



BESCHLUSS

VOM 24. AUGUST 2023

GESCH.-NR. 2023-1096
BESCHLUSS-NR. 2023-170
IDG-STATUS öffentlich

SIGNATUR **33 STRASSEN**
33.03 Einzelne Strassen und Wege in eD alph (s. Anhang 4) (Strassenbeleuchtung s. 08.05.0)

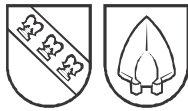
BETRIFFT **Personenunterführung Rosenweg, Effretikon;
Grundsatzentscheid zum langfristigen Umgang**

AUSGANGSLAGE

Die Personenunterführung (PU) Rosenweg in Effretikon, erbaut in den Jahren zwischen 1961 und 1965, erfüllt wichtige Aufgaben im Langsamverkehrsnetz der Stadt Illnau-Effretikon. Historisch betrachtet bildete der Rosenweg die Hauptverkehrsverbindung zwischen den östlichen und westlichen Teilen von Effretikon, jenseits der Bahngeleise. Mit dem Bau der Brücke über die Illnauerstrasse wurde der motorisierte Verkehr über diesen neuen Verkehrsweg geführt und der Rosenweg unter den Boden verlegt. Dies geschah im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnhofs in den 1960er Jahren und der damit einhergehenden Beseitigung von vier Bahnübergängen. Seither steht der unterirdische Rosenweg nur noch Fussgängerinnen und Fussgängern sowie Velofahrenden zur Verfügung. Die PU Rosenweg befindet sich im Eigentum der Stadt, wobei die nicht überdeckten Aufgänge zu den Perrons den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) gehören. Dies wurde mit einem Vertrag vom 3. Januar 1967 besiegelt. Unter Art. 13 wird der Stadt ein obligatorisches Recht auf den dauernden Bestand der Personenunterführung eingeräumt.

Für die städtebaulichen Planungen östlich und westlich der Unterführung ist man bisher davon ausgegangen, dass die PU Rosenweg keine Änderung erfährt. Auf der Ostseite des Bahnhofs grenzt der Weg an das Mehrfamilienhaus Rosenweg 1, welches im Jahr 2018 fertiggestellt wurde. Auf der gegenüberliegenden Wegseite entsteht die Überbauung Rosenhof (Masterplan Bahnhof Ost – Baufeld D), welche sich im Bau befindet. Auf der Westseite des Gleisfeldes tangiert die Unterführung des sich im Genehmigungsprozess befindenden Gestaltungsplanes Bahnhof West - Baufeld C (Bushof/Hochhaus) sowie das städtische Baufeld F, wofür derzeit eine Machbarkeitsstudie erstellt wird.

An einer Besprechung vom 20. April 2023 mit den SBB wurde - entgegen der bisherigen Annahme - die Anforderung formuliert, dass die Stadt die PU Rosenweg baulich anpassen müsse. Demnach soll die Unterführung 2.50 m breiter und 1.60 m tiefer gebaut werden. Zudem sollen die ungedeckten Rampen eine Neigung von 10 % aufweisen, bei witterungsgeschützter Ausführung eine von 12 %. Diese neuen Rahmenbedingungen bewirkten, dass sich bei den derzeit laufenden Planungen im Umfeld der PU, insbesondere beim Baufeld C auf der Westseite, Verunsicherung einstellte, weil sich trotz verschiedenen Variantenstudien keine befriedigende Lösung abzeichnete. Um Planungssicherheit für die Zentrumsprojekte zu erlangen, ist ein Grundsatzentscheid zum langfristigen Umgang mit dem unterirdischen Bauwerk Rosenweg zu fällen.



BESCHLUSS

VOM 24. AUGUST 2023

GESCH.-NR. 2023-1096

BESCHLUSS-NR. 2023-170

ALLGEMEINER ZUSTAND DER BEIDEN BAHNHOFSENTERFÜHRUNGEN

Die fehlende Hindernisfreiheit der Hauptunterführung direkt beim kantonal denkmalgeschützten Bahnhofsbauwerk Effretikon, und die sich im Besitz der SBB befindet, wird seit Jahrzehnten von Bevölkerung, Bahnreisenden und Politik bemängelt. Alle Zugänge zur Hauptunterführung und zu den Perrons sind ausschliesslich über Treppen erschlossen. Das verunmöglicht nicht nur Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer die Zugänglichkeit zum Bahnverkehr und zur gegenüberliegenden Bahnhofsseite, sondern auch Personen mit Rollatoren, Kinderwagen, schweren Rollkoffern und dergleichen.

Wiederholt wurden im Stadtparlament zu diesem Thema verschiedene politische Vorstösse zur Verbesserung der Situation eingereicht (z.B. STAPA Gesch.-Nrn. 2020/074, 2016/120, 2011/041, 2009/117, etc.). Ebenso fanden dazu Gespräche des Stadtpräsidenten und des Stadtrats Ressort Tiefbau mit Vertretern der SBB statt. Die SBB selbst zeigen sich mit der bestehenden Situation ebenfalls unzufrieden. Es stellt sich jedoch heraus, dass punktuelle Anpassungen für eine Verbesserung ausserhalb eines ordentlichen bundesrechtlichen Plangenehmigungsverfahren, das den gesamten Bahnhofsbereich umfasst, durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) nicht bewilligt werden. Derzeit laufen weitere Gespräche, um allenfalls doch noch Verbesserungen bei der Hauptunterführung mit einer Ausnahmegewilligung des BAV zu erreichen. Ob diese Bewilligung erteilt wird, ist jedoch sehr unsicher.

Die PU Rosenweg hingegen ist von Ost nach West sowie zu den Perrons durchgehend mit Rampen ausgestattet. Diese wird von Passantinnen und Passanten sowie Bahnreisenden daher als deutlich komfortabler wahrgenommen als die Hauptunterführung. Die Distanzen zum Umsteigen erweisen sich aber als deutlich länger, wodurch teilweise die Anschlusszüge verpasst werden. Zudem erfüllt das Bauwerk die Anforderungen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute Normen (VSS) und die Standards der SBB (z.B. Räumliche Trennung Velo- / Fussgängerverkehr, lichte Breite und Höhe) ebenfalls nicht. Wenn es baulich möglich wäre, würde man sich hier mehr Breite, mehr Höhe und mehr Licht wünschen.

ENTWICKLUNGSZIELPLAN (EZP) 2035+ DER SBB

Mit einem Zeithorizont von 2035+ haben die SBB unter Mitwirkung der Stadt den Entwicklungszielplan (EZP) erstellt. Dabei zeigte sich, dass die SBB die Hauptunterführung und die Perrons beim Bahnhof Effretikon voraussichtlich ab ca. 2036 nach den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) umbauen werden. Danach wird die Hauptunterführung hindernisfrei sein und ab jenem Zeitpunkt das BehiG und die damit verbundenen Pflichten an die Bahnzugänglichkeit erfüllen. Wie die SBB mit E-Mail vom 6. Juni 2023 der Stadt mitgeteilt haben, ist danach ein Umbau der PU Rosenweg nicht zwingend erforderlich, würde aber eine sinnvolle Ergänzung für die Quartiers- und Bushoferschliessung darstellen.

IST-ZUSTAND DER PERSONENUNTERFÜHRUNG ROSENWEG

BESTEHENDE PERSONENUNTERFÜHRUNG

Die PU Rosenweg wurde mit einer lichten Breite von 4.50 m und einer lichten Höhe von 2.50 m gebaut. Die ungedeckten West- und Ost-Rampen weisen ein Gefälle von 12 % auf und überwinden eine Höhendifferenz von 3.40 m (West) und 3.70 m (Ost). Die Oberkante der Schiene liegt auf 510.70 m.ü.M. und somit 0.60 m über der Decke. Die Bodenplatte, Wände und Decke sind aus 0.50 m starkem Stahlbeton konstruiert.



BESCHLUSS

VOM 24. AUGUST 2023

GESCH.-NR. 2023-1096

BESCHLUSS-NR. 2023-170

SANIERUNGEN PERSONENUNTERFÜHRUNG

Im Oktober 1996 attestierte eine Hauptinspektion der PU einen guten Zustand. Im Jahre 2003 wurden die Massnahmen zur Substanzerhaltung, Ersatz Gussasphalt, Sanierung Beleuchtung und Reprofilierung einzelner Abschnitte des Stahlbetons umgesetzt. Als bisher letzte Massnahme wurden 2020 die Kanalisationshaltungen mit einem «Inliner» saniert.

REGIONALE VELOROUTE NR. 09_061

Auf der Illnauerstrasse befindet sich die Hauptfahrradroute zwischen Illnau und Effretikon. Beim Kreisel Reb-buck werden die Velofahrenden aus Richtung Illnau in den Rosenweg geleitet und queren die Geleise durch die Personenunterführung, um in das Gebiet Bahnhof West zu gelangen.

SOLL-ZUSTAND DER PERSONENUNTERFÜHRUNG ROSENWEG

NORMEN VSS UND STANDARDS SBB

Die Norm SN 40 246 des VSS gilt für den Neu- und Umbau von Unterführungen für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum. Die PU Rosenweg weist folgende Abweichungen zur Norm auf:

VERKEHRSART	MISCHVERKEHR (BESTAND ROSENWEG)	MISCHVERKEHR (SOLL)	FUSSVERKEHR (SOLL)	VELOVERKEHR (SOLL)
Lichte Breite	4.5 m	≥ 7.0 m	≥ 5.0 m	≥ 6.0 m
Lichte Höhe	2.5 m	≥ 3.5 m im Bereich der Rampen ≥ 2.5 m	≥ 3.5 m	≥ 3.5 m
Überdeckung PU (Oberbau)	0.60 m	0.68 m	0.68 m	0.68 m
Gefälle Rampen	12 % ungedeckt	10 % ungedeckt 12 % gedeckt	10 % ungedeckt 12 % gedeckt	6 %

Die Abweichungen der PU Rosenweg von der Norm finden sich in der Breite, in der Höhe und bei der Neigung der Rampen. Verstärkt wird dies durch die Mischnutzung von Fuss- und Veloverkehr. Das interne Regelwerk der SBB hält sich ebenfalls an die Dimensionierungswerte der VSS-Norm. Für bestehende PU hält sie aber Ausnahmeregeln fest. Dazu ist zwingend eine Personenflussbetrachtung, insbesondere das Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde, vorzunehmen. Die Zweckmässigkeit einer reinen Fussgängerunterführung wäre gemäss SN 40 246, Art. 11 zu prüfen, wenn die Kombination mit der Brücke Illnauerstrasse für den Veloverkehr möglich wäre.

BRÜCKE ILLNAUERSTRASSE

Auf der 2021 durch die Baudirektion des Kantons Zürich sanierten Brücke Illnauerstrasse ist beidseitig der Fahrbahn ein mittels Randstein höhenversetzter Rad-/Gehweg vorhanden. Die Breite beträgt je Strassenseite 2.00 m. Für den Fall der Verlegung der regionalen Veloroute Nr. 09_061 vom Rosenweg auf die Brücke Illnauerstrasse sind bauliche Massnahmen zu prüfen.

BESCHLUSS

VOM 24. AUGUST 2023

GESCH.-NR. 2023-1096

BESCHLUSS-NR. 2023-170

RÄUMLICHE KONSEQUENZEN BEI UMSETZUNG DER VSS-NORM

Werden die Normmasse angewendet, bedingt das bei einer Höhendifferenz von $3.40\text{ m} + 1.60\text{ m} = 5.00\text{ m}$ (West) und $3.70\text{ m} + 1.60\text{ m} = 5.30\text{ m}$ (Ost), Rampenlängen von $50\text{ m} - 53\text{ m}$ für Fussgängerinnen und Fussgänger. Für den Veloverkehr gelten noch schärfere Bestimmungen. Mit der maximalen Neigung von 6% ergeben sich Rampenlängen von $83\text{ m} - 88\text{ m}$. Die Abbildung 1 zeigt, dass diese Masse die zur Verfügung stehende Längen bei Weitem überragen. Die Velowegrampe beispielsweise würde vom Startpunkt in der PU bis zur Stadthausfassade reichen. Auch eine Verbreiterung von heute 4.50 m auf die empfohlenen 7.00 m wäre zumindest auf der Ostseite nicht ausführbar. Die Rampe müsste halbtrichterförmig verjüngt werden, was im gegenseitigen Velo- und Fussverkehr ein Sicherheitsrisiko darstellt.

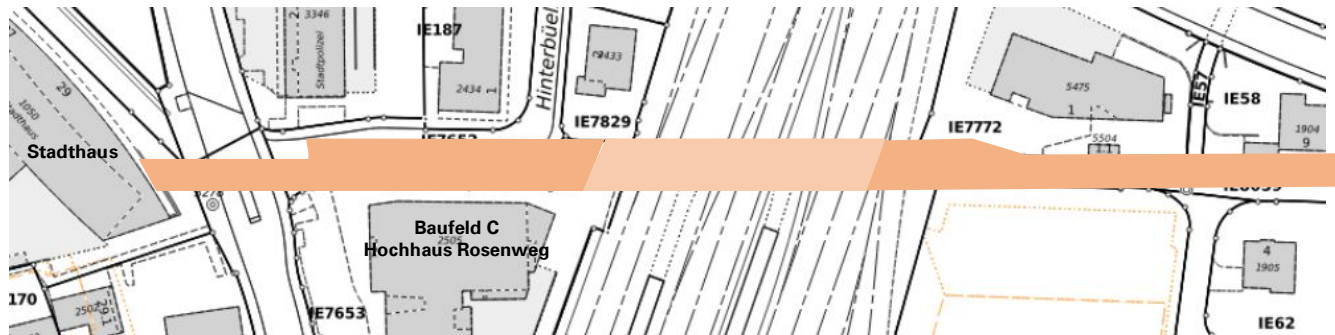


Abbildung 1:
Situation Rosenweg mit Abbildung Rampen gemäss Norm

ALTERNATIVER VORSCHLAG MIT TREPPE UND GEKRÖPFTER RAMPE IN BAUFELD F

Anfänglich haben die SBB und später auch die Mettler2Invest AG und die Stadt die Firma EBP AG mit der Lösungsfindung für den Rosenwegumbau beauftragt. Weil Rampenlängen von $50 - 88\text{ m}$ nicht realisierbar sind, schlagen die Planer für die Westseite vor, dass für die Fussgängerinnen und Fussgänger die heutige Rampe durch eine Treppe ersetzt wird und auf Baufeld C für den hindernisfreien Zugang Aufzüge angeboten werden. Der Veloweg soll über ein mehrfach gekröpftes Rampenbauwerk innerhalb des Baufelds F geführt werden.

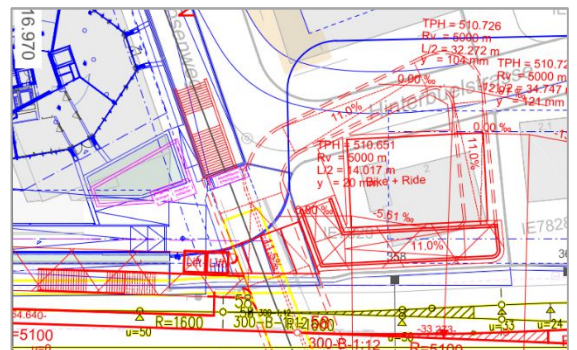


Abbildung 2:
Grundriss mit Treppe, Liften und gekröpfter Rampe



BESCHLUSS

VOM 24. AUGUST 2023

GESCH.-NR. 2023-1096

BESCHLUSS-NR. 2023-170

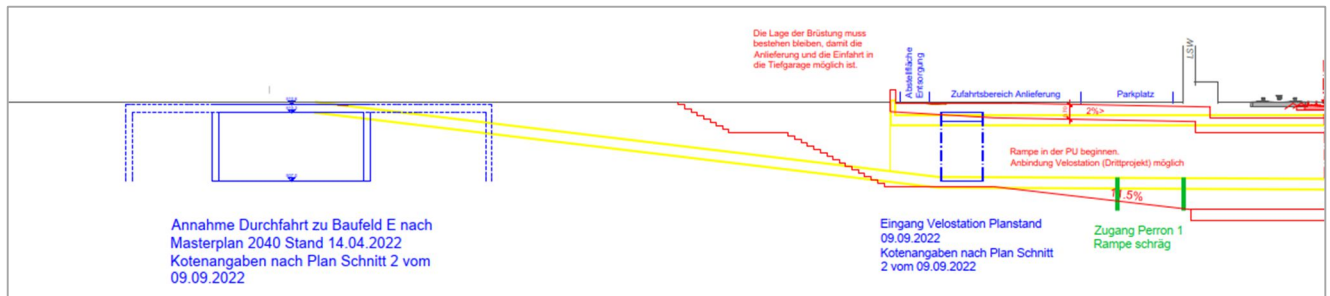


Abbildung 3:

Schnitt Rosenweg heute = gelb, Vorschlag mit Treppe = rot, Anschlusspunkte Baufeld C (Hochhaus) = blau

Auf der Ostseite erlauben die bestehenden und sich demnächst im Bau befindenden Untergeschosse keinen Eingriff in die privaten Grundstücke. Hier muss die heutige Breite des Rosenweges beibehalten werden. Die Planer konnten keine Alternative zu der halbtrichterförmigen Verengung des Rosenwegs aufzeigen. Auch für die Länge der Rampen wurde bis heute planerisch noch keine Lösung gefunden.

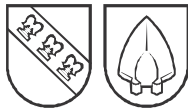
STELLUNGNAHME DES STADTRATES

Nach zahlreichen Beanstandungen von der Bevölkerung und auch der politischen Ebene nimmt der Stadtrat zur Kenntnis, dass die SBB bereit sind, die Hauptunterführung nach dem BehiG auszugestalten. Der Stadtrat erwartet, dass von den SBB bis zum definitiven Umbau der Hauptunterführung eine Übergangslösung getroffen wird, um mindestens teilweise den unbefriedigenden Zustand zu verbessern.

Der Stadtrat teilt die Meinung der SBB, dass ein Umbau der Rosenwegunterführung grundsätzlich eine sinnvolle Ergänzung für die Quartiers- und Bushoferschliessung darstellen würde. Er wünschte sich eine hellere und breitere Unterführung. Eine Höhenanpassung erachtet er nicht als zwingend, insbesondere, weil dies enorme Auswirkungen auf die Rampenlängen hätte. Allerdings verlangt das BAV, dass bei Änderungen am Bauwerk (auch wenn es nur kleine sind) sämtliche Normen mit den geforderten Längen, Breiten und Neigungen umgesetzt werden müssen.

Die heutige Rosenwegunterführung erweist sich als nicht optimal. Aber nach der Analyse aller neuen Problemstellen, die durch die baulichen Massnahmen entstehen würden, ist der Stadtrat der Meinung, dass das Belassen des heutigen Rosenweges die beste Option darstellt.

Geprüft werden soll, ob die Regionale Veloroute Nr. 09_061 statt durch den Rosenweg über die Brücke Illnauerstrasse geführt werden könnte. Für den lokalen Veloverkehr soll der Rosenweg aber weiterhin offen bleiben. Sofern die PU nur noch für den lokalen Veloverkehr genutzt werden kann, ist zu prüfen, ob weitere Massnahmen (zum Beispiel Schrittempo für Velofahrende und eine verbesserte Beleuchtung) zur Erhöhung der Sicherheit in der PU Rosenweg getroffen werden können.



BESCHLUSS

VOM 24. AUGUST 2023

GESCH.-NR. 2023-1096

BESCHLUSS-NR. 2023-170

DER STADTRAT ILLNAU-EFFRETIKON

AUF ANTRAG DES RESSORTS TIEFBAU

BESCHLIESST:

1. Auf den Umbau der Personenunterführung Rosenweg in Effretikon wird verzichtet. Die Zentrumsplanungen im Umfeld der PU Rosenweg sind weiterhin auf die jetzige Dimension auszulegen.
2. Die Abteilung Tiefbau wird beauftragt zu prüfen:
 - 2.1. ob die Regionale Veloroute Nr. 09_061 statt durch den Rosenweg über die Brücke Illnauerstrasse geführt werden kann. Für den lokalen Veloverkehr soll der Rosenweg weiterhin offen bleiben.
 - 2.2. welche weiteren Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit bei der Rosenwegunterführung getroffen werden können.
3. Mitteilung durch Protokollauszug an:
 - a. Mettler2Invest AG, Risha Mohanarajah, Bellerivestrasse 17, 8008 Zürich
 - b. 1291 Die Schweizer Anlagestiftung, Feldeggstrasse 26, 8008 Zürich
 - c. Bereuter Totalunternehmung AG, Marco Bereuter, Juchstrasse 25, 8604 Volketswil
 - d. SBB AG, Philipp Wyssling, Netzdesign, Anlagen und Technologien – Netzentwicklung Region Ost, Vulkanplatz 11, 8048 Zürich
 - e. Abteilung Tiefbau
 - f. Abteilung Hochbau
 - g. Abteilung Sicherheit

Stadtrat Illnau-Effretikon



Marco Nuzzi
Stadtpräsident



Peter Wettstein
Stadtschreiber

Versandt am: 29.08.2023