

Die Mitte/EDU-Fraktion Stadtparlament Winterthur

Einwendungen gemäss § 13 StrG

Tösstalstrasse, Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse, Strasseninstandstellung und Neugestaltung, Öffentliche Planaufgabe, Mitwirkung der Bevölkerung

Für das Mitwirkungsverfahren gemäss § 13 StrG hat die Stadt Winterthur das Projekt «Tösstalstrasse, Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse, Strassensanierung und Neugestaltung» vom 2. Februar 2024 bis zum 4. März 2024 öffentlich aufgelegt. Im Rahmen des genannten Mitwirkungsverfahrens reicht die Die Mitte/EDU-Fraktion des Stadtparlaments Winterthur die folgenden Einwendungen ein.

Einwendung Baukosten und Bauzeit

Das Projekt ist aus finanziellen Gründen und angesichts der geplanten Bauzeiten zu redimensionieren und neu zu planen.

Begründung

Es wird für das Strassensanierungsprogramm mit Baukosten von über 20 Mio. CHF und einer Bauzeit von fast zwei Jahren gerechnet. Der finanzielle Aufwand steht in keinem Verhältnis zu einem allfälligen Mehrnutzen für die betroffenen Verkehrsteilnehmer. Weder wird die Sicherheit wesentlich verbessert noch der Verkehrsdurchfluss optimiert. Ganz im Gegenteil durch die Verlegung von Bushaltestellen auf die Fahrbahn sowie der Verengung der Spurbreite nimmt die Unfallgefahr für Velofahrer zu. Die einzelnen Massnahmen zur Beschleunigung der Busfahrten sind inkohärent und es fehlt ein Konzept, wie durch Verbreiterung des Strassentrasses auf wichtigen Abschnitten separate Busspuren gebaut werden können, die auch vom Veloverkehr genutzt werden könnten.

Einwendung Strassenbreite Tösstalstrasse in beiden Richtungen:

Die Durchfahrtsbreiten auf der Tösstalstrasse muss in beiden Richtungen in allen Bereichen mindestens 4.50 Meter (3 Meter für den Autoverkehr, 1.5 Meter für den Veloverkehr) sein.

Begründung:

Gemäss Normen für Spurbreiten. Die Sicherheit zwischen Auto- und Veloverkehr muss auf dem gesamten Abschnitt der Tösstalstrasse gewährleistet sein.

Einwendung Trottoirüberfahrten:

Auf die Trottoirüberfahrten auf folgenden Einmündungen und/oder Kreuzungen ist zu verzichten: Talgut-, Weber-, Scheidegg- und Endlikerstrasse. Stattdessen sind die Vortrittsregelungen mit kein Vortritt und wo nötig mit Fussgängerstreifen auf den Seitenstrassen zu markieren.

Begründung:

Trottoirüberfahrten stellen eine erhöhte Sturzgefahr für Velofahrende dar. Deshalb sind Beziehungen, welche häufig mit Velos gefahren werden, ohne Überfahrten zu gestalten.

Das Ein- und Ausfahren aus der Tösstalstrasse in die Nebenstrasse birgt bei Rückversetzten Fussgängerstreifen weniger Konflikte zwischen MIV und Zufussgehenden als bei Trottoirüberfahrten. Dies da Fussverkehr und Tösstalstrasse in Etappen passiert werden können. Im Gegensatz zu Trottoirüberfahrten, wo der Fussverkehr zusammen mit der Tösstalstrasse passiert werden muss.

Ausserdem wird der Verkehr auf der Tösstalstrasse behindert, wenn abbiegende Verkehrsteilnehmende auf der Tösstalstrasse warten müssen, bis zu Fussgehende die Trottoirüberfahrt passiert haben. Bei einem Fussgängerstreifen dagegen kann das Auto eine Fahrzeuglänge in die Seitenstrasse einfahren und dort warten bis der Fussverkehr die Seitenstrasse gequert hat. Somit wird der Verkehr auf der Tösstalstrasse nicht behindert.

Einwendung Bushaltestellen:

Die Bushaltestellen Depot und Sportpark stadteinwärts sowie Waldegg und Endliker sind so auszugestalten, dass der haltende Bus vom MIV überholt werden kann.

Begründung:

Die Priorisierung des Busses geschieht an den Knoten Zwingliplatz und Landvogt-Waser-Strasse mittels Bus-Priorisierung an den Lichtsignalanlagen. Allfälliger MIV vor dem Bus wird durch die priorisierende Busschaltung vor dem Bus ausgestossen. Eine Ausgestaltung der Bushaltestellen, welche den MIV hinter dem Bus zurückhält, ist deshalb nicht nötig. Eine «Pulkführung» durch den Bus über zwei Haltestellen ist eine unnötige Behinderung für den MIV.

Bei der Bushaltestelle Depot stadteinwärts ist weiter zu beachten, dass der Verkehr, welcher links in den Unteren Deutweg einbiegt den Bus nicht behindert. Auch deshalb soll der MIV nicht hinter dem Bus zurückgehalten werden.

Zudem ist der Bereich der Bushaltestelle Waldegg für die Velofahrenden unsicher (Radwegführung, Fahrbahnbreite).

Einwendung Mittelzone / Quartierzentrum, Weber- bis Scheideggstrasse:

Auf dem ganzen Strassenabschnitt soll Tempo 50 gelten, auf Tempo 30 ist zu verzichten.

Auf den Mehrzweckstreifen in der Mitte der Fahrbahn ist zu verzichten, stattdessen ist weiterhin eine Linksabbiegespur stadtauswärts in die Scheideggstrasse zu markieren.

Der Fussgängerstreifen mit Mittelinsel östlich der Weberstrasse soll in der Lage unverändert bleiben. Für das Linksabbiegen von der Tösstal- in die Weberstrasse ist ein Warteraum für Velo und MIV bereitzustellen.

Begründung:

Die Tösstalstrasse ist eine Kantonsstrasse mit einer wichtigen Funktion der Anbindung von Seen für ÖV und MIV. Der Verkehrsfluss muss hoch, die Fahrzeiten für den Bus tief gehalten werden. Deshalb ist an Tempo 50 festzuhalten.

Für klare Verkehrsbeziehungen sollen Linksabbiegeflächen klar als solche erkennbar sein, was mit einem Mehrzweckstreifen nicht gegeben ist. Die Geradeausbeziehungen sollen durch klare Verkehrsführungen von Linksabbiegenden frei bleiben.

Zudem ist die Achse Weber- - Scheideggstrasse eine Velohauptverbindung gemäss regionalem Richtplan. Die geplante, neue Verkehrsführung und die Mittelzone sind für die Velofahrenden unsicher.

Einwendung Pocket Park Scheideggstrasse:

An den vier Parkplätzen an der Scheideggstrasse soll festgehalten werden, oder die Parkplätze sollen im Quartier ersetzt werden.

Begründung:

Der Verlust von Parkplätzen durch das Projekt soll möglichst geringgehalten werden. Im Gegensatz zu den zwölf Parkplätzen entlang der Tösstalstrasse (zwischen Hulfteggweg und Endlikerstrasse), wird der Verkehr auf der Tösstalstrasse vom Ein-/Ausparken in diese Parkplätze nicht behindert. Entsprechend können die Parkplätze erhalten bleiben. Sollen sie trotzdem zurückgebaut werden, sind sie im Quartier zu ersetzen.

Einwendung Knoten Landvogt-Waser-Strasse – Mittelinseln:

Bei den Fussgängerquerungen über die Landvogt-Waser- und die Heinrich-Bosshard-Strasse ist auf die Mittelinsel zu verzichten.

Begründung:

Die Fussgängerübergänge sind von Ampeln unterstützt und können deshalb ohne Mittelinsel gequert werden. Zu den Betriebszeiten, zu denen die Ampel ausgeschaltet ist, ist der Verkehr gering, womit es ebenfalls keine Inseln braucht.

Einwendung Knoten Landvogt-Waser-Strasse – «Velosack»:

Auf der Tösstalstrasse stadteinwärts soll auf den Aufstellbereich für Linksabbiegende Velofahrende «Velosack» verzichtet werden.

Begründung:

Anstelle des «Velosacks» wird «ein indirektes Links» über den Aufstellbereich auf der Landvogt-Waser-Strasse angeboten. Ein Angebot für Velofahrende zum Linksabbiegen ist ausreichend.

Winterthur, 02.03.2024
Andreas Geering
Stadtparlamentarier Winterthur, Die Mitte Stadt Winterthur

Im oberen Gern 65
8409 Winterthur
076 538 36 09
andreas_geering@bluewin.ch