

Kanton Zürich **Richtplan**

2-6

2.1.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte ist das Siedlungsgebiet abschliessend und schutzwürdige Ortsbilder dargestellt.

2.1.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton setzt die regionalen Richtpläne fest und erlässt gemäss §§ 32 und 89 PBG. Er sorgt dabei für die harmonische Siedlungsentwicklung gemäss den Zielsetzungen (vgl. 3.1.1).

Er erarbeitet die dazu erforderlichen Grundlagen, namentlich zur Zonenentwicklung, zu den vorhandenen Nutzungsreserven, zu den Baudenkmälern, zur Störfallvorsorge (vgl. Pt. 3.11) sowie zur Umsetzung der Planungsträgern aller Stufen zugänglich.

Der Kanton Zürich setzt sich im Rahmen der kantonsübergreifenden Zusammenarbeit dafür ein, dass im gesamten Wirtschaftsraum Zürich dieselben Massnahmen zur Nutzung des Bodens angewandt werden.

Der Regierungsrat erstattet dem Kantonsrat im Rahmen des Raumplanungsberichts einen Bericht über den erreichten Stand der Siedlungsentwicklung sowie über die gegenwärtigen Massnahmen.

b) Gemeinden

Die Gemeinden erarbeiten Grundlagen für eine auf die örtlichen Gegebenheiten abgestimmte Siedlungsentwicklung gemäss den Zielsetzungen und sorgen durch entsprechende Festlegungen im Richtplan für eine gemeindeübergreifende Koordination in aufgabenbezogenen Bezugsräumen.

Die Gemeinden erarbeiten eine langfristige Entwicklungsstrategie auf das bestehende Siedlungsgebiet aus und koordinieren diese mit den kommunalen Planungen der Nachbargemeinden. Sie planen in Zusammenarbeit, insbesondere bei der Planung grösserer öffentlicher Vorhaben.

Verkehr

Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze

**Beschluss des Kantonsrates über die
Teilrevision des kantonalen Richtplans
vom 7. Juli 2017**

Richtplanteil

Textergänzungen

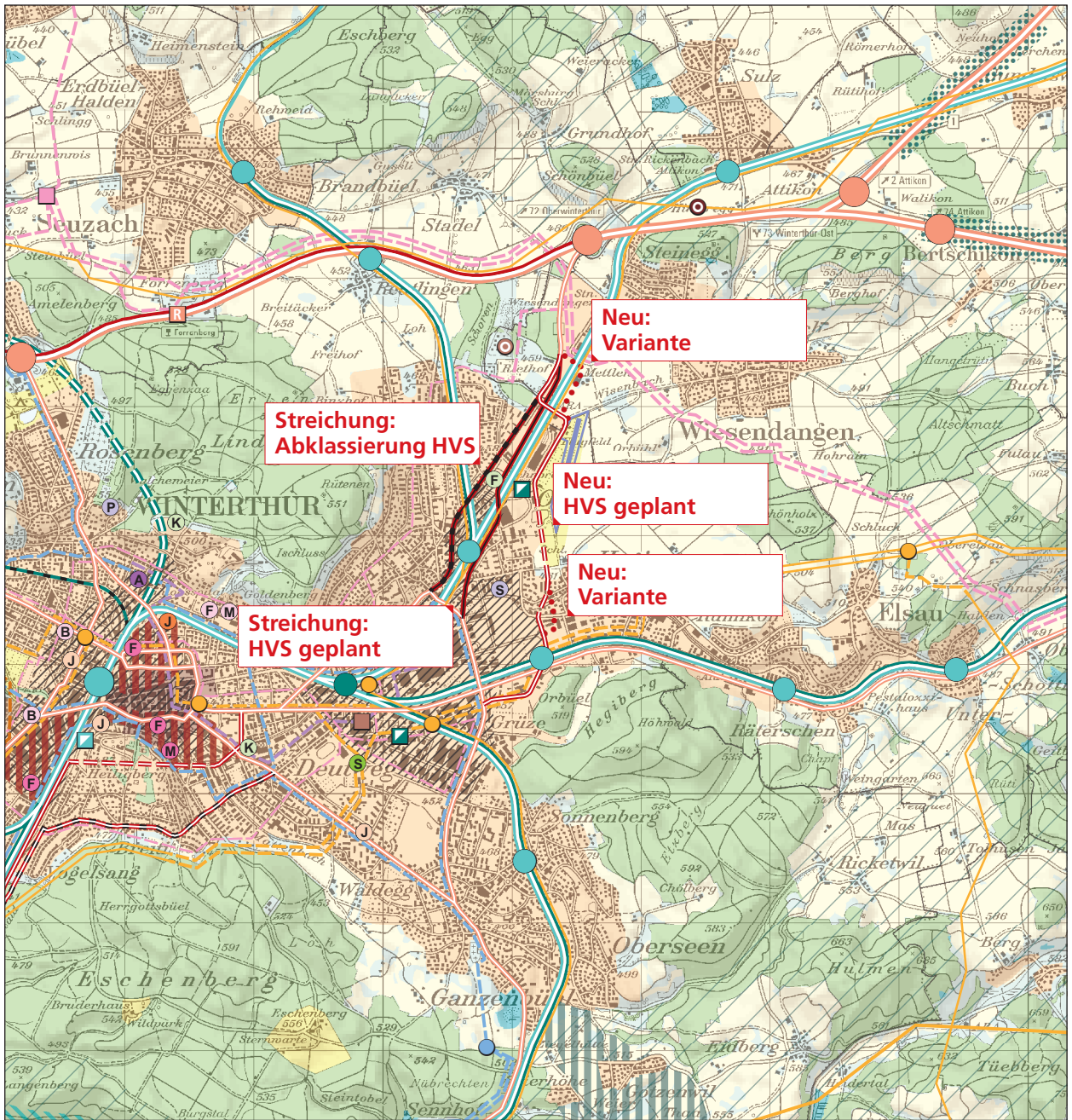
4.2 Strassenverkehr

4.2.2 Karteneinträge


















Nr.	Objekt	Strassenklassierung	Vorhaben	Realisierungs- horizont
33	Tieflegung Untere Vogelsangstrasse, Winterthur	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse in Tiefelage mit Umnutzung Zürcherstrasse, u.a. zur Erschliessung von Zentrumsgebiet Nr. 6 (vgl. Pt. 2.3.2)	kurz- bis mittelfristig
34	Heiligbergtunnel Winterthur	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von mehrstreifigem Tunnel im Anschluss an tiefergelegte Untere Vogelsangstrasse (Nr. 33), Abklassierung Breitestrasse, Begleitmassnahmen	mittelfristig
35	Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse zur Erschliessung von Zentrumsgebiet Nr. 7 (vgl. Pt. 2.3.2); Querung der SBB-Anlagen mittels Brückenbauwerk (Führung über Riet- und Bahndammstrasse als Ersatzvariante, falls Brückenlösung nicht realisierbar); genaue Lage der Tunnelportale in Prüfung, Begleitmassnahmen	kurz- bis mittelfristig
36	Äussere Nordumfahrung (Teil Ost), Verzweigung Winterthur-Nord-Verzweigung Bülach	Hochleistungsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 4-streifiger Autobahn, Linienführung zu prüfen in Koordination mit Nr. 32, Abklassierungen, Begleitmassnahmen	langfristig, primär weiter zu verfolgendes Vorhaben (Ersatzvarianten: Nrn. 38, 39, 42, 43)
37	Äussere Nordumfahrung (Teil West), Verzweigung Bülach-Verzweigung Wettingen	Hochleistungsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 4-streifiger Autobahn, Linienführung zu prüfen in Koordination mit Kt. AG; abzustimmen mit Moorschutz, Abklassierungen, Rückbau im Bereich Neeracherried, Begleitmassnahmen	langfristig, (Trasseesicherung), primär weiter zu verfolgendes Vorhaben (Ersatzvariante: Nrn. 47 [Bereich Höri] und 48)
38	Taggenbergtunnel	Hauptverkehrsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 2-streifigem Tunnel, Abklassierung, Begleitmassnahmen,	langfristig (Ersatzvariante zu Nr. 36)
39	Untertunnelung Pfungen	Hauptverkehrsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 2-streifigem Tunnel, abzustimmen mit Grundwasserschutz, Abklassierung, Begleitmassnahmen	langfristig (Ersatzvariante zu Nr. 36)
40	A4, Weinland, Verzweigung Winterthur-Nord-Anschluss Kleinandelfingen	Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse)	Ausbau auf 4 Fahrstreifen	mittel- bis langfristig
41	Umfahrung Ossingen	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Andelfinger- und Steinerstrasse, Begleitmassnahmen; Linienführung und mögliche Tunnelvariante prüfen	mittelfristig

Richtplankarte

Kartenänderungen



Legende (Auszug)

- | | | |
|--|---|---|
|  Hochleistungsstrasse (HLS) best. |  Anschluss bestehend |  Siedlungsgebiet |
|  Ausbau HLS |  Bahnlinie mehrspurig best. |  Fruchtfolgeflechte |
|  Hauptverkehrsstrasse (HVS) best. |  Bahnlinie Ausbau geplant |  Übriges Landwirtschaftsgebiet |
|  HVS geplant |  Bahntunnel mehrspurig geplant |  Erholungsgebiet |
|  Tunnel HVS geplant |  Station / Haltestelle bestehend |  Naturschutzgebiet |
|  Variante / zu prüfende Linienführung |  Station / Haltestelle geplant |  Wald |
|  Abklassierung HVS |  Güterumschlag geplant |  Zentrumsgebiet |

Richtplangentext

Textergänzungen

4.9 Grundlagen

b) Weitere Grundlagen

Strassenverkehr

- Netzbeschluss Nationalstrassen (SR 725.113.11)
- Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (SR 725.113.11); Bericht für die Vernehmlassung vom 9. Mai 2008
- Botschaft zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und zu deren Finanzierung vom 18. Januar 2012 (BBl 2012 745)
- Botschaft zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und zur Freigabe von Mitteln vom 11. November 2009
- Bauprogramm der Staatsstrassen (Strassenbauprogramm); jährlich, www.amtsblatt.zh.ch
- Integriertes Verkehrsmanagement – Gesamtkonzept und Projektierungskredit; Beschluss des Regierungsrates Nr.1092 vom 18. Juli 2001
- Integriertes Verkehrsmanagement (IVM) Kanton Zürich – Konzept; Direktion für Soziales und Sicherheit Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, Baudirektion Kanton Zürich, August 2001
- Integriertes Verkehrsmanagement – Standbericht und Umsetzungsphase; Beschluss des Regierungsrates Nr. 49 vom 14. Januar 2004
- Ortsdurchfahrten – Von der Durchfahrtsstrasse zum gestalteten Strassenraum, Amt für Raumordnung und Vermessung Kanton Zürich, Amt für Verkehr Kanton Zürich (Hrsg.), 2001, www.are.zh.ch
- Prioritäten Ortsumfahrungen Kanton Zürich; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Ernst Basler + Partner AG, Technischer Schlussbericht vom 20. Oktober 2001 und Kurzbericht zur Prioritätenreihung vom November 2001
- Ortsumfahrungen – Festlegung der Prioritäten; Beschluss des Regierungsrates Nr. 1821 vom 21. November 2001
- Prioritäten und Handlungsbedarf auf den Staatsstrassen – Dokumentation der Gespräche mit den Regionalplanungsgruppen im Zusammenhang mit der Priorisierung von Ortsumfahrungen; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Ernst Basler + Partner AG, Juli 2003
- Hochleistungsstrassen im Kanton Zürich – Strategie und Elemente; Baudirektion Kanton Zürich, Tiefbauamt, Juni 2000, www.afv.zh.ch
- Strassen – Hochleistungsstrassen, Strategie und Elemente; Beschluss des Regierungsrates Nr. 257 vom 28. Februar 2001
- Strategie Hochleistungsstrassen – Synthesebericht; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Abay & Meier, Emch + Berger AG, 2. Dezember 2002
- Äussere Nordumfahrung Zürich, Vorlage 3893c; Ergänzungsbericht des Regierungsrates vom 11. Dezember 2002 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 391/2000
- Strategie Hochleistungsstrassen 2025/30; Beschluss des Regierungsrates Nr. 1955 vom 11. Dezember 2002
- Strategie Hochleistungsstrassen im Kanton Zürich – Evaluation und Umsetzung 2025/2030; Baudirektion Kanton Zürich, Tiefbauamt, August 2003, www.afv.zh.ch
- Bewilligung eines Objektkredits für die Einhausung der Autobahn Schwamendingen, Vorlage 4162b, Beschluss des Regierungsrates vom 2. November 2005 zur Motion KR-Nr. 225/2001
- Prioritäten des Kantons Zürich für das HLS-Netz, Vorlage 4342, Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 16. August 2006 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 177/2005, www.amtsblatt.zh.ch
- Autobahn N1, Region Glattal – Winterthur, Synthesebericht der Zweckmässigkeitsbeurteilung, Bundesamt für Strassen (Hrsg.), März 2013
- Behebung des Engpasses auf der A1 im Raum Glattal/Winterthur, Ergebnis der Zweckmässigkeitsbeurteilung, Stellungnahme des Regierungsrates vom 9. Mai 2012 (RRB 490/2012)
- Oberlandautobahn – Umfahrung Wetzikon, Verkehrsuntersuchung; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Ingenieur- und Planungsbüro Bühlmann, September 1999
- Zürcher Oberlandautobahn, Planungsstudie und Machbarkeitsprüfung, Amt für Verkehr Kanton Zürich (Hrsg.), Mai 2014
- Zürcher Oberlandautobahn, Umweltbericht mit Pflichtenheft für das Generelle Projekt, Amt für Verkehr Kanton Zürich (Hrsg.), Mai 2014
- Parkierungskonzept Spinnerei Floos, IBV Hüsler AG, 2010

- *Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze, Kooperatives Planungsverfahren und Variantenentscheid, Amt für Städtebau Stadt Winterthur, 31. Juli 2013*
- *Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze, Kenntnisnahme des Planungsberichts und der Linienführung, Beschluss des Grossen Gemeinderats vom 7. April 2014 (GGR-Nr. 2013-083)*
- *Westtangente Fällanden – Anschluss Umfahrung Fällanden-Schwerzenbach, verkehrstechnische Überprüfung; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Emch + Berger AG, Juni 2000*
- *N4/N20 Westumfahrung Zürich – Konzept Flankierende Massnahmen, Technischer Schlussbericht; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Ernst Basler + Partner AG, Juli 2001*
- *Südwestumfahrung Dietikon, Verkehrsanalysen; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Jenni + Gottardi AG, August 2001*
- *ZMB Seetunnel / Stadttunnel Zürich – Synthesebericht; Tiefbauamt Kanton Zürich und Tiefbauamt der Stadt Zürich (Hrsg.), Synergo, September 2002*
- *Projektstudie Stadttunnel / Verkehr Zürich West – Synthesebericht und Dossiers der Projekt-Varianten; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Peter Güller, Synergo, März 2005*
- *ZMB N1/N20 Nordumfahrung Zürich – Synthesebericht; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Basler & Hofmann, Eichenberger AG, Oktober 2002*
- *ZMB K10 Umfahrung Kloten-Bassersdorf-Brüttsellen – Synthesebericht; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Gruner, Rapp, Oktober 2002*
- *K10 Umfahrung Kloten-Bassersdorf-Brüttsellen – Optimierung der Variante 10; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Gruner, Rapp, April 2004*
- *Realisierungspriorität K10, Vorbereitungsarbeiten für das generelle Projekt; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Gruner, S-ce, 12. Oktober 2005*
- *ZMB Obfelden/Ottenbach (Netzstrategie Knonauseramt); Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), SNZ Ingenieure und Planer AG, November 2003*
- *Bewilligung eines Objektkredites für den Autobahnzubringer A4 Obfelden/Ottenbach; Vorlage 4782, Antrag des Regierungsrates vom 16. März 2011, www.kantonsrat.zh.ch*
- *ZMB Uster / Uster West + Neue Greifenseestrasse, Synthesebericht; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Emch + Berger AG, Dezember 2004*
- *Bewilligung eines Verpflichtungskredits für den Bau der Strasse Uster West, Vorlage 4818, Antrag des Regierungsrates vom 13. Juli 2011, www.kantonsrat.zh.ch*
- *Strategieplanung für die überregionalen Strassenverbindungen im Raum Schaffhausen–Thurgau–Zürcher Weinland, Synthesebericht; Tiefbauamt Kanton Schaffhausen, Tiefbauamt Kanton Zürich, Tiefbauamt Kanton Thurgau (Hrsg.), Gruner AG, 10. Mai 2005*
- *Road-Pricing-Modelle auf Autobahnen und in Stadtgebieten; SVI-Forschungsprojekt 2001/523, Zusammenfassung, Rapp Trans AG, Infras AG, 19. Januar 2006*
- *Siedlungsverträgliche Lärmschutzwände, Arbeitshilfe zum baulichen Lärmschutz an Strassen; Baudirektion Kanton Zürich, Fachstelle Lärmschutz, Januar 2009, www.laerm.zh.ch*
- *Konzept Autobahnraststätten Kanton Zürich; Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich, 11. Februar 2011*

Erläuterungsbericht

1. Ausgangslage

Das ehemalige Industriegebiet Neuhegi-Grüze in Winterthur bildet den Kern des Zentrumsgebiets von kantonaler Bedeutung Oberwinterthur/Grüze (kantonaler Richtplan Pt. 2.3.2 Nr. 7). Die Stadt Winterthur beabsichtigt eine der zentralen Lage und der hohen Erschliessungsqualität entsprechende Weiterentwicklung dieses Gebiets zu einem urbanen Stadtteil, in dem industrielle und gewerbliche Nutzungen auch zukünftig einen Schwerpunkt bilden. Gleichzeitig werden die Grundlagen geschaffen, damit sich die Umfelder der Bahnstationen Grüze und Hegi zu durchmischten städtischen Quartieren mit attraktiven Freiräumen entwickeln. Aufgrund der grossen Bedeutung, die das Gebiet Neuhegi-Grüze aus gesamtstädtischer Sicht besitzt, wurden in den letzten Jahren zusammen mit dem Kanton umfangreiche planerische Arbeiten durchgeführt. Das gemeinsam entwickelte städtische Gesamtverkehrskonzept (sGVK) sieht zur verkehrlichen Erschliessung des Gebiets mehrere Massnahmen vor. Während die Verbindung zum bestehenden Stadtzentrum durch eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs (öV-Hochleistungskorridor einschliesslich der neuen Busquerung Grüze) und des Langsamverkehrs (Veloschnellrouten) erfolgen soll, soll das Gebiet für den motorisierten Individualverkehr mit einem neuen Element – der Zentrumserschliessung – nach Norden an die A1 bei Oberwinterthur angeschlossen werden. Diese Massnahmen sind auch Teil des Agglomerationsprogramms Winterthur und Umgebung der zweiten Generation. Im Agglomerationsprogramm wurde allerdings aufgrund früherer Planungsergebnisse noch eine andere Linienführung für die Zentrumserschliessung vorgesehen.

2. Geprüfte Linienführungen

Im sGVK 2010 wurde die Lage der Zentrumserschliessung Neuhegi/Grüze als Korridor festgelegt. Dieser schloss im Norden an die Frauenfelderstrasse im Abschnitt zwischen der Rietstrasse und dem Technorama an und führte zur Ohrbühlstrasse im Abschnitt von der Sulzerallee bis zur Seenerstrasse im Süden. Für das Agglomerationsprogramm der zweiten Generation wurde der im sGVK definierte Korridor weiter konkretisiert. In der Schlussauswahl verblieben zwei Varianten, die sich beim Anschluss an die Frauenfelderstrasse unterscheiden (Technorama oder Rietstrasse). Im Süden schlossen beide am Knoten Sulzerallee/Ohrbühlstrasse an. Gegen den Entscheid des Stadtrats, der sich Anfang 2012 für die Variante D (Rietstrasse) aussprach, erwuchs Widerstand aus der Bevölkerung und von betroffenen Grundeigentümerinnen und -eigentümern. Zudem zeichnete sich ab, dass beide diskutierten Varianten, die als neue Anlagen die Planungswerte einhalten müssen, im Siedlungsgebiet von Hegi Lärmimmissionen deutlich über dem Immissionsgrenzwert verursacht hätten und folglich kaum bewilligungsfähig gewesen wären.

Zusammen mit den zuständigen Stellen des Kantons nahm die Stadt in der Folge eine neue, umfassende Variantenprüfung vor. Im April 2013 legte der Stadtrat die Linienführung für die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze gemäss Variante 6u fest. Bei dieser Variante wird die Strasse im Abschnitt Hegmatten bis zum Knoten Sulzerallee/Ohrbühlstrasse in einem Tunnel geführt. Diese Lösung erfüllt ihre verkehrliche Hauptfunktion (Erschliessung des kantonalen Zentrumsgebiets Oberwinterthur mit den Bereichen Neuhegi, Grüze und Grüzefeld) sehr gut und ermöglicht es, den öffentlichen Verkehr auf dem umliegenden Strassennetz auch bei zunehmenden Verkehrsmengen effizient abwickeln zu können. Diese Variante führt im nördlichen Abschnitt über das Gebiet der Gemeinde Wiesendangen. In diesem Bereich ist die Querung der SBB-Anlagen noch nicht abschliessend geklärt. Es zeichnet sich aber ab, dass eine unterirdische Querung aufgrund des Grundwasserschutzes nicht möglich sein wird.

Derzeit steht daher die Überquerung mit einer Brücke im Vordergrund. Sollte sich dies im Zuge der weiteren Planung als nicht zweckmässig erweisen, ist die Führung der Strasse durch den bestehenden Bahndamm (z. B. durch Ausbau der Unterführung Rietstrasse) weiterzuverfolgen. Ferner sind im Zuge der weiteren Planungen die Lage des Tunnelportals in der Hegmatten und die Linienführung beim Toggenburger-Areal (insbesondere Gleisanschluss) vertieft zu prüfen.

Am 7. April 2014 nahm der Grosse Gemeinderat der Stadt Winterthur von der Linienführung gemäss Variante 6u zustimmend Kenntnis. Die Kosten liegen schätzungsweise bei rund 180 Mio. Franken (Kostengenauigkeit +/-30% bis 50%).

3. Festlegung im kantonalen Richtplan

Im kantonalen Richtplan ist die bisherige Festlegung «Entlastungsstrasse Oberwinterthur» (Objekt Nr. 35) durch die Linienführung gemäss Variante 6u unter der neuen Bezeichnung «Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze» zu ersetzen. Aufgrund der verbleibenden Ungewissheiten bei der Querung der SBB-Anlagen im nördlichen Abschnitt ist – neben der bevorzugten direkten Linienführung über eine Brücke – als Variante die Führung der Strasse durch den bestehenden Bahndamm (z. B. Ausbau der Unterführung Rietstrasse) festzulegen.

Die vorgesehene neue Linienführung der Zentrumserschliessung liegt weiter östlich als der bisherige Richtplaneintrag. Sie führt daher zu einer geringeren Entlastung der Frauenfelderstrasse, die ihre Netzfunktion im Wesentlichen beibehält. Diese ist daher nach Inbetriebnahme der Zentrumserschliessung nicht abzuklassieren. Das Vorhaben ist mit kurz- bis mittelfristigem Realisierungshorizont festzulegen.

4. Verfahren zur Teilrevision des kantonalen Richtplans

Das Kapitel Verkehr wurde mit Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007 neu festgesetzt und am 14. Mai 2008 vom Bundesrat genehmigt. Seither wurde der kantonale Richtplan einer umfassenden Gesamtüberprüfung unterzogen, wobei auch das Kapitel Verkehr auf den neusten Stand gebracht wurde. Der Kantonsrat hat den kantonalen Richtplan aufgrund der Ergebnisse der Gesamtüberprüfung mit Beschluss vom 18. März 2014 gesamthaft neu festgesetzt.

Inzwischen sind die Grundlagenarbeiten zu einzelnen Vorhaben im Bereich Verkehr so weit fortgeschritten, dass die entsprechenden Festlegungen im kantonalen Richtplan angepasst werden können. Damit soll sichergestellt werden, dass der Stand der Planung korrekt wiedergegeben und die Abstimmung mit weiteren raumwirksamen Vorhaben in den betroffenen Räumen nicht behindert wird. Diese Anpassungen wurden in der Vorlage 5179 zur Teilrevision des kantonalen Richtplans im Bereich Verkehr zusammengefasst und mit Beschluss des Regierungsrates vom 8. April 2015 zur Beratung und Festsetzung an den Kantonsrat überwiesen. Gegenstand der regierungsrätlichen Vorlage sind folgende Vorhaben:

- a) Glattalautobahn
- b) Ausbau A1, Baltenswil–Töss
- c) Lückenschliessung Oberlandautobahn
- d) Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze
- e) Depot Limmattalbahnhof

5. Öffentliche Auflage sowie Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger

Voraussetzung für eine Teilrevision des kantonalen Richtplans sind die vorgängige Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger gemäss § 7 Abs. 1 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) sowie die öffentliche Auflage der Richtplandokumente. Im Rahmen der öffentlichen Auflage kann sich jedermann zur Richtplanvorlage äussern (§ 7 Abs. 2 PBG).

Am 4. Juni 2014 hat der Regierungsrat die Baudirektion ermächtigt, die öffentliche Auflage durchzuführen (RRB Nr. 644/ 2014). Die öffentliche Auflage sowie die Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger fanden vom 27. Juni bis zum 30. September 2014 statt. Gleichzeitig wurde die Richtplanvorlage dem Bund zur Vorprüfung unterbreitet.

Im Rahmen der öffentlichen Auflage und der Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger sind 308 Einwendungen eingegangen. Davon stammen 79 von Behörden (Gemeinden, Regionen, kantonale Stellen) und 229 von Privaten, Verbänden und politischen Parteien.

Die in der Vorlage zusammengefassten neuen bzw. angepassten Richtplaneinträge wurden von zahlreichen Einwendenden begrüsst. Zahlreiche Einwendende beantragten aber auch Änderungen an den Vorhaben oder sprachen sich für einen Verzicht auf einen oder mehrere der Richtplaneinträge aus. Insgesamt wurden 835 – teilweise auch gleichlautende – Anträge gestellt.

Gestützt auf die während der Auflagefrist eingegangenen Einwendungen wurde die Richtplanvorlage überarbeitet. Der nachstehende Bericht gibt Auskunft über den Umgang mit den eingegangenen Einwendungen.

6. Einwendungen zur Richtplanteilrevision Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze

1 Notwendigkeit und verkehrliche Wirkung der neuen Strassenverbindung

Mehrere Einwendende stimmen dem Richtplaneintrag für die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze zu. Damit das Entwicklungsgebiet Neuhegi-Grüze wie beabsichtigt genutzt werden kann, müsse eine leistungsfähige Anbindung an das übergeordnete Strassennetz bestehen. Diese werde mit der vorgeschlagenen Linienwahl sichergestellt.

Mehrere Einwendende beantragen, auf den Richtplaneintrag für die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze zu verzichten, weil der zu erwartende Mehrverkehr ebenso gut oder besser durch den öffentlichen Verkehr bewältigt werden könne.

Jemand stellt die Bezeichnung «Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze» in Frage. Die neue Strasse würde in erster Linie den Verkehr aus dem Tösstal und dem Stadtteil Seen in Richtung Autobahn aufnehmen.

Die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze dient nicht nur der Erschliessung des Gebiets Neuhegi, sondern des gesamten kantonalen Zentrumsgebiets Oberwinterthur/Grüze (Neuhegi, Grüze und Grüzefeld). Die Untersuchungen zur Planungszone haben ergeben, dass trotz der angestrebten Modalsplit-Verbesserung (der Anteil des MIV am gesamten Verkehrsaufkommen soll von heute 55-60% auf unter 30% gesenkt werden) das bestehende Strassennetz für die Entwicklung des kantonalen Zentrumsgebiets Oberwinterthur-Grüze (Neuhegi, Grüze und Grüzefeld) nicht genügt. Die neue Strasse ist also kein Ersatz für Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs, sondern eine notwendige Ergänzung, und ermöglicht u.a. die geplante Priorisierung der Stadtbuslinien auf der Frauenfelder- und Seenerstrasse.

Die geplante Strassenverbindung kann mehrere verkehrliche Funktionen erfüllen. Im Vordergrund steht aber die leistungsfähige Anbindung des kantonalen Zentrumsgebiets Oberwinterthur/Grüze an das übergeordnete Strassennetz. Die Untersuchungen mit dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell haben ergeben, dass der künftige Verkehr auf der neuen Strassenverbindung zu 69% in Verbindung mit dem Zentrumsgebiet Oberwinterthur/Grüze (Neuhegi, Grüze und Grüzefeld) steht.

2 Zweckmässigkeit der gewählten Variante für die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze

Mehrere Einwendende beantragen, auf den Richtplaneintrag für die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze zu verzichten, weil das Projekt nicht genügend ausgereift sei oder weil andere Optionen als besser geeignet erachtet werden.

Mehrere Einwendende beantragen, die bisherige Festlegung «Entlastungsstrasse Oberwinterthur» sei unverändert beizubehalten. Jemand beantragt, die bestehende Frauenfelderstrasse als Zufahrt zu nutzen; nur das Nadelöhr beim Bahnhof Oberwinterthur wäre zu entschärfen. Jemand beantragt die Führung des Verkehrs über die bestehende Technoramabrücke (mit Lärmschutzwänden) in die Frauenfelderstrasse. Jemand beantragt, auf eine allfällige Führung des Verkehrs über die Technoramabrücke sei jedenfalls zu verzichten.

Die Festlegung für die «Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze» beruht auf umfangreichen Planungs- und Vertiefungsstudien, die detaillierter sind als bei vergleichbaren Projekten. Der nötige Reifegrad für einen Richtplaneintrag ist damit zweifellos erreicht.

Das bisher im kantonalen Richtplan eingetragene Vorhaben «Entlastungsstrasse Oberwinterthur» wurde in die aktuellen Untersuchungen einbezogen. Dabei hat sich jedoch gezeigt, dass diese Variante dem heutigen und prognostizierten Verkehrsaufkommen nicht mehr entspricht. Nach heutigen Erkenntnissen müsste nicht nur die Frauenfelder-, sondern auch die Seenerstrasse stark ausgebaut werden. Im Falle der Seenerstrasse würde dies u.a. auch den Abbruch und Neubau mehrerer Brücken bedingen. Die Variante «Entlastungsstrasse Oberwinterthur» wird deshalb nicht mehr weiterverfolgt.

Auch die Benutzung bestehender Strassen wurde im Rahmen des Planungsprozesses geprüft. Das Strassennetz ist jedoch bereits heute während der Spitzenzeiten stark ausgelastet. Angesichts der absehbaren Verdoppelung der im Gebiet Neuhegi, Grüze und Grüzefeld verursachten Personenbewegungen genügt das bestehende Strassennetz nicht mehr – trotz der beabsichtigten starken Verbesserung des Modalsplits. Ein Verzicht auf die neue Zentrumserschliessung würde massive Ausbauten der Frauenfelder- und der Seenerstrasse (u.a. mit dem Neubau der bestehenden Strassen- und Eisenbahnbrücken über die Seenerstrasse) bedingen. Entlang der Frauenfelderstrasse würden damit bestehende Wohngebiete belastet.

Auch eine Führung der Zentrumserschliessung über die bestehende Flugplatzbrücke («Technoramabrücke») wurde geprüft. Dieser Ansatz musste wegen seiner ungenügenden verkehrlichen Wirkung, der Lärmproblematik im

Bereich Pappelweg und offenen Fragen zur Verkehrssicherheit verworfen werden. Aufgrund der gegebenen Randbedingungen (Grundwasser, SBB-Anlagen) kommen somit für den Anschluss der Zentrumserschliessung an die Frauenfelderstrasse nur die beiden in der Richtplanvorlage definierten Bereiche in Frage.

3 Ersatzvariante im nördlichen Bereich (alternative Linienführung)

Mehrere Einwendende begrüssen die Hauptvariante der Strassenverbindung mit einer Brücke über das SBB-Areal. Mehrere Einwendende beantragen, auf die Ersatzvariante mit Linienführung über die Riet- und Bahndammstrasse (Gemeinde Wiesendangen) sei jedoch zu verzichten. Die Führung im Bereich der heutigen Bahndammstrasse wäre ein unzumutbarer Eingriff in die dortigen privaten Liegenschaften. Jemand beantragt, die Unterquerung der SBB-Anlagen sei mindestens 200 Meter weiter südlich anzuordnen. Mehrere Einwendende beantragen, als Ersatzvariante sei der bestehende Richtplaneintrag für die Entlastungsstrasse Oberwinterthur beizubehalten.

Gemäss Hauptvariante erfolgt die Querung der SBB-Anlagen über eine Brücke. Eine unterirdische Querung musste wegen der Beeinträchtigung des Grundwasserstroms bereits verworfen werden. Die favorisierte Brückenlösung wird als anspruchsvoll, aber machbar beurteilt.

Sollte sich jedoch wider Erwarten auch die Brückenlösung als nicht machbar erweisen, wäre die Führung der Strasse durch den bestehenden Bahndamm (z.B. durch Ausbau der Unterführung Rietstrasse) weiterzuverfolgen. Da bisher keine völlige Sicherheit bezüglich Realisierbarkeit der Brückenlösung besteht, ist die Führung über die Riet- und Bahndammstrasse mit Ausbau der bestehenden SSB-Unterführung als Ersatzvariante in den Richtplan aufzunehmen. Die Ersatzvariante wird jedoch nur dann ins Auge gefasst, wenn sich die Brückenlösung als nicht machbar erweisen sollte. Diese Präzisierung wurde gemäss Antrag in den Richtplantext aufgenommen.

Das bisher im kantonalen Richtplan eingetragene Vorhaben «Entlastungsstrasse Oberwinterthur» wurde in die aktuellen Untersuchungen einbezogen. Dabei hat sich jedoch gezeigt, dass diese Variante dem heutigen und prognostizierten Verkehrsaufkommen nicht mehr entspricht. Nach heutigen Erkenntnissen müsste nicht nur die Frauenfelder-, sondern auch die Seenerstrasse stark ausgebaut werden. Im Falle der Seenerstrasse würde dies u.a. auch den Abbruch und Neubau mehrerer Brücken bedingen. Die Variante «Entlastungsstrasse Oberwinterthur» wird deshalb nicht mehr weiterverfolgt.

4 Grundwassersituation und Lage der Tunnelportale

Mehrere Einwendende bezweifeln die grundwasserrechtliche Machbarkeit des geplanten Tunnelabschnitts. Jemand beantragt, die Strasse sei auf ihrer gesamten Länge von der Frauenfelderstrasse bis ins Zentrum in einem Tunnel zu führen. Jemand beantragt, das Nordportal des Tunnels sei bis nördlich der Firma Keller Glas (Kiesweiherstrasse 7) zu verschieben. Jemand beantragt, die schutzwürdigen Flächen im Bereich des geplanten Tunnelportals in der Hegmatten seien so weit wie möglich zu schonen.

Eine vollständig unterirdische Führung der Strassenverbindung ist wegen der Grundwassersituation nicht möglich. Die erarbeitete Linienführung der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze ist das Ergebnis einer umfassenden Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB), in deren Rahmen verschiedene mögliche Varianten untersucht und bewertet wurden. Sie verläuft von Norden her zuerst über dem Grundwasserstrom von Wiesendangen. Ab dem Gebiet Hegmatten wird die Strasse in einem Tunnel geführt. Dieser unterquert den nur geringmächtigen östlichen Teil des Grundwasserstroms von Wiesendangen und endet direkt südlich der Rümikerstrasse, welche unteuf unterquert wird. Dies stellt sicher, dass auch der Eulachgrundwasserstrom nur randlich und in noch zulässiger Weise tangiert wird.

Demnach kann für den Bereich zwischen der Sulzerallee und dem Toggenburger-Areal die erforderliche Ausnahmebewilligung erteilt werden, falls zwingenden Gründe diese Linienführung bedingen, der Grundwasserträger nur randlich tangiert wird und die Grundwasser-Durchflusskapazität bei Hochwasser mit kiesigen Ersatzmassnahmen vollständig erhalten werden kann. Die entsprechenden Nachweise sind im Rahmen der Projektierung zu erbringen.

Die genaue Lage des nördlichen Tunnelportals wird in den weiteren Planungen noch optimiert. Die Anliegen des Natur- und Landschaftsschutzes werden dabei berücksichtigt. Eine Verschiebung des Tunnelportals bis nördlich der Firma Keller Glas dürfte aufgrund der Grundwassersituation jedoch nicht möglich sein.

5 Schutz des Erholungsgebiets Hegmatten

Mehrere Einwendende beantragen, auf den Richtplaneintrag für die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze zu verzichten, weil diese das Erholungsgebiet Hegmatten beeinträchtigen würde.

Die geplante Strassenverbindung führt nicht durch das Naherholungsgebiet Hegmatten, sondern an dessen Rand vorbei (an der Grenze zum Industriegebiet und zu den SBB-Anlagen). Die Zentrumserschliessung Neuhegi-

Grüze ermöglicht es jedoch, die Birchwaldstrasse («Kistenpass») zu sperren, die das Erholungsgebiet tatsächlich durchschneidet. Mit der Sperrung der Birchwaldstrasse kann eine wesentliche Aufwertung des Erholungsgebiets Hegmatten erreicht werden.

6 Abstimmung mit den SBB

Jemand beantragt den frühzeitigen Einbezug der SBB in die weiteren Planungen. Der für künftige Ausbauten der SBB-Anlagen erforderliche Raum sei freizuhalten. Die Ersatzvariante sei wegen ihrer grösseren Einschränkungen für künftige Bahnausbauten nur bei fehlender Machbarkeit der Hauptvariante in Betracht zu ziehen.

Die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze wurde auf der Basis einer Variantenevaluation unter Beizug der SBB erarbeitet. Demnach weist die dem Richtplaneintrag zu Grunde liegende Variante «Brückenbauwerk über die neue Service-Anlage Pünten» die geringsten dauerhaften Negativeinflüsse auf Anlagen und Betrieb der SBB auf.

Mit der Realisierung dieser Variante sind erhebliche, aus heutiger Sicht aber lösbare bautechnische Probleme verbunden. So müssen die SBB-Übertragungsleitung angepasst und umfangreiche bauliche Schutzmassnahmen im Bereich der Service-Anlage Pünten wie auch in der Unterhaltsanlage Oberwinterthur erstellt werden (vor allem im Hinblick auf den Anprallschutz). Die SBB werden – wie schon bei den bisherigen Arbeitsschritten – in die weiteren Arbeiten zur Planung und Projektierung des Strassenbauvorhabens einbezogen.

Die Ersatzvariante (Führung über die Riet- und Bahndammstrasse mit Ausbau der bestehenden SSB-Unterführung) wird nur dann ins Auge gefasst, wenn die Brückenlösung sich als nicht machbar erweisen sollte. Diese Präzisierung wurde gemäss Antrag unter Pt. 4.2.2, Nr. 35, in den Richtplantext aufgenommen.

7 Abstimmung mit den ansässigen Unternehmen

Mehrere Einwendende beantragen, die im Bereich der geplanten Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze ansässigen Unternehmen seien in die weiteren Planungen einzubeziehen. Mehrere Einwendende beantragen, es sei sicherzustellen, dass der Bahnlogistikpunkt mit seinen Ausbaumöglichkeiten im nördlichen Industriegebiet nicht eingeschränkt werde. Auf die Beanspruchung von Industrieland für die neue Strasse sei zu verzichten.

Mehrere Einwendende beantragen, die Flugplatzstrasse sei für den Werkverkehr offen zu halten. Jemand beantragt, die bestehende Schwerverkehrsrouten in Richtung Basler Rheinhafen sei weiterhin zu gewährleisten.

Die bisherigen Planungen gehen davon aus, dass der Bahnlogistikpunkt inklusive den angedachten Ausbaumöglichkeiten gewährleistet bleibt. Die geplante Strassenverbindung führt am Rand des Industriegebiets vorbei. Es ist aber nicht ausgeschlossen, dass in der Detailprojektierung kleinere Flächen Industrieland beansprucht werden müssen. Die ansässigen Unternehmen werden – wie bereits bisher – in die weiteren Planungen einbezogen.

Die Flugplatzstrasse ist als kommunale Sammelstrasse klassiert und bleibt als solche bestehen. Die Funktion der bestehenden Ausnahmetransportrouten bleibt selbstverständlich gewährleistet.

8 Abklassierung von Strassenabschnitten und Begleitmassnahmen

Jemand begrüsst den Verzicht auf die gemäss bisherigem Richtplaneintrag vorgesehene Abklassierung der Frauenfelderstrasse zwischen Riet- und Seenerstrasse. Jemand beantragt, an der bisher vorgesehenen Abklassierung der Frauenfelderstrasse sei festzuhalten. Jemand beantragt die Prüfung einer Abklassierung der Seenerstrasse zwischen Frauenfelder- und Ohrbühlstrasse zu einer regionalen Verbindungsstrasse.

Mehrere Einwendende beantragen verkehrliche Begleitmassnahmen zum Schutz der Wohngebiete vor dem Strassenverkehr. Vorzusehen seien namentlich die Redimensionierung von Strassen innerorts sowie die Förderung von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr.

Jemand beantragt bauliche Massnahmen an der Autobahnausfahrt Oberwinterthur, damit das steigende Verkehrsaufkommen bewältigt werden kann. Jemand beantragt eine Sperrung des Kistenpasses.

Im Gegensatz zum bisherigen Richtplaneintrag «Entlastungsstrasse Oberwinterthur» stellt die geplante Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze keinen vollständigen Ersatz für die Frauenfelderstrasse dar. Die Frauenfelderstrasse verbindet das Stadtzentrum mit der Autobahn und verbleibt aufgrund dieser Bedeutung weiterhin im Netz der Hauptverkehrsstrassen. Auch der Seenerstrasse kommt als Verbindung zwischen Frauenfelder- und Tösstalstrasse eine kantonale Funktion zu.

Die geforderten Begleitmassnahmen sind im Einzelnen nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans, sie sind aber bereits in Planung und werden mit der Umsetzung des städtischen Gesamtverkehrskonzepts 2010 realisiert. Die entsprechenden Massnahmen wurden weitgehend auch in das Agglomerationsprogramm Winterthur und Um-

gebung übernommen und werden – soweit dies erforderlich ist – im regionalen Richtplan festgesetzt. Die Massnahmen umfassen u.a. Veloschnellrouten, ÖV-Hochleistungskorridore und Urban Boulevards. Die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze fügt sich in dieses Gesamtkonzept ein und ermöglicht beispielsweise die Realisierung von Zufahrtsdosierungen, dank denen der öffentliche Verkehr (Buslinien) behinderungsfrei zirkulieren kann.

Massnahmen an Nationalstrassen fallen in die Zuständigkeit des Bundes. Für den Anschluss Oberwinterthur wird zurzeit ein Betriebskonzept erarbeitet, welches den Bedarf für eine Lichtsignalanlage und entsprechende bauliche Anpassungen zum Gegenstand hat. Der Kanton Zürich wird auf dieser Grundlage beim Bundesamt für Verkehr den Umbau des Anschlussknotens beantragen.

Die Birchwaldstrasse («Kistenpass») ist eine nicht klassierte Strasse in der Hoheit der Gemeinden. Der Winterthurer Stadtrat hat wiederholt seine Absicht bekräftigt, diese Verbindung mit Inbetriebnahme der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze zu unterbrechen.

9 Abstimmungsbedarf und weitere Hinweise

Mehrere Einwendende verweisen auf den Abstimmungsbedarf mit dem im Bereich des südlichen Tunnelportals geplanten Schulhaus; der Schulwegsicherheit sei besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Jemand beantragt die Berücksichtigung der Schutzziele des ISOS-Objekts Winterthur. Jemand verweist auf den Abstimmungsbedarf mit dem Wasserrecht Nr. 265, Bezirk Winterthur. Jemand verweist auf den Abstimmungsbedarf mit dem geplanten Hochwasserrückhaltebecken Hegmatten.

Die Anliegen der Schulwegsicherheit, des Fusswegnetzes und des öffentlichen Verkehrs (Stadtbus) fliessen in die weitere Planung des südlichen Tunnelportals ein. Den verschiedenen Schutzgütern wird gemäss den gesetzlichen Bestimmungen Rechnung getragen. Auch die weiteren erhaltenen Hinweise werden im Verlauf der anstehenden Planungsarbeiten berücksichtigt.

