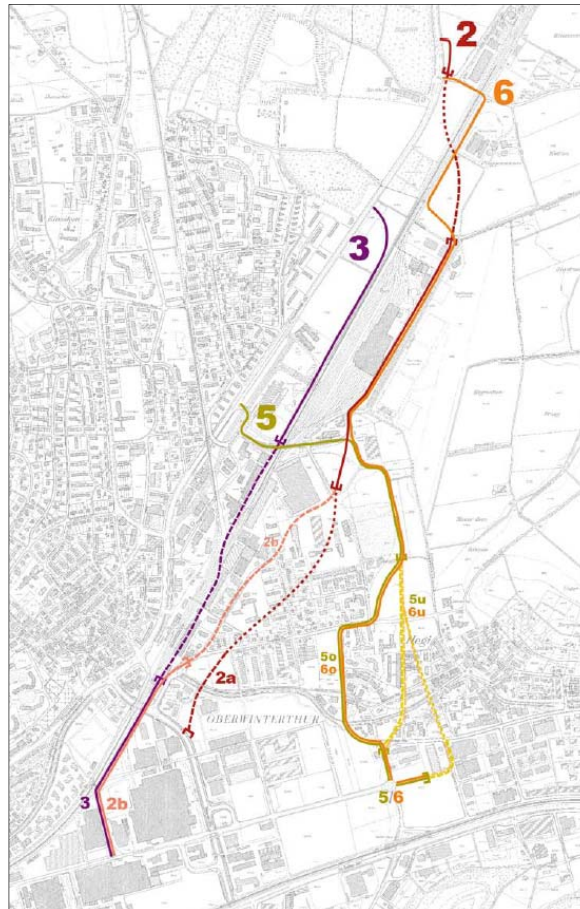
### 4.3. Erste Variantenauswahl

Im Anschluss an mehrere Diskussionsrunden zu den Themen Verkehr, Siedlung und Umwelt sowie Realisierungschancen im zweiten Workshop vom 13.11.2013 wurden die Varianten 2, 3, 5 und 6 für die weitere Vertiefung ausgewählt. Die Workshop-Teilnehmenden haben die Varianten mit Punkten bewertet. Die Punktbewertung der Workshop-Teilnehmenden zeigt, dass die Varianten 2 und 3 klar favorisiert werden (insgesamt 21 bzw. 18 Punkte). Die aus der Planungsstudie stammenden Varianten 5 und 6 zählen bei den beteiligten Interessensgruppen (mit Ausnahme Stadt und Kanton) nicht zu den bevorzugten Lösungen. Dieses Ergebnis wurde an der folgenden öffentlichen Veranstaltung vom 4.12.2013 nochmals bestätigt.

Verworfenen Varianten Die Varianten 1 (Belastung Wohngebiete an der Rümikerstrasse, schlechte verkehrliche Wirkung, sehr hohe Kosten), 4 (schlechte verkehrliche Wirkung, Probleme an der Seenerstrasse, hohe Kosten) und 7 (schlechte verkehrliche Wirkung, Probleme an der Seenerstrasse, bereits im 1. Agglomerationsprogramm vom Bund verworfen) spielten in der Bewertung keine Rolle und wurden in der weiteren Vertiefung und Variantenbewertung nicht weiter berücksichtigt.

Angepasste verbleibende Varianten Bei den für eine vertiefte Beurteilung ausgewählten Varianten 2, 3, 5 und 6 wurden die Linienführungen nochmals leicht angepasst, um offensichtliche Nachteile bzw. absehbare Realisierungsrisiken zu reduzieren.

Abb.:  
Variantenauswahl



Varianten 2a und 2b

Die Variante 2a schliesst wie bisher an die Seenerstrasse im Süden und im Bereich Riethof im Norden an das bestehende Netz an. Bei der Variantenvertiefung wird davon ausgegangen, dass der Abschnitt entlang der Flugplatzstrasse oberirdisch verläuft, da hier die bestehende Infrastruktur genutzt werden kann und keine Wohngebiete von Mehrverkehr betroffen sind. Der Bauaufwand lässt sich somit deutlich verringern. Der Tunnelabschnitt zwischen dem Areal der Toggenburger AG und der Seenerstrasse wäre grösstenteils bergmännisch zu erstellen, die Unterquerung der Eulach wäre evtl. im Tagbau möglich.

Die Variante 2b entstand aus der im zweiten Workshop diskutierten Kombination der Varianten 2 und 3. Im Norden entspricht der Verlauf der Variante 2a, ab dem Areal Toggenburger verläuft der unterirdische Abschnitt entlang des Hobelwerkweges bis zur Hegfeldstrasse (Tagbau möglich). Ein Tagbautunnel unterhalb der Hegfeldstrasse mit Anschluss an die Variante 5 im Bereich Hegmatten wäre ebenfalls denkbar. Im Bereich der Einmündung Hegfeldstrasse wird die Seenerstrasse mit einer neuen Brücke parallel zum

	<p>SBB-Trasse überquert. Der Anschluss im Süden erfolgt direkt an die Sulzerallee wie bei Variante 3 (Im Link West).</p>
Variante 3	<p>Bei der Variante 3 wurde der Anschluss an die Frauenfelderstrasse nach Norden verschoben, um eine Mehrbelastung der Wohngebiete zu vermeiden. Der Anschluss im Bereich Eichwäldli liegt zwischen der erweiterten SBB-Unterhaltsanlage und den geplanten Industriegrundstücken.</p>
Varianten 5o und 6o	<p>Die Varianten 5o und 6o (o = oberirdisch) entsprechen den Linienführungen A und D aus der Planungsstudie. Bei der Variante 6 wäre anstelle der Verbindung durch die bestehende SBB-Unterführung Rietstrasse auch die Unterquerung der Bahnlinie wie bei den Variante 2a/b denkbar.</p>
Varianten 5u und 6u	<p>Die Varianten 5u und 6u (u = unterirdisch) entsprechen den Linienführungen A und aus der Planungsstudie mit einem unterirdischen Abschnitt in Hegi. Der südliche Anschluss ist in Ver-längerung der Sulzerallee oder im Korridor der Ohrbühlstrasse denkbar. Bei der Unterquerung des Wohngebietes in Hegi ist von einer bergmännischen Lösung auszugehen.</p>

## 5. Variantenbewertung und Sensitivitätsprüfung

### 5.1. Ausgangslage der Bewertung

Die Bewertungen basieren immer auf Vereinfachungen und Modellbildungen. Sie weisen naturgemäss eine gewisse Unschärfe auf.

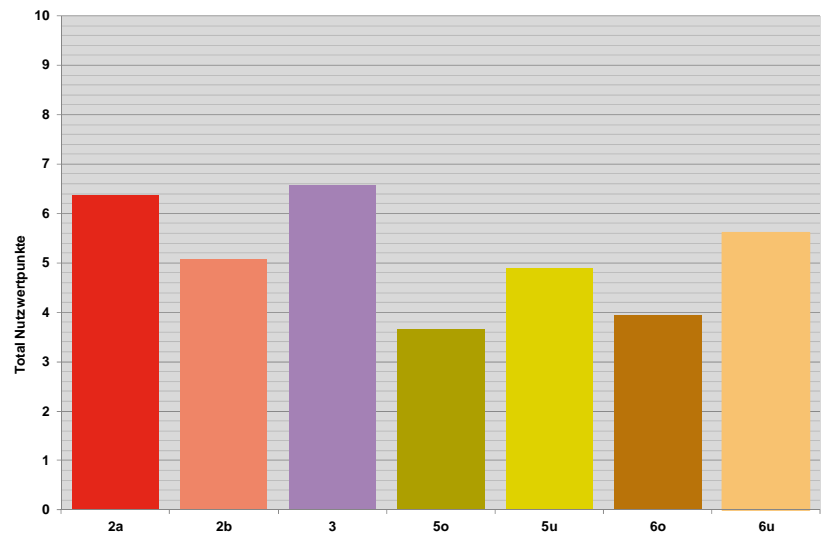
Die ganze Beurteilung erfolgt unter einer wichtigen Randbedingung: Es braucht eine Erschliessungsstrasse, um die nach Nutzungsplanung mögliche (und zu erwartende) Entwicklung des Gebiets zu ermöglichen. Der Referenz-zustand (= heutiger Zustand mit Verkehr 2030) ist keine Lösung, da die Nachteile durch eine ungenügende Erschliessung nicht berücksichtigt sind.

### 5.2. Resultat der Bewertung

Nutzwert-Analyse

Für eine Nutzwert-Analyse sind nach der Definition des Zielsystems und der Gewichtung der einzelnen Ziele zwei weitere Schritte nötig. Zunächst wurden die Wirkungen (Indikatorenwerte) in eine einheitliche Skala transformiert, z.B. 0 (minimaler Nutzen) bis 10 (maximaler Nutzen). Dies geschieht mittels einer eindeutig definierten Nutzenfunktion. Diese Nutzenfunktionen wurden im abschliessenden Workshop bis ins Detail gemeinsam bereinigt. Abschliessend wurden die Nutzenpunkte mit den jeweiligen Gewichten zu einem einzigen Nutzwert (gewichtete Summe) aggregiert.

Abb.:  
Nutzwert-Analyse: Gesamtbewertung

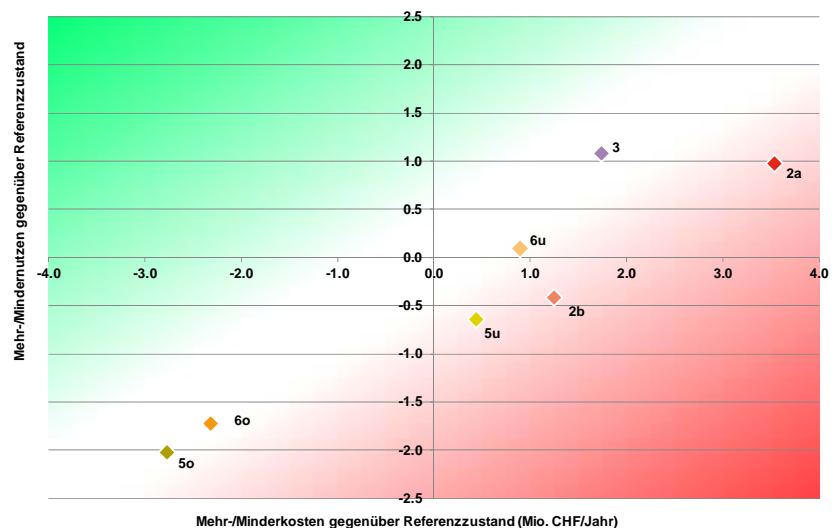


In der Gesamtbetrachtung der Nutzwertanalyse schneiden vor allem die oberirdischen Varianten 5o und 6o schlecht ab. Die übrigen Varianten liegen unter Berücksichtigung der Unschärfe einer Gesamtbewertung relativ nahe beieinander, wobei die drei Varianten 2a, 3 und 6u leichte Vorteile aufweisen.

Kosten-Wirksamkeits-Analyse

Die Kosten-Wirksamkeits-Analyse (KWA) setzt den Gesamtnutzen (ohne die Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten) in Relation zu den Kosten (Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten). Die KWA zeigt auf, wieviel ein bestimmter Nutzen bei unterschiedlichen Projekten kostet.

Abb.:  
Kosten-Wirksamkeits-Analyse



Die drei Varianten 2a, 3 und 6u, die bereits bei der Nutzwertanalyse am besten abgeschnitten haben, weisen eine positive Kosten-Wirksamkeit auf. Demgegenüber ist die Kostenwirksamkeit der Varianten 2b und 5u negativ.

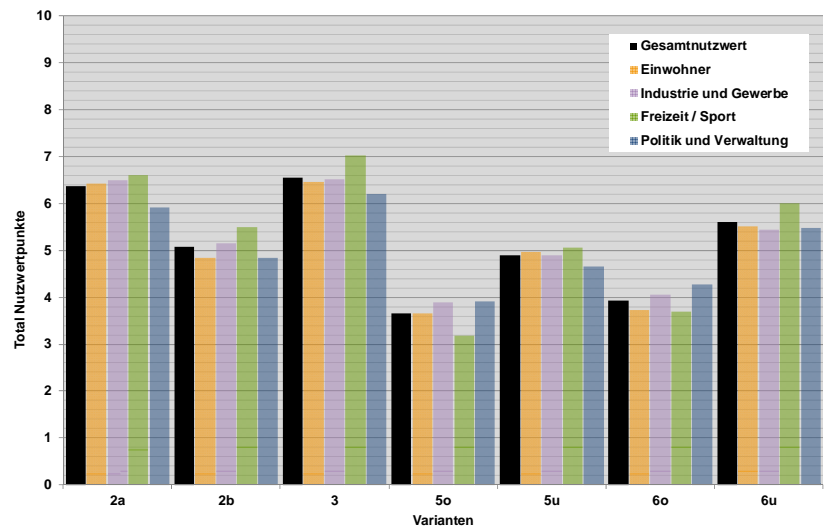
Speziell sind die beiden Varianten 5o und 6o: Diese weisen zwar gegenüber dem Referenzzustand einen negativen Nutzen auf, erlauben aber Kosteneinsparungen (tiefere Betriebskosten Stadtbus).

### 5.3. Sensitivitätsprüfung und weitere Aspekte

Unterschiedliche Zielgewichtungen

Um zu prüfen, wie die Gesamtbewertung auf unterschiedliche Zielgewichtungen reagiert, wurde der Gesamtnutzen mit den mittleren Zielgewichtungen der einzelnen Interessengruppen aggregiert. Hier zeigen sich keine relevanten Verschiebungen, die Bewertung bleibt stabil.

Abb.:  
Kosten-Wirksamkeits-Analyse

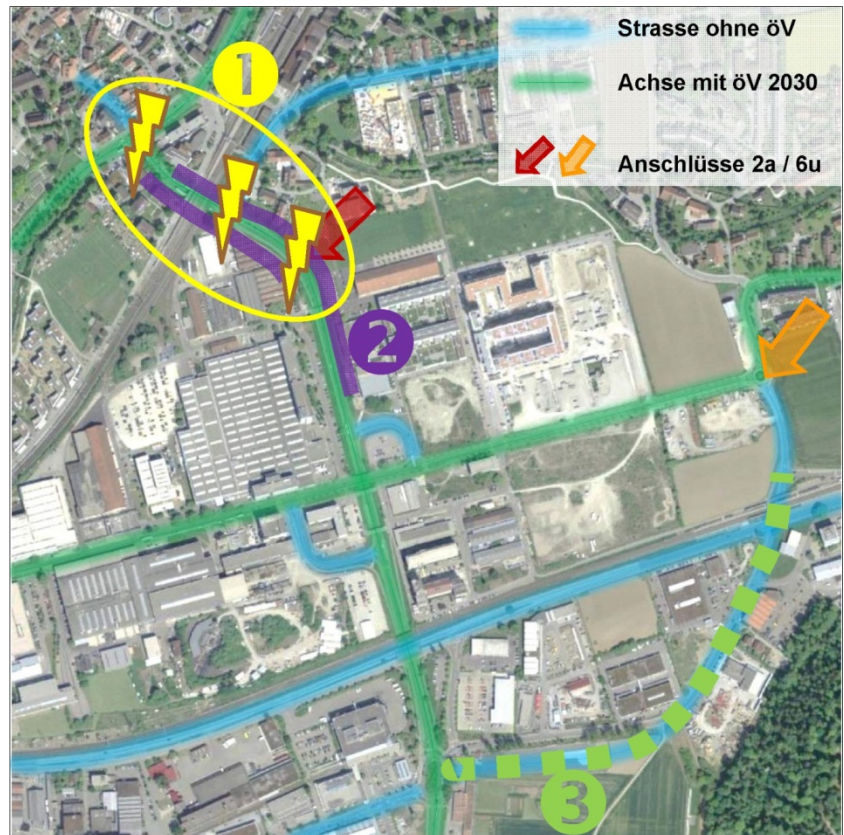


Stärkere Verkehrszunahme

Ist die Verkehrszunahme nur leicht stärker als prognostiziert, hat dies vor allem Auswirkungen bei den Knoten der Seenerstrasse :

1. Die drei nahe zusammen liegenden Knoten bei Variante 2a blockieren sich in der Spitzenstunde gegenseitig
2. Der Bus steht bei Variante 2a während der Spitzenzeiten im Stau (keine Busspur mehr; diese wird für Abbiegespuren benötigt)
3. Bei der Variante 6u ist eine Überlastung des Ohrbühl-Knotens möglich: In diesem Fall kann die Zufahrt Ohrbühlstrasse dosiert werden (kein öV)

Abb.:  
Probleme bei stärkerer  
Verkehrszunahme



Die Variante 6u funktioniert in diesem Fall immer noch, während bei der Variante 2a grosse Probleme entstehen.

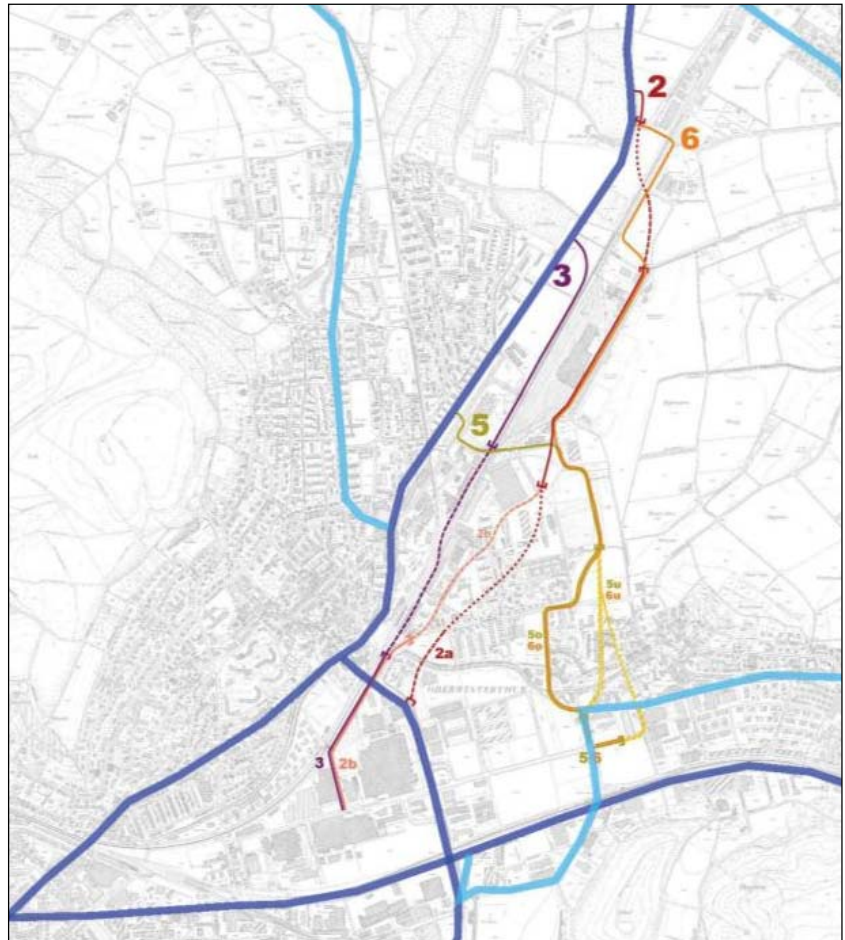
Zweite Kostenschätzung

Da Kostenschätzungen, insbesondere für Tunnelbauten, auf der Stufe Planungsstudie mit grossen Unsicherheiten behaftet sind, wurde eine zweite, Unabhängige Kostenschätzung für Tunnelbauten veranlasst. Das Resultat dieser Kostenschätzung lag generell höher als die ursprünglichen Werte, die Abweichungen lagen generell bei +12% bis +20%. Die Variante 2a schlug aber in dieser zweiten Kostenschätzung mit +34% (+55 Millionen Franken) deutlich oben aus. Dieses Resultat verschlechtert tendenziell die Beurteilung der Variante 2a gegenüber 6u.

Netzüberlegungen

Da die neue Zentrumserschliessung als Staatsstrasse gebaut und betrieben werden soll, muss auch ihre Funktion im Netz der regional und kantonale klassierten Strassen geprüft werden. Diese Überlegungen wurden insbesondere vom kantonalen Amt für Verkehr (AFV) eingebracht.

Abb.:  
Netz der kantonal (dunkelblau) und  
regional (hellblau) klassierten  
Strassen (Darstellung AFV)



Das AFV kam dabei zu folgenden Schlüssen:

- Die Varianten 5o und 6o/u erfüllen die gewünschten (aber unterschiedlichen) Funktionen am besten. Die Anbindung der zukünftigen Entwicklungsschwerpunkte an das überkommunale Strassennetz ist gewährleistet, die Voraussetzung für eine (Mit-)Finanzierung durch Kanton / Bund ist grundsätzlich gegeben. Die bisherige Kostenschätzung aus dem Agglomerationsprogramm 2 betrug 45 Millionen Franken (= oberirdische Linienführung).
- Die Variante 2a entspricht dem gültigen Richtplan, aber würde nur mit hohen Folgekosten (Ausbau Seenerstrasse und angrenzende Knoten) funktionieren.
- Die übrigen Varianten leisten aus kantonaler Sicht einen geringen Beitrag zur Problemlösung.

## 5.4. Schlussfolgerungen

Aus dem Workshopverfahren lassen sich die folgenden Schlussfolgerungen ziehen:

- 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 Varianten 2a oder 3
- Die Variante 6o hat Vorteile im Bereich Kosten/Risiken, dies zulasten der siedlungsveträglichkeit, gesamthaft betrachtet liegt sie im Mittelfeld der Varianten. Das Quartier lehnt sie ab.
- Die Varianten 2b und 3 werden von der Industrie abgelehnt; der Kanton bemängelt die fehlende Netzfunktion.

Aus fachlicher Sicht ist in einem ersten Schritt die Lösung deshalb aus den Varianten 2a, 6o und 6u zu suchen.

Aus der Sensitivitätsprüfung ergaben sich die folgenden Erkenntnisse:

- Bezüglich der unterschiedlichen Zielgewichtungen ist die Bewertung stabil.
- Bei einer stärkeren Verkehrszunahme schneiden die Varianten 2a im Vergleich zur Varianten 6u deutlich, die Variante 6o leicht schlechter ab.
- Variante 2a hat hohe Risiken bei den Kosten (Kostenschätzungen 160 - 215 Millionen Franken) und den Altlasten (Tunnel Nord). Die Variante entspricht in der Netzfunktion der Eingabe im Aggloprogramm 1 und ist viel teurer, Bundesmittel für diese Variante sind eher unwahrscheinlich.

***Wenn eine Variante mit Kosten deutlich über 100 Millionen Franken finanzierbar ist, wäre die Lösung am ehesten bei der Variante 6u zu suchen.***

Als Rückfallebene, falls diese Lösung nicht finanzierbar ist, bliebe Variante 6o. Diese ist allerdings politisch kaum mehrheitsfähig.



## 6. Gewählte Variante

### 6.1. Stadtratsentscheid

Die Stadt hat sich für die Variante 6u zwischen dem Knotenbereich Frauenfelder-/Rietstrasse im Norden und dem Knoten Sulzerallee / Ohrbühlstrasse im Süden mit einem Tunnel unter Hegi entschieden. Integraler Bestandteil der Linienführung Variante 6u ist die Unterbindung des Durchgangsverkehrs für den motorisierten Individualverkehr auf der Birchwaldstrasse («Kistenpass»).

Die genaue Definition der Linienführung bei drei Konfliktpunkten soll im Zuge der weiteren Planungen erfolgen:

- Die Linienführung im Norden auf dem Gemeindegebiet Wiesendangens (oberirdisch gemäss Variante 6 oder Tunnel wie Varianten 2) wird offengelassen. Der Entscheid hierfür liegt beim Kanton.
- Die Lage des Tunnelportals in der Hegmatten soll in Absprache mit den Betroffenen optimiert werden.
- Die Linienführung beim Toggenburger-Areal (insb. Gleisanschluss) soll in Zusammenarbeit mit der Toggenburger AG und dem AWEL vertieft und optimiert werden.

Das Amt für Städtebau, wurde beauftragt, diese drei Punkte als Grundlage für die spätere Projektierung zu vertiefen.

### 6.2. Linienführung

Die Zentrumserschliessung schliesst im Bereich der Rietstrasse an die Frauenfelderstrasse an, unterquert die SBB-Linie. Der Stadtrat lässt es offen, ob dieser Abschnitt über die Rietstrasse und nach der SBB-Unterführung oberirdisch geführt oder in einen Tunnel verlegt wird. Danach verläuft die Zentrumserschliessung zwischen SBB-Serviceanlage und den Sportplätzen. Nach der Flugplatzstrasse soll die Strassen in einem Tunnel zum Knoten Ohrbühlstrasse / Sulzerallee geführt werden.

### 6.3. Kosten

Die Kostenschätzungen für die Variante 6u belaufen sich auf 160 resp. 180 Millionen Franken. Falls der Abschnitt in Wiesendangens als Tunnel ausgestaltet wird, ist mit Mehrkosten von rund 20 Millionen Franken zu rechnen. Aufgrund der aktuellen Bearbeitungstiefe ist von einer Genauigkeit von  $\pm 30 - 50\%$  auszugehen.

## 6.4. Offene Punkte

Verschiedene Punkte sind – dem aktuellen Planungsstand durchaus angemessen – noch offen:

Linienführung in Wiesendangen	Die Art der Linienführung auf Wiesendanger Gebiet (Führung à niveau oder Tunnel) muss geklärt werden. Diese Aufgabe obliegt dem Kanton, dass sich die Kompetenzelegation zur Planung und Realisierung überkommunaler Strassen an die Städte Winterthur und Zürich aus dem Strassengesetz nur auf das Gemeindegebiet der beiden Städte bezieht.
Abstimmung mit SBB-Service- und Abstellanlage Schooren	Die SBB planen aktuell südlich der Riedstrasse, zwischen der Frauenfelderstrasse und der Bahnlinie eine Erweiterung der Service- und Abstellanlage Schooren. Diese Anlage ist für den Betrieb der 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn notwendig. Falls auf Wiesendanger Gebiet eine Tunnellösung gewählt wird, besteht hier dringender Abstimmungsbedarf. Diese Arbeiten sind bereits im Gange.
Abstimmung mit dem Hochwasserrückhalteraum Hegmatten	Der mittlere Abschnitt der gewählten variante liegt im Randbereich des vom AWEL projektierten Hochwasserrückhalterausms Hegmatten. In den weiteren Planungs- und Projektierungsschritten muss hier die nötige Abstimmung erfolgen. Die nötigen Abstimmungen sind bereits eingeleitet.
Lage des Tunnelportals Hegmatten	Die betroffenen Anwohnen wünschen, dass das Tunnelportal in der Hegmatten möglichst nördlich liegt, um den Erholungsraum Hegmatten bestmöglich zu schützen. Hier sind die nötigen Vertiefungen vorzunehmen, um die unterschiedlichen Ansprüche (Betrieb der Industrie Hegmatten inkl. Anschlussgleise, Schutz Erholungsraum, Hochwasserrückhalteraum Hegmatten) bestmöglich zu abzustimmen.
Anschluss Sulzerallee	Die bisherigen Arbeiten sehen zwei mögliche Lösungen für den Anschluss an den Knoten Sulzerallee/Ohrbühlstrasse vor. Entweder kann die Tunnelrampe in die Ohrbühlstrasse gelegt werden, was eine neue Verbindung zwischen Ohrbühlstrasse und Rümikerstrasse erfordert, oder die Tunnelrampe wird in die Verlängerung der Sulzerallee gelegt. Diese Lösungen sind gleichwertig. Ein Entscheid dazu wird von der detaillierten Prüfung der bautechnischen Fragen (Radius Tunnelbormaschine) und der Grundwassersituation abhängen.

## 6.5. Erste Reaktionen

Anwohnende und Industrie	Von Seiten der Betroffenen Anwohner und der ansässigen Industrie wird die gewählte Lösung nicht nur akzeptiert, sondern aktiv unterstützt.
--------------------------	--

Wiesendangen und RWU

Der Gemeinderat Wiesendangen akzeptiert die gewählte Lösung, falls die Zentrumserschliessung auf Wiesendanger Gebiet in einen Tunnel verlegt wird. Der Vorstand der Regionalplanung Winterthur und Umgebung hat sich dieser Haltung angeschlossen.

Kanton

Von Seiten des Kantons (Amt für Verkehr) wurde erklärt, dass die planerischen Überlegungen der Stadt Winterthur nachvollziehbar seien. Aus Sicht des Kantons erfüllen von den im kooperativen Verfahren geprüften Lösungen die Varianten 5o, 6o und die vom Stadtrat gewählte Variante 6u die gewünschten Funktionen am besten. Der zuständige Volkswirtschaftsdirektor zeigt sich allerdings überrascht von der Kostendifferenz zwischen dem Agglomerationsprogramm (45 Millionen Franken) und Variante 6u (180 Millionen Franken, bei unterirdischer Führung in Wiesendangen rund 200 Millionen) und sieht in diesem Kostensprung Risiken. Der Volkswirtschaftsdirektor erwartet für die gewählte Variante einen substantziellen Beitrag durch die Stadt Winterthur.

## 7. Gesamtwürdigung und weiteres Vorgehen

### 7.1. Rückblick auf das Verfahren

Die Einleitung des kooperativen Planungsverfahrens hat sich rückblickend zweifellos gelohnt. Alle beteiligten Kreise haben sich nach Kräften bemüht, eine funktionsfähige und realisierbare Lösung zu finden.

Der Erfolg des Verfahrens zeigt sich auch darin, dass sowohl die Anwohnenden als auch die Industrie die vom Stadtrat gewählte Lösung aktiv unterstützen, obwohl sie im Verfahren andere Lösungen bevorzugt haben.

Auch aus fachlicher Sicht war das Verfahren erfolgreich, hat sich doch die Richtigkeit des im Rahmen des sGVK definierten Korridors für die Zentrumserschliessung bestätigt.

Nicht zuletzt kann auch als Erfolg des kooperativen Planungsverfahrens verbucht werden, dass die Finanzierung einer Tunnelvariante vom Kanton wie anfänglich nicht mehr ausgeschlossen wird.

### 7.2. Pro und Contra zur gewählten Lösung

Pro Eine Vielzahl von Argumenten spricht für die gewählte Variante 6u:

- Sie zeigt eine gute verkehrliche Wirkung, das Verkehrssystem bleibt auch stabil, wenn der Verkehrsmengen grösser werden als für 2030 prognostiziert.
- Sie ist siedlungsverträglich und schont insbesondere die bestehenden Wohngebiet in Hegi
- Die negativen Auswirkungen auf die Umwelt sind begrenzt.
- Bezüglich Kosten und Risiken zeigt sie von allen Tunnelvarianten das beste Resultat.
- Sie ist in der Stadt Winterthur mehrheitsfähig.

Contra Gegen die Variante 6u spricht einzig die Unsicherheit bei der Finanzierung (160 bis 200 Millionen Franken). Dieses Argument hat aber wenig Gewicht, da keine Varianten für eine Zentrumserschliessung gefunden wurden, die machbar sind, verkehrlich funktionieren und politisch Mehrheitsfähig sind.

### 7.3. Kosten und Finanzierung

Überkommunale Strasse

Da es sich bei der geplanten Zentrumserschliessung Neuhegi/Grüze um eine überkommunale Strasse handelt, wird die Strasse nach Strassengesetz

Vergleich mit der Eingabe im  
Agglomerationsprogramm ist falsch

grundsätzlich durch den kantonalen Strassenfonds finanziert. Dem steht die Äusserung des Volkswirtschaftsdirektors entgegen, dass ein substanzieller Beitrag der Stadt Winterthur erwartet werde. Die Frage einer städtischen Kostenbeteiligung wird noch zu klären sein.

Die Erwartung einer städtischen Kostenbeteiligung basiert offensichtlich auf dem Kostenvergleich zwischen der Eingabe im Agglomerationsprogramm und der jetzt gewählten Variante. Dieser Vergleich greift aus verschiedenen Gründen allerdings zu kurz:

- Die Lösung in der Eingabe des Agglomerationsprogramms hätte zusätzliche, noch nicht bezifferbare Folgekosten verursacht (Lärmschutz, ev. materielle Enteignungen durch übermässige Lärmbelastungen).
- Die Lösung in der Eingabe des Agglomerationsprogramms wäre politisch kaum mehrheitsfähig und ist mit einem grossen Prozessrisiko (Lärmschutz) verbunden.
- Korrekt ist vielmehr ein Vergleich mit dem gültigen kantonalen Richtplaneintrag für die «Entlastungsstrasse Oberwinterthur». Die Kosten für diese Lösung wurden schon vor 10 Jahren auf knapp 130 Millionen Franken geschätzt; die zusätzlich nötigen massiven Ausbauten auf der Seener- und der Frauenfelderstrasse sind in diesem Betrag nicht enthalten. Gesamthaft wäre die Realisierung des heutigen Richtplaneintrags deutlich teurer als die jetzt gewählte Lösung.

Kantonale Finanzierung

Der Stadtrat geht deshalb nach wie vor davon aus, dass die Zentrumserschliessung kantonal zulasten des Strassenfonds finanziert wird. Insbesondere gilt dies für den Tunnel unter Hegi, da nur so die Vorgaben der Lärmschutzverordnung in den Wohngebieten eingehalten werden können.

Allenfalls Bundesbeitrag

Zudem ist ein Bundesbeitrag an die Zentrumserschliessung aus dem Agglomerationsfonds anzustreben. Im 2. Agglomerationsprogramm hat der Kanton Zürich die Zentrumserschliessung in der inzwischen verworfenen oberirdischen Linienführung eingegeben. Vom Bund wurde diese Massnahme in die Priorität C zurückgestuft (Stand öffentliche Vernehmlassung), wobei der Bund den Handlungsbedarf in diesem Bereich anerkannt hat. Mir der nun gewählten aus Sicht der Akzeptanz, deutlich besseren Lösung sollte die Chance auf einen Bundesbeitrag einem folgenden Agglomerationsprogramm gewahrt bleiben.

#### 7.4. Weiteres Vorgehen

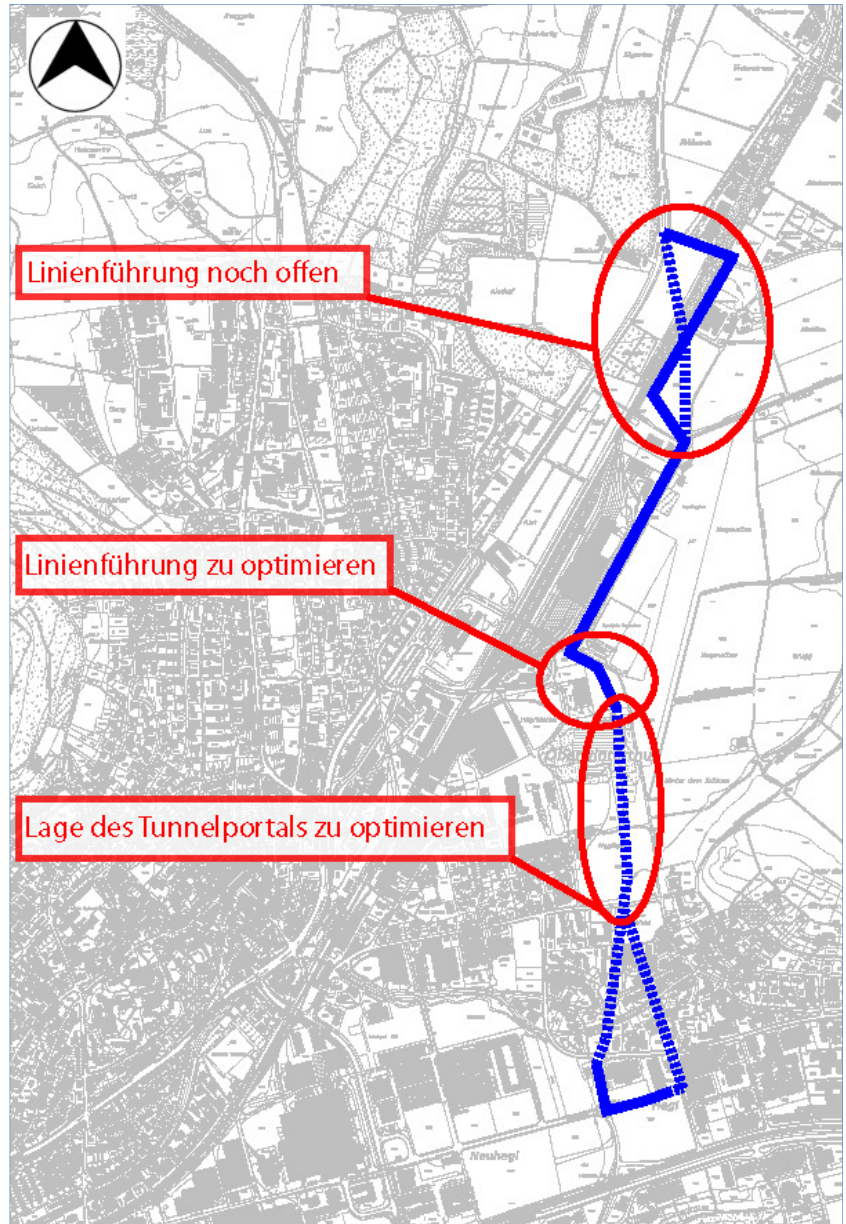
Stadt und Kanton sind sich einig, dass die Arbeiten für die Zentrumserschliessung – unabhängig vom definitiven Entscheid zum 2.

Agglomerationsprogramm (ist 2014 zu erwarten) – weitergeführt werden. Aktuell erfolgen noch einzelne Vertiefungen der Planungsstudie für den Abschnitt auf Wiesendanger Gebiet. Mit dem Vorliegen dieser Resultate sind die nötigen Grundlagen für die Anpassung des kantonalen Richtplans vorhanden. Es ist vorgesehen, dass die entsprechende Richtplanvorlage nach erfolgter öffentlicher Auflage um den kommenden Jahreswechsel dem Kantonsrat unterbreitet wird, damit die Richtplanänderung im Laufe des kommenden Jahres vollzogen werden kann.

In der Zwischenzeit muss noch geklärt werden, ob die Federführung für das Projekt künftig bei der Stadt oder beim Kanton liegen soll. Bei der Zentrumserschliessung in der vorgesehenen Linienführung handelt es sich dabei um einen Spezialfall: Sie liegt sowohl auf dem Stadtgebiet von Winterthur, wo gemäss Strassengesetz (Art. 43 ff) die Stadt für Planung, Projektierung und Ausführung zuständig ist, als auch auf dem Gemeindegebiet von Wiesendangen, wo der Kanton direkt für die überkommunalen Strassen zuständig ist.

Sobald die Linienführung für die Zentrumserschliessung im kantonalen Richtplan verankert ist, können die nächsten Projektierungsschritte eingeleitet werden. Je nachdem, wo die Federführung des Projekts angesiedelt wird, müssen die dazu nötigen Kredite bei den städtischen oder den kantonalen Behörden eingeholt werden.

Abb.:  
Gewählte Variante der  
Zentrumserschliessung  
Neuhegi / Grüze mit offenen Punkten



Verfasser

Departement Bau

**Amt für Städtebau**

Raum und Verkehr

Technikumstrasse 81

CH-8400 Winterthur

Beteiligte

Albert Gubler, Amt für Städtebau

Dokument

Stand: Entwurf

Datum: 31. Juli 2013

Ablage: G:\06\_RVP\03\_Verkehrsplanung\2\_Konzepte\Zentrumserschliessung  
Neuhegi\_Grüze\08\_Berichte\20130731\_BER\_Planungsverfahren\_V2.docx