

An den Grossen Gemeinderat

W i n t e r t h u r

Kredit von Fr. 2'830'000.00 für die Umsetzung des Verkehrskonzeptes Neuhegi-Grüze, im Bereich Seenerstrasse zur Erhöhung der Fahrplanstabilität von Stadtbus

Antrag:

1. Für den Neubau einer Lichtsignalanlage bei der Kreuzung Seenerstrasse/Rudolf-Diesel-Strasse (Projekt-Nr. 11434) wird ein Kredit von Fr. 975'000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung des allgemeinen **Verwaltungsvermögens** bewilligt.
2. Für die Verlängerungen der Busspuren auf der Seenerstrasse beim Kreisel Ohrbühl (Projekt-Nr. 11435) wird ein Kredit von Fr. 1'165'000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung des allgemeinen **Verwaltungsvermögens** bewilligt.
3. Für den Neubau einer Lichtsignalanlage bei der Kreuzung Seenerstrasse/Hegifeldstrasse (Projekt-Nr. 11436) wird ein Kredit von Fr. 690'000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung des allgemeinen **Verwaltungsvermögens** bewilligt.
4. Die Bewilligungen erstrecken sich auch auf die durch Teuerung und MWST bedingten Mehr- oder Minderkosten; Stichtag für die Kostenberechnung ist:
 - Nr. 11434, LSA Rudolf-Diesel-Strasse: 30.06.2017
 - Nr. 11435, Busspuren Kreisel Ohrbühl: 30.09.2016
 - Nr. 11436, LSA Hegifeldstrasse: 30.09.2017

Weisung:

I. Zusammenfassung

Drei Projekte an der Seenerstrasse sollen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität von Stadtbus realisiert werden. Mit der Lichtsignalanlage an der Kreuzung Rudolf-Diesel-Strasse/Seenerstrasse sollen linksabbiegende Busse ohne Verlustzeiten in die Seenerstrasse einbiegen können. Der Rückstau zu Stosszeiten und an den Samstagen beim Kreisel Ohrbühl behindert die Einhaltung des Busfahrplans. Mit der Verlängerung der Busspuren auf der Seenerstrasse kann die Situation entschärft werden. Die Lichtsignalanlage an der Kreuzung Hegifeldstrasse/Seenerstrasse soll die Vorfahrt der Busse in Richtung Frauenfelderstrasse bevorzugen und somit weitere Verlustzeiten eliminieren.

Kosten:

		Nr. 11434	Nr. 11435	Nr. 11436
Total Anlagekosten	Fr.	1'300'000.00	1'600'000.00	1'150'000.00
davon gebundene Ausgaben	Fr.	125'000.00	135'000.00	260'000.00
Total neue Ausgaben	Fr.	1'175'000.00	1'465'000.00	890'000.00
abzüglich bewilligte und beanspruchte Projektierungskredite	Fr.	200'000.00	300'000.00	200'000.00
Beantragter Kredit	Fr.	975'000.00	1'165'000.00	690'000.00

Da es sich vorwiegend um überkommunale Strassen handelt, können die Kosten über den kantonalen Strassenfonds (Baupauschale) finanziert werden. Damit fallen voraussichtlich keine Nettokosten für die Stadt Winterthur an. Die Reserve der Stadt Winterthur im Fonds für den Bau des überkommunalen Strassennetzes beträgt 24 Millionen Franken (31.12.2017).

II. Detaillierte Ausführungen

1. Ausgangslage

Der Winterthurer Stadtteil Neuhegi-Grüze befindet sich in einer dynamischen Veränderungs- und Wachstumsphase. Neuhegi-Grüze ist das grösste Entwicklungsgebiet der Stadt Winterthur. Es ist Teil der Zentrumszone Oberwinterthur/Grüze, eines von elf Zentrumsgebieten von kantonaler Bedeutung. In Neuhegi-Grüze sind in den letzten Jahren bereits 1'000 Wohnungen und hunderte von neuen Arbeitsplätzen entstanden. Das Gebiet verfügt über weitere Entwicklungsflächen für alle Nutzungen, insbesondere für x-tausende zusätzliche Arbeitsplätze, aber auch für mehrere tausend neue Bewohnende.

Zentrale Voraussetzung für die geplante Entwicklung in Neuhegi-Grüze ist ein leistungsfähiges Verkehrssystem, das alle Verkehrsträger berücksichtigt. Als Grundlage dazu wurde 2011 das städtische Gesamtverkehrskonzept (sGVK) mit dem Zukunftsbild der Stadt im Jahr 2030 erarbeitet. Am 3. Oktober 2011 hat der Grosse Gemeinderat das Konzept zustimmend zur Kenntnis genommen (GGR-Nr. 2011-082). Das Zukunftsbild zeigt Winterthur als Stadt mit zwei starken, urbanen Zentren. Wie Winterthur Mitte soll sich Neuhegi-Grüze – wenn auch mit unterschiedlichem Charakter – zu einem intensiv und gemischt genutzten Stadtteil mit vielfältigen urbanen Funktionen entwickeln.

Gemäss der aktuellen Bau- und Zonenordnung sind in Neuhegi-Grüze wesentlich intensivere Nutzungen möglich als heute. Die Nahbereiche der drei Bahnhöfe Hegi, Oberwinterthur und Grüze werden sich zu durchmischten städtischen Quartieren entwickeln. Die übrigen Flächen sind schwerpunktmässig für industrielle und gewerbliche Nutzungen vorgesehen. Das Verkehrssystem in diesem Gebiet ist während der Hauptverkehrszeiten bereits heute überlastet. In den nächsten 10 bis 20 Jahren könnten sich die Personenbewegungen im Gebiet vervielfachen. Die Gesamtverkehrslösung für Neuhegi-Grüze sieht deshalb vor, die Bewegungen möglichst optimal auf die Verkehrsträger MIV (motorisierter Individualverkehr), ÖV und Langsamverkehr (Velo- und Fussverkehr) zu verteilen. Stadteinwärts muss infolge des ausgelasteten Verkehrsnetzes der Fokus auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet sein. Stadtauswärts wird mittels der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze zusätzliche MIV-Kapazität geschaffen. Die Gesamtverkehrslösung sieht ein Bündel von Verkehrsprojekten vor.

Zu den Hauptmassnahmen zählen:

- Die Anbindung an den geplanten ÖV-Hochleistungskorridor (ÖV-HLK) auf der Achse Töss – Hauptbahnhof – Neuhegi. Auf dem ÖV-HLK profitieren Fahrgäste von stabilen Fahrzeiten und attraktiven Taktfolgen. Die Querung Grüze ist ein zentraler Bestandteil dieses ÖV-HLK.
- Die geplanten Veloschnellrouten (breite, sichere und hindernisfreie Velowege) samt einer neuen Velounterführung beim Bahnhof Grüze. Die Veloschnellrouten erhöhen die Attraktivität der Velostadt substantziell.
- Die neue Zentrumserschliessung Neuhegi vom Ohrbühlkreisel über die Hegmatten zur Frauenfelderstrasse. Deren vorgesehene Linienführung hat der Kantonsrat im Juli 2017 zugestimmt (kantonalen Richtplaneintrag). Die neue Strassenerschliessung soll den MIV möglichst auf direktem Weg zum übergeordneten Strassennetz (Autobahn) führen.
- Optimierung des bestehenden Strassennetzes mittels neuen Lichtsignalanlagen (Verkehrsmanagement) und Busspuren.

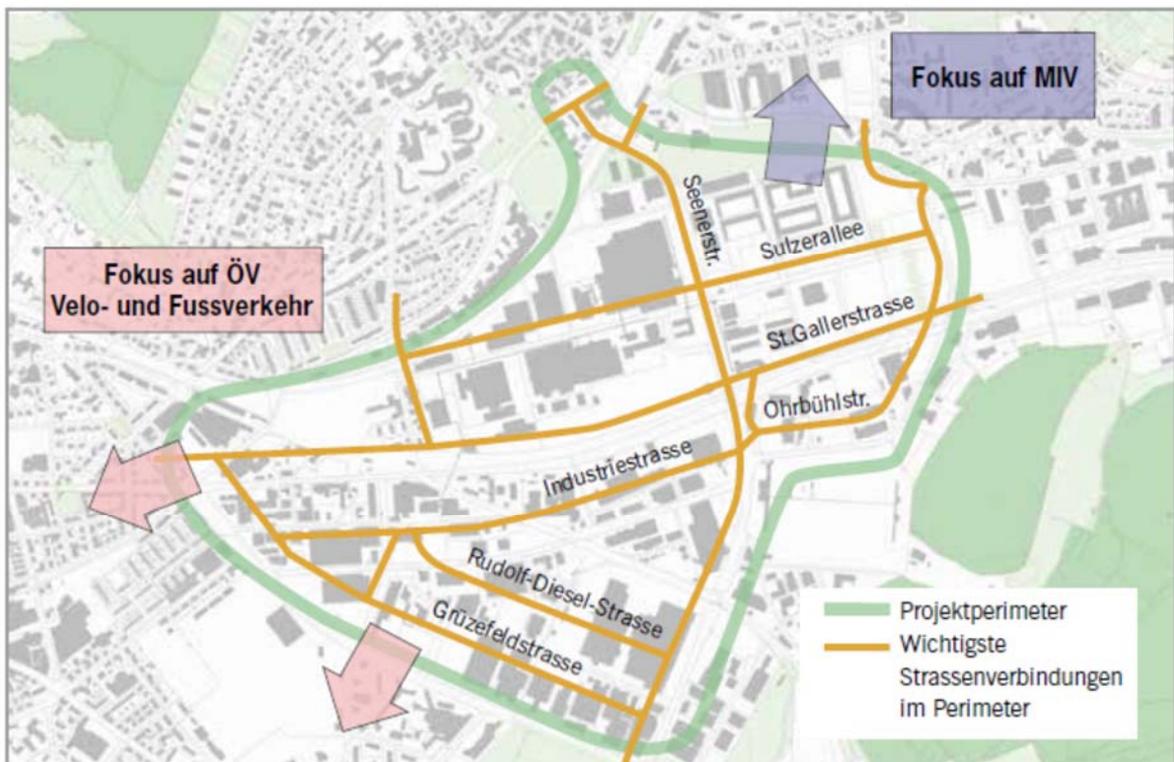


Abbildung: Grundprinzip des Gesamtverkehrskonzepts Neuhegi-Grüze

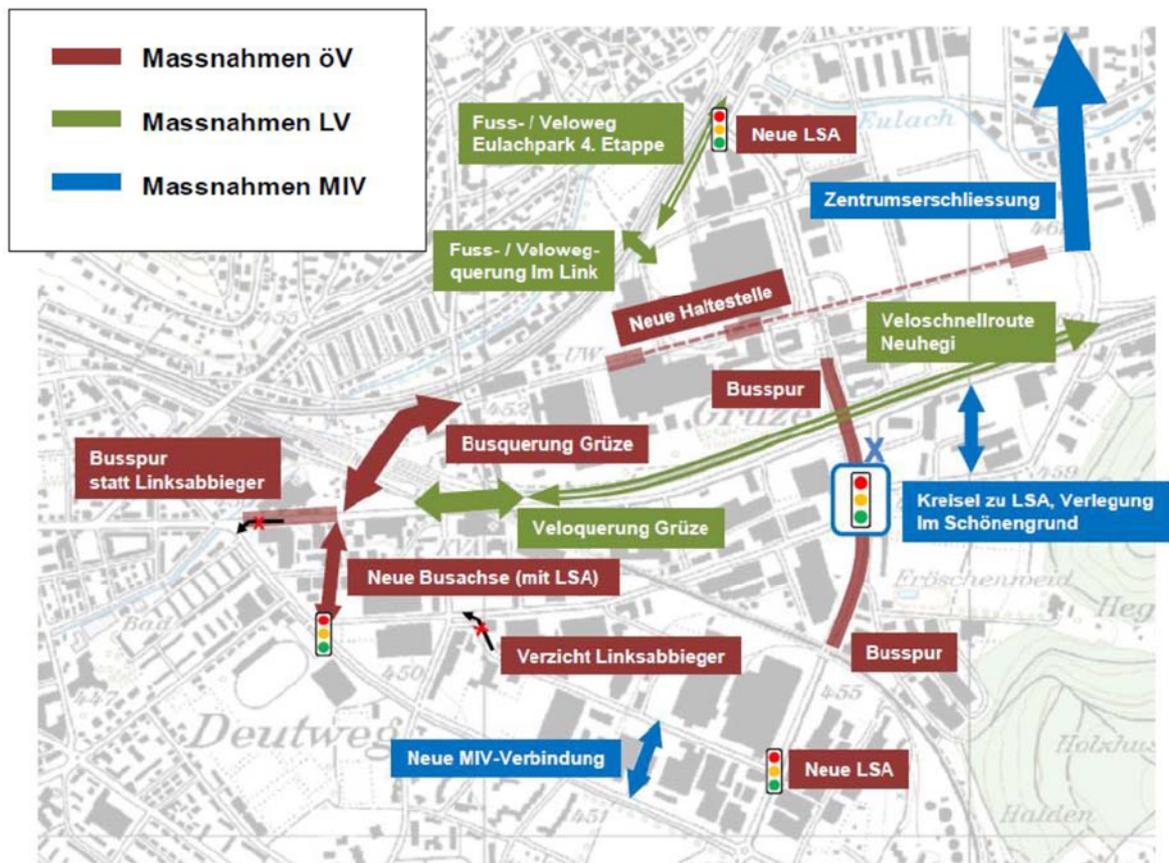


Abbildung: Verkehrsprojekt im Raum Neuhegi-Grüze

Die Projekte im Zusammenhang mit der Gesamtverkehrslösung Neuhegi-Grüze befinden sich in unterschiedlichen Planungsstadien. Für die Gewährleistung eines langfristig funktionsfähigen Verkehrsnetzes braucht es alle Verkehrsprojekte. Es bestehen folgende drei Möglichkeiten zur Kreditgenehmigung:

- Alles Einzelkredite
- Mehrere Massnahmenpakete
- Ein Rahmenkredit

Am 17. Januar 2017 hat das Departement Bau die Verkehrsverbände und die BBK-Mitglieder und Fraktionspräsidenten zu einem moderierten Workshop zur Klärung der Kreditgenehmigung der Verkehrsprojekte im Raum Neuhegi-Grüze eingeladen.

Zusammengefasst kann festgehalten werden, dass weitgehend ein Konsens besteht, dass die Verkehrsträger nicht gegeneinander ausgespielt werden sollen und es alle Projekte braucht. In der Diskussion zeigte sich, dass ein Rahmenkredit politisch nicht mehrheitsfähig und aufgrund der sehr verschiedenen Planungsstände kaum realisierbar ist. Einzelkredite würden zu viele Anträge an den Grossen Gemeinderat und zu viele Volksabstimmungen bedingen. Es bestünde die Gefahr, dass die Gesamtverkehrslösung nicht mehr im Fokus stünde. Daher sollen Pakete gebildet werden, um die Anzahl Abstimmungen im Grossen Gemeinderat und im Volk überschaubar zu halten. Zudem kann mit der Paketbildung der fachliche Zusammenhang bei den Projekten besser aufgezeigt werden. Am besagten Workshop wurde eine konkrete Paketbildung vorgeschlagen, die im Grundsatz von den Workshopteilnehmenden auch unterstützt wurde. Nachfolgend ist dieser Vorschlag abgebildet:

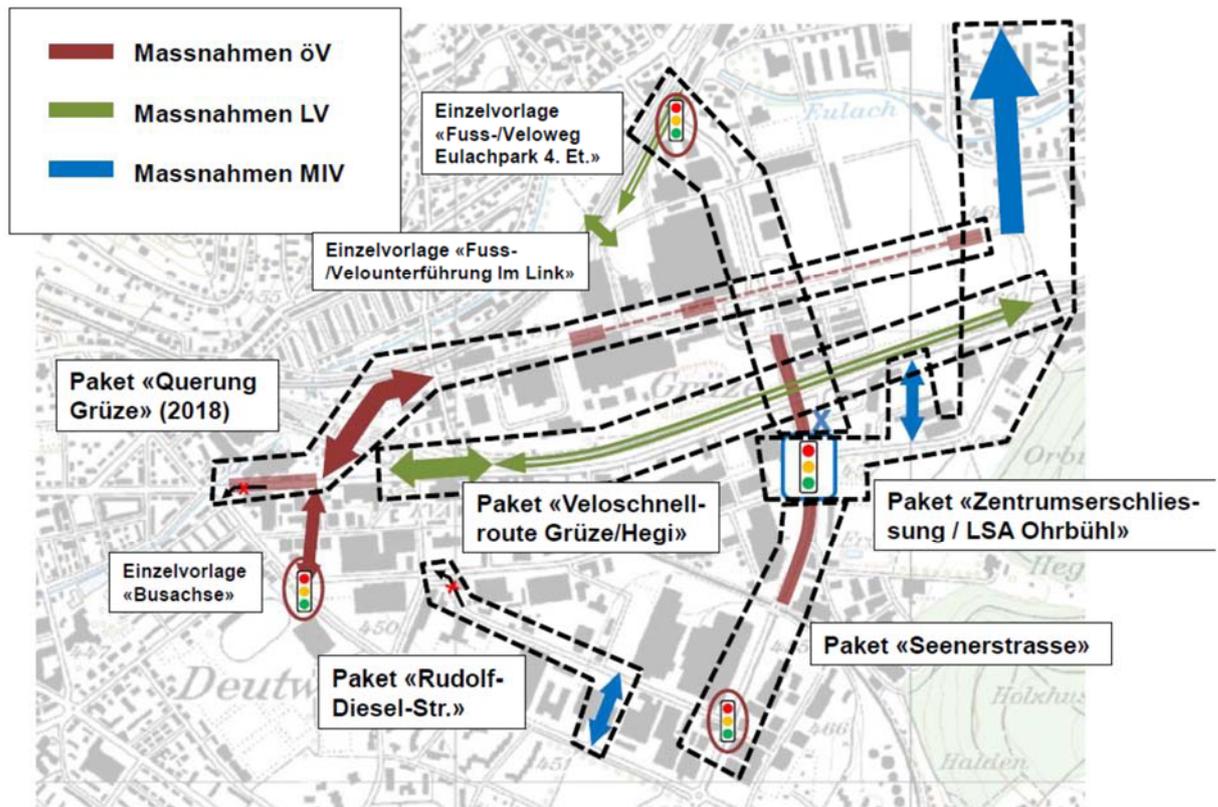


Abbildung: Paketbildung für die Verkehrsprojekte im Raum Neuhegi-Grüze

Das Paket «Seenerstrasse» ist ein Teil der Gesamtverkehrslösung und umfasst folgende Projekte:

- Lichtsignalanlage Seener-/Rudolf-Diesel-Strasse (sichert verlustfreies Linkseinbiegen des ÖV)
- Verlängerung Bussspuren am Ohrbühlkreisel (sichert die störungsfreie Zufahrt für den ÖV zum Kreisel)
- Lichtsignalanlage Seener-/Hegifeldstrasse (minimiert die ÖV-Verlustzeiten beim Knoten)

Die drei Projekte haben fachlich einen integralen Zusammenhang, da sie die Fahrplanstabilität auf der Seenerstrasse sicherstellen. Zudem haben sie bezüglich Umsetzung einen ähnlichen Zeitplan. Mit dem vorliegenden Antrag werden die Kredite für diese drei Projekte beantragt.

2. Projektbeschreibung

2.1 Lichtsignalanlage Rudolf-Diesel-Strasse/Seenerstrasse (Nr. 11434)

Die linksabbiegenden Busse aus der Rudolf-Diesel-Strasse in die Seenerstrasse erfahren aufgrund von fehlenden Zeitlücken in der Seenerstrasse während den Spitzenzeiten erhebliche Verlustzeiten. Messungen vor Ort haben z. T. Verlustzeiten von grösser einer Minute ergeben. Als adäquate Massnahme ist die Ausrüstung des Knotens mit einer Lichtsignalanlage vorgesehen. Der bestehende Strassenraum muss baulich komplett angepasst werden.

Durch die Anordnung von drei Fussgängerinseln wird die Verkehrssicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger erhöht. Das Trottoir wird im Bereich der Fussgängerinseln

auf Grund der gewünschten Durchfahrtsbreite von 4.50 m (mit Velo) auf 2.00 m verschmälert. Um den Velofahrenden ein sicheres Abbiegen aus Richtung des Eitzbergkreisels in die Rudolf-Diesel-Strasse zu ermöglichen, werden sie vor der LSA vom Veloweg auf die Fahrbahn geleitet. Im nördlichen Bereich der Seenerstrasse werden ebenfalls Radwegübergänge erstellt. Die materialtechnischen Belagsuntersuchungen ergaben, dass die Foundationsschicht belassen werden kann. Der Belag muss jedoch komplett erneuert werden. Die bestehenden Strassensammlerleitungen wurden mittels Kanal-TV untersucht. Die Leitungen sind in einem ausreichend guten Zustand, so dass die neu projektierten Strassensammler an die bestehenden Leitungen angeschlossen werden können. Für die Installation der neuen Lichtsignalanlage sind Kabelschutzrohre mit Kabelzugschächten und eine neue Steuerkabine zu erstellen. Der gesamte Knoten wird anschliessend neu markiert.

2.2 Busspuren beim Kreisel Ohrbühl (Nr. 11435)

Die heutige Seenerstrasse weist eine Breite von 9.0 m auf, aufgeteilt in zwei Fahrspuren à je 4.5 m. Beidseitig sind Rad-/Gehwege oder ein Radstreifen mit Gehweg vorhanden. Vor dem Kreisel gibt es bereits heute separate Busspuren, bzw. eine kombinierte Bus-/Velospur. Diese sind aber mit Längen von ca. 60 – 70 m nur sehr kurz. Damit die Fahrplanstabilität der Busse erhöht und die Fahrzeitverluste reduziert werden, sollen nun mit dem vorliegenden Projekt diese separaten Busspuren verlängert werden.

Seenerstrasse, Abschnitt Sulzerallee bis Kreisel (Nordseite, Seite Oberwinterthur)
Die neue kombinierte Bus-/Velospur beginnt nach der Zufahrt zur Sulzerallee und endet vor dem Kreisel. Sie hat neu eine Länge von ca. 250 m und ist somit ca. 190 m länger als heute. Für die Anordnung der zusätzlichen Bus-/Velospur muss die Fahrbahn verbreitert werden. Dazu wird der westseitige Rad-/Gehweg (Seite Stadt) abgebrochen. Die Fussgängerinnen und Fussgänger müssen dann via Treppe auf den «oberen» Rad-/Gehweg oder auf die andere Strassenseite ausweichen. Im Abschnitt Zufahrt zur Sulzerallee bis nach der Brücke St. Gallerstrasse (flacher Bereich mit beidseitigen Stützmauern) ist für die Bus-/Velospur eine Breite von 4.50 m vorgesehen. Dies erfordert eine Fahrbahnverbreiterung von 2.25 m. Es verbleibt damit noch ein Bankett von ca. 25 cm bis zur bestehenden Stützmauer. In der Steigung vor dem Kreisel ist eine Breite von 5.00 m vorgesehen. Dies bedingt eine Fahrbahnverbreiterung von 2.7 m bis 1.5 m. Hier wird bis zum «oberen» Rad-/Gehweg eine Böschung erstellt. Diese wird – vor allem im Bereich nach der Unterführung – etwas steiler, als die heutige Böschung. Der neue Fahrbahnrand schliesst ca. 25 m vor dem Kreisel an den bestehenden Rand an. Die Spurbreite beträgt hier bereits heute 5.0 m. Velofahrende, die von der Sulzerallee Richtung Seen fahren, werden auf den «oberen» Rad-/Gehweg geleitet. Vor dem Kreisel mündet dieser dann in die Bus-/Velospur.

Seenerstrasse, Abschnitt SBB-Brücke bis Kreisel (Südseite, Seite Seen)
Die neue kombinierte Bus-/Velospur beginnt nach der SBB-Brücke und endet vor dem Kreisel. Sie hat neu eine Länge von ca. 250 m und ist somit ca. 180 m länger als heute. Für die Anordnung der zusätzlichen Busspur bzw. Bus-/Velospur wird die Fahrbahn ostseitig (Seite Elsau) verbreitert. Der angrenzende Rad-/Gehweg bzw. Gehweg wird entsprechend verschoben. Im Abschnitt SBB-Brücke bis Harzachstrasse ist eine separate Busspur mit einer Breite von 3.5 m vorgesehen. Hier muss die Fahrbahn um 1.5 m verbreitert werden. Der Rad-/Gehweg wird neu erstellt. Die Breite bleibt unverändert bei 3.0 m. Da die Seenerstrasse hier im Einschnitt liegt und die seitliche Böschung den maximalen Neigungswinkel aufweist, muss für den neuen Rad-/Gehweg eine Stützmauer bzw. eine Winkelplatte erstellt werden. Bei der Einmündung Harzachstrasse beträgt die Verbreiterung 3.0 m. Im Abschnitt Harzachstrasse bis Kreisel ist eine kombinierte Bus-/Velospur mit einer Breite von 5.00 m vorgesehen. Hier muss die Fahrbahn um bis zu 3.5 m

verbreitert werden. Der Gehweg wird neu erstellt. Die Breite bleibt unverändert bei 2.50 m. Der neue Fahrbahnrand schliesst ca. 16 m vor dem Kreisels an den bestehenden Rand an. Die heutige Spurbreite von 4.5 m wird hier zulasten des Verkehrsteilers auf 5.00 m verbreitert.

2.3 Lichtsignalanlage Hegifeldstrasse/Seenerstrasse (Nr. 11436)

In der Seenerstrasse kommt es im Bereich der Einmündung der Hegifeldstrasse häufig zu Verkehrsüberlastungen, welche den öffentlichen Verkehr behindern. Ebenfalls besteht eine Kollisionsgefahr zwischen Velofahrenden und Fahrzeugen in Fahrtrichtung Oberwinterthur. Linksabbiegende Velofahrende kreuzen schleifend die rechtsabbiegenden Fahrzeuge.

Der Knoten ist derzeit nicht geregelt. Mit einer Lichtsignalanlage soll der Verkehr so geregelt werden, dass eine Buspriorisierung sowie eine Koordination mit den Nachbaranlagen möglich wird. Mit der gleichzeitigen Verlängerung der kombinierten Busspur um ca. 40 m können sich die linksabbiegenden Velofahrenden nach der Einmündung der Hegifeldstrasse entsprechend einordnen, wodurch das Kollisionsrisiko mit rechtsabbiegenden Fahrzeugen stark entschärft wird.

Die Knotengeometrie wird beibehalten. Die bestehende Insel in der westlichen Seenerstrasse wird verkleinert. Die heutige Führung für die Fussgängerinnen und Fussgänger und Velofahrenden wird beibehalten. Auf der Hegifeldstrasse erhalten die Velofahrerinnen und Velofahrer einen separaten Aufstellbereich, welcher zum Fahrzeughaltesbalcken um 3 m vorversetzt ist.

Für den Bau der Lichtsignalanlage sind neue Rohranlagen quer über die Fahrbahnen nötig. Für die notwendigen Längsverbindungen zu den Detektor-Schleifen kann voraussichtlich das vorhandene Elektrotrasse verwendet werden.

3. Kosten

3.1 Anlagekosten

Kostengrundlage		Nr. 11434	Nr. 11435	Nr. 11436
		LSA Rudolf-Diesel	Busspuren	LSA Hegifeld
		Kostenvorschlag 3.Quartal 2017	Kostenvorschlag 4.Quartal 2016	Kostenvorschlag 4.Quartal 2017
0 Grundstücke	Fr.	0.00	25'000.00	0.00
1 Bauwerke	Fr.	942'000.00	1'108'000.00	875'000.00
2 Diverses	Fr.	13'000.00	32'000.00	15'000.00
3 Dienstleistungen	Fr.	107'000.00	159'000.00	84'000.00
4 Eigenleistungen	Fr.	80'000.00	98'000.00	68'000.00
7 Aufwandsminderungen	Fr.	0.00	0.00	0.00
8 Reserven und Rundung	Fr.	108'000.00	128'000.00	58'000.00
Stadtratsreserve	Fr.	50'000.00	50'000.00	50'000.00
Total Anlagekosten (Bruttoinvestition)	Fr.	1'300'000.00	1'600'000.00	1'150'000.00

Davon gebundene Aufwendungen	Fr.	125'000.00	135'000.00	260'000.00
Total neue Ausgaben	Fr.	1'175'000.00	1'465'000.00	890'000.00
Abzüglich bewilligte und beanspruchte Projektierungskredite	Fr.	200'000.00	300'000.00	200'000.00
Beantragter Kredit	Fr.	975'000.00	1'165'000.00	690'000.00
Bruttoinvestition	Fr.	1'300'000.00	1'600'000.00	1'150'000.00
Abzüglich Investitionseinnahmen (Baupauschale)	Fr.	1'300'000.00	1'600'000.00	1'150'000.00
Nettoinvestition	Fr.	0.00	0.00	0.00

3.2 Gebundene Ausgaben

Bei den gebundenen Ausgaben handelt es sich um den Ersatz der öffentlichen Beleuchtung.

		Nr. 11434 LSA Rudolf-Diesel	Nr. 11435 Busspuren	Nr. 11436 LSA Hegifeld
Ersatz öffentliche Beleuchtung	Fr.	117'000.00	126'000.00	241'000.00
Eigenleistung (Anteil für öB)	Fr.	8'000.00	9'000.00	19'000.00
Total	Fr.	125'000.00	135'000.00	260'000.00

3.3 Finanzierung durch den Kanton Zürich

Es handelt sich vorwiegend um überkommunal klassierte Strassen. Damit ist die Finanzierung über die Baupauschale grundsätzlich gegeben. Im Rahmen der Projektgenehmigung durch den Kanton gemäss § 45 Abs. 3 Strassengesetz, welche erst nach der Kreditgenehmigung durch die Stadt erfolgt, wird der konkrete Kostenteiler zwischen Stadt und Kanton festgelegt. Die Reserve des Fonds für den Bau des überkommunalen Strassennetzes der Stadt Winterthur beträgt 24 Millionen Franken (31.12.2017).

3.4 Investitionsfolgekosten

Da im vorliegenden Fall die resultierende Netto-Investition Null Franken beträgt, entfallen betriebswirtschaftliche Investitionsfolgekosten für die Stadt.

3.5 Investitionsplanung

Die Projekte sind wie folgt in der Investitionsplanung des Allgemeinen Verwaltungsvermögens eingestellt:

		Nr. 11434 LSA Rudolf- Diesel	Nr. 11435 Busspuren	Nr. 11436 LSA He- gifeld
- <i>bisher: Projektierungskredit</i>	Fr.	200'000.00	300'000.00	160'000.00
- Programm (2018): Projektierungskredit	Fr.	0.00	0.00	40'000.00
- Programm (2108): Ausführungskredit	Fr.	600'000.00	1'100'000.0 0	50'000.00
- Programm (2109): Ausführungskredit	Fr.	100'000.00	250'000.00	500'000.00
- Gesamtkredit	Fr.	900'000.00	1'650'000.0 0	750'000.00

Die Investitionsplanung ist wie folgt anzupassen:

		Nr. 11434 LSA Rudolf- Diesel	Nr. 11435 Busspuren	Nr. 11436 LSA He- gifeld
- <i>bisher: Projektierungskredit</i>	Fr.	200'000.00	300'000.00	160'00.00
- Programm (2018): Projektierungskredit	Fr.	0.00	0.00	40'000.00
- Programm (2018): Ausführungskredit	Fr.	0.00	1'100'000.00	0.00
- Programm (2019): Ausführungskredit	Fr.	1'100'000.00	200'000.00	950'000.00
- Gesamtkredit	Fr.	1'300'000.00	1'600'000.00	1'150'000.00

4. Termine

		Nr. 11434 LSA Rudolf- Diesel	Nr. 11435 Busspuren	Nr. 11436 LSA He- gifeld
- Projektfestsetzung durch Stadtrat	Aug. 2018	Dez. 2017	Nov. 2018	
- Ausschreibung der Bauarbeiten	Nov. 2019	März 2018	Feb. 2019	
- Baubeginn	März 2019	Juni 2018	Mai 2019	
- Bauende	Aug. 2019	Okt. 2018	Juli 2019	
- Deckbelagseinbau	Aug. 2019	Juni 2019	--	

5. Schlussbemerkungen

Gemäss dem Bericht Städtevergleich Mobilität 2015 (veröffentlicht am 2.11.2017) hat die Stadt Winterthur nach wie vor einen der höchsten Veloanteile der sechs grössten Deutschschweizer Städte. Dafür hat der öffentliche Verkehr eine geringere Bedeutung. So ist beispielsweise der Modalsplit bei den Personen, die innerhalb der Stadt pendeln deutlich tiefer, als in den anderen Städten und auch der ÖV-Anteil der pendelnden Erwerbstätigen ist einer der kleinsten. Eine prozentuale Erhöhung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr ist daher anzustreben. Der Gegenvorschlag zur «Städte-Initiative» (GGR-Nr. 2010/023 vom 18. April 2011) schreibt vor, dass von 2005 bis 2025 der Anteil des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs am Modalsplit um 8 Prozentpunkte erhöht werden muss (kommunaler Richtplan, Seite 26). Von 2005 bis 2015 hat sich der Anteil am

ÖV, Fuss- und Veloverkehr bereits um 5 Prozentpunkte erhöht. Dies hat aber keine Winterthur spezifischen Gründe, da es auch schweiz- und kantonsweit eine ähnliche Veränderung gab. Daher sind nicht nur die anstehenden Projekte, wie etwa die Veloschnellrouten, die ÖV-Hochleistungskorridore oder die Querung Grüze zu forcieren. Auch «kleinere» Projekte, wie das vorliegende Paket Seenerstrasse minimieren Verlustzeiten von Stadtbus und erhöhen die Fahrplanstabilität. Damit trägt das Projekt dazu bei, die Attraktivität des ÖV und letztlich den Anteil des Gesamtverkehrs am ÖV, wie im kommunalen Richtplan gefordert, zu erhöhen.

Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist dem Vorsteher des Departements Bau übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon

Beilagen:

Seenerstrasse/Rudolf-Diesel-Strasse (Nr. 11434):

- Lichtsignalplan
- Situation Strassenbau 1:250

Busspuren Kreisel Ohrbühl (Nr. 11435):

- Situation Strassenbau 1:500

Seenerstrasse/Hegifeldstrasse (Nr. 11436):

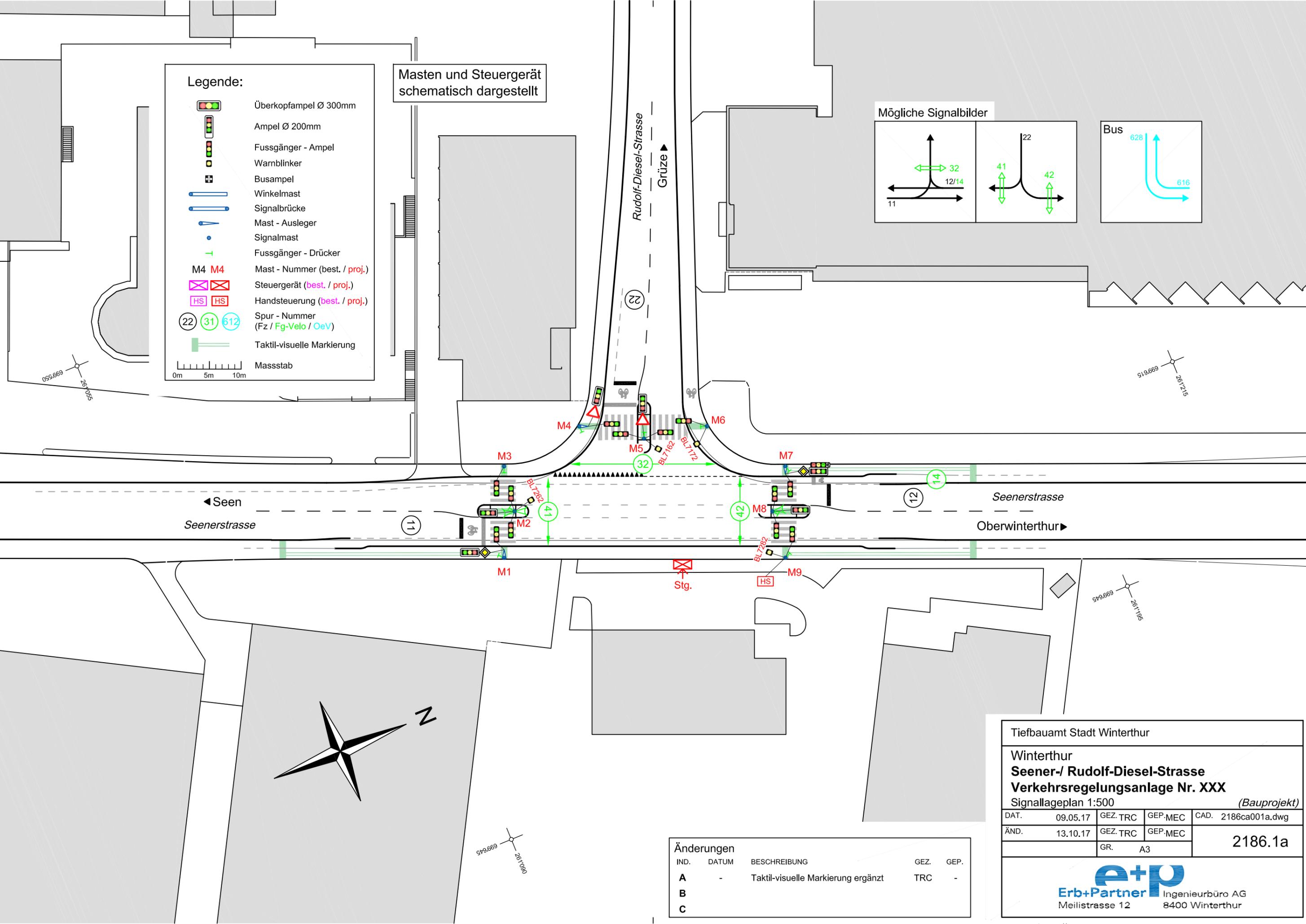
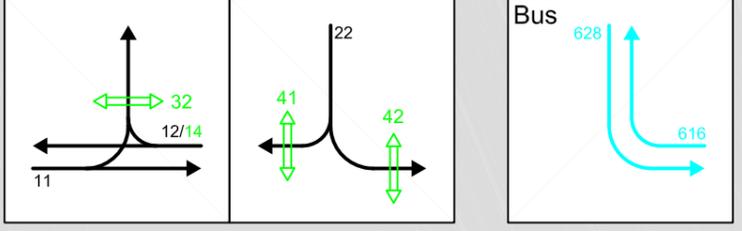
- Lichtsignalplan

Legende:

- Überkopfampel Ø 300mm
- Ampel Ø 200mm
- Fussgänger - Ampel
- Warblinker
- Busampel
- Winkelmast
- Signalbrücke
- Mast - Ausleger
- Signalmast
- Fussgänger - Drücker
- M4 M4** Mast - Nummer (best. / proj.)
- Steuergerät (best. / proj.)
- Handsteuerung (best. / proj.)
- 22 31 612** Spur - Nummer (Fz / Fg-Velo / OeV)
- Taktil-visuelle Markierung
- 0m 5m 10m **Massstab**

Masten und Steuergerät schematisch dargestellt

Mögliche Signalbilder



Änderungen

IND.	DATUM	BESCHREIBUNG	GEZ.	GEP.
A	-	Taktil-visuelle Markierung ergänzt	TRC	-
B				
C				

Tiefbauamt Stadt Winterthur			
Winterthur			
Seener-/ Rudolf-Diesel-Strasse			
Verkehrsregelungsanlage Nr. XXX			
Signallageplan 1:500			(Bauprojekt)
DAT.	09.05.17	GEZ. TRC	GEP. MEC
ÄND.	13.10.17	GEZ. TRC	GEP. MEC
		GR. A3	2186.1a

Erb+Partner Ingenieurbüro AG
 Meilistrasse 12 8400 Winterthur

Departement Bau
Tiefbauamt

Stadt Winterthur



Seener- / Rudolf-Diesel-Strasse

Neugestaltung Knoten mit LSA

Situation 1:250

Bauprojekt

1

Legende:

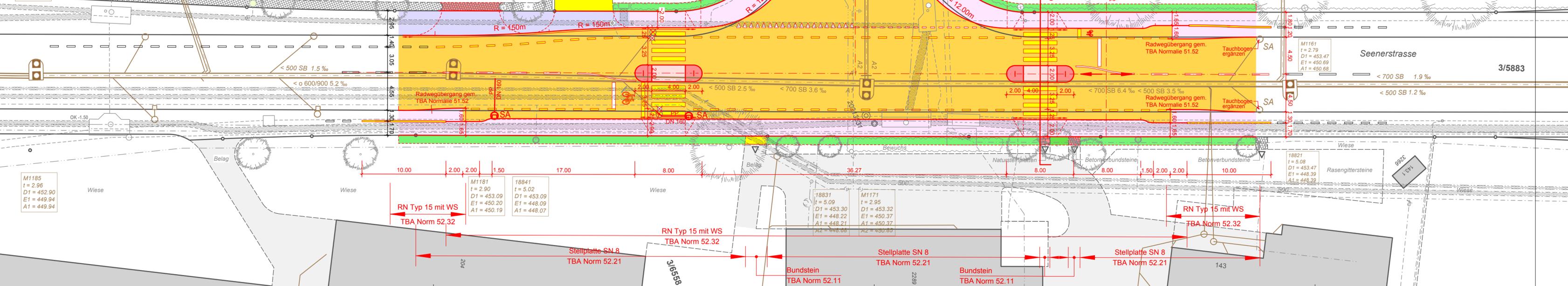
Belag Oberbau (gemäss Richtlinie 53.11)

- | | | |
|---|---|--|
| 1310 m ² | Fahrbahnbereich | (T5) Belagsersatz |
| 190 m ² | Fahrbahnbereich | (T4) Ersatz Deckbelag |
| 415 m ² | Gehwegbereich | (T1) Belagsersatz |
| 175 m ² | Gehwegbereich (Überfahrten) | (T1) Belagsersatz, verstärkt |
| | Belagsanpassungen | (T2) Belagsersatz |
| | Pflästerung / Verbundsteine / Natursteinplatten / Chaussierung ect. | |
| | Grünflächen | |
| ▲▼ | private Zu- und Wegfahrt | ▼ privater Zugang |

Werkleitungen

- | | | | |
|--|--------------------|------------------------------------|-------------------|
| | Kanalisation | ↻ | Rechtsumfahrgebot |
| | Wasser | ● | Lichtsignalanlage |
| | Elektrizität | ○ | Schlamm-sammler |
| | Gas | □ | Einlaufschacht |
| | Kabelkommunikation | | |
| | Telekommunikation | | |

M1845
t = 4.90
D1 = 452.90
E1 = 448.00
A1 = 449.00



Gez.	Sae / Sem	Datum	19.05.2017	Plan Nr.	10048-4411
Gepr.	Ca	Plan Gr.	30 / 95	Objekt Nr.	11'434
Änderungen					
A					
B					
C					
D					
E					

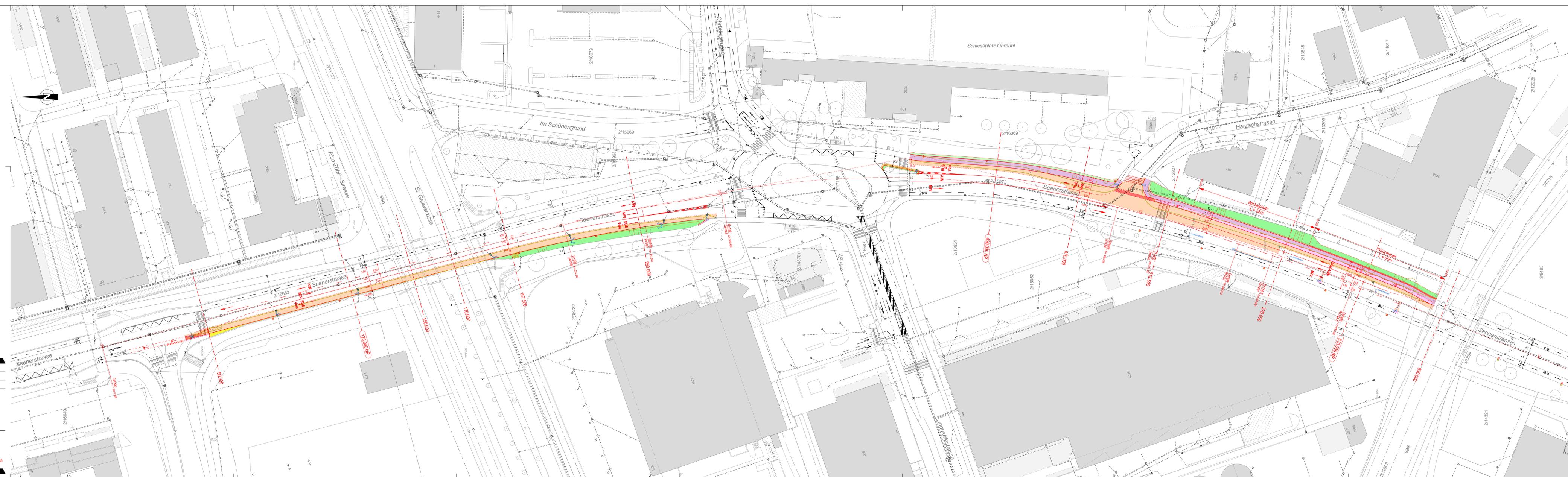
HUNZIKER BETATECH

Hünziker Betatech AG
Pflanzschulstrasse 17
Postfach 83
8411 Winterthur

Tel. 052 234 50 50
Fax 052 234 50 99
www.hunziker-betatech.ch

Legende:

	Bestehend
	Projekt
	Strassenentwässerung PP DN 160
	Abbruch
	Bestehende Blume
	Fahrbahn
	Gehweg
	Radweg
	Anpassung
	Böschung
	Bankett



Departement Bau Tiefbauamt

Seenerstrasse
Kreisel Ohrbühl
Verlängerungen Busspuren

Situation 1:500

Bauprojekt 1

Gez. we	Datum 18.11.2016	Plan Nr. 3048-101
Gepr. WI	Plan Gr. 45/168	Objekt Nr. 11'435
Änderungen		
A	25.09.2017	Harzachstrasse bis Kreisel: BUS- + Velo-Spur 5.00m breit
B		
C		
D		
E		

Seener-/ Hegelfeldstrasse LSA Nr. 000

Signallageplan 1:500

Projekt

Format	A3	
Plan-Nr.	19797 - 000 - 0.2.1	
Version	Geprüft	Freigabe
01.12.2017/Obu	.	.
.	.	.



Plangrundlage: Flütsch Ingenieure, 8404 Winterthur (26.09.2017)

MARTY + PARTNER
Verkehrstechnik

Gustav-Maurer-Strasse 25
CH - 8702 Zollikon
Telefon +41 44 396 36 66
www.martypartner.ch

Legende

- projektiert
-  Steuergerät (STG) mit Türöffnung
- BK Bedienkasten Handsteuerung
-  Signalgeber seitlich
-  Signalgeber Fussgänger / Radfahrer
-  Warmlinker (WB)
-  Bus-Signalgeber 4-Punkt / 5-Punkt
-  Drücker mit Vibra und Blindentaster und Akustik

ALLE LSA-MASTEN SIND DEMONTIERBAR

