



BESCHLUSS

VOM 03. APRIL 2025

GESCH.-NR. 2024-0721
BESCHLUSS-NR. 2025-72
IDG-STATUS öffentlich

SIGNATUR **06 Raumplanung, Bau und Verkehr**
06.05 Mobilität
06.05.04 Velo- und Fussverkehr

BETRIFFT **Velobahn Kempththal, Winterthur bis Effretikon;
Stellungnahme zur Korridorstudie**

AUSGANGSLAGE

Im Velonetz des Kantons Zürich sind verschiedene Velobahnen (VB), vormals Veloschnellrouten (VSR), festgehalten. Diese bilden die höchste Hierarchiestufe des Zürcher Velonetzes ab und werden eine hohe Qualität aufweisen. Die Velobahnen richten sich nach den neuen «Standards Veloverkehr» des Kantons Zürich, welche am 1. Februar 2023 im Sinne einer Weisung in Kraft traten. Gemäss Beschluss des Regierungsrates RRB-Nr. 2016/0591 sind Velobahnen im Rahmen gesonderter Korridorstudien vertieft zu untersuchen. Dabei wird auch die definitive Linienführung festgelegt. Im kantonalen Velonetzplan verläuft von Effretikon Zentrum bis nach Winterthur Dätttau die VB Kempththal.

Der vorliegende Bericht des kantonalen Amtes für Mobilität, dat. vom 4. Februar 2025, wurde der Stadt zur Vernehmlassung bis zum 28. März 2025 übermittelt.

ORGANISATION, GRUNDLAGEN UND SITUATIONSANALYSE

PROJEKTORGANISATION

Das Büro Lajo AG hat im Auftrag des Amtes für Mobilität des Kantons Zürich in fünf Sitzungen mit den weiteren Projektbeteiligten der involvierten Standortgemeinden Lindau, Winterthur und Illnau-Effretikon sowie den kantonalen Stellen des Tiefbauamtes und der Kantonspolizei die Korridorstudie erarbeitet.

SITUATIONSANALYSE

Im regionalen Richtplan Region Winterthur und Umgebung ist der Korridor der Veloschnellroute (neu als Velobahn bezeichnet) als Radweg festgesetzt. Die Linienführung der im Velonetz eingetragenen Velobahn startet im Zentrum von Effretikon und verläuft dann durch das Wohngebiet entlang der Hinterbühlstrasse in Richtung Norden. Ausserhalb des Siedlungsgebietes wird die Velobahn entlang der Kantonsstrasse geführt. Die Ortschaft Grafstal und das wichtige Arbeitsplatzgebiet «The Valley» inkl. Bahnhof Kempththal können mit der Velobahn erschlossen werden. Anschliessend führt die Velobahn wieder entlang der Kantonsstrasse nach Winterthur, wo sie an die Veloroute Töss anschliesst.



BESCHLUSS

VOM 03. APRIL 2025

GESCH.-NR. 2024-0721

BESCHLUSS-NR. 2025-72

RANDBEDINGUNGEN UND ZIELE

Eine Klärung des Korridors ist im Abschnitt Effretikon notwendig, da hier neben der bezeichneten Führung durch das Quartier auch eine Führung auf der Rikonerstrasse denkbar ist. Bei der Planung der Velobahn sind die Vorgaben gemäss Velostandards Kanton Zürich bestmöglich zu erfüllen. Innerhalb des Siedlungsgebietes ist das Fussgängeraufkommen so hoch, dass eine Führung im Mischverkehr nicht in Frage kommt.

GROSSRÄUMIGE VARIANTE

Aufgrund der Intervention der städtischen Vertreter in der Arbeitsgruppe wurde die Korridorstudie um ein grossräumiges Variantenstudium ergänzt.

Von Winterthur bis zum «The Valley» erschliesst sich aufgrund der Topografie nur eine mögliche Linienführung. Diese führt entlang der bestehenden Kantonsstrasse. Ab «The Valley» ergeben sich drei mögliche grossräumige Varianten. Alle drei Varianten sind als bestehende Veloverbindungen im kantonalen Velonetz aufgeführt. Je nach Linienführung der Velobahn müsste jedoch die Hierarchisierung der jeweiligen Veloverbindung angepasst werden.

- Variante 1: Effretikon Pfäffikerstrasse (heutiger Richtplaneintrag)
- Variante 2: Effretikon Grafstal (Vorschlag aus Befahrung vom 15. Mai 2024)
- Variante 3: Tagelswangen (Vorschlag Vertreter Stadt Illnau-Effretikon)

Bei der Bewertung wurden die Kriterien Nachfragepotenzial, Direktheit, Umsetzbarkeit, Aufwand und Anbindung an das weitere Velonetz beurteilt. Das Kriterium der Verkehrssicherheit floss nicht in die Bewertung ein.

Aufgrund des grösseren Potenzials (wichtige Wohn- und Arbeitsplatzgebiete zwischen Effretikon und Winterthur direkt erschlossen) wurde in der Studie die Linienführung Effretikon Grafstal als Bestvariante ausgewählt.

Die Realisierbarkeit eines Trottoirs entlang der Hinterbuelstrasse zwischen Bahnhof und dem Trittlweg wird aus Sicht der Stadt Illnau-Effretikon aufgrund der Platz- und Eigentumsverhältnisse jedoch als unrealistisch angesehen.

Aufgrund dieser Einwände hat der Kanton Zürich im Rahmen der Diskussion einen Kompromiss vorgeschlagen. Die Velobahn soll nur bis zum Siedlungsbeginn von Effretikon geführt werden (Knoten Rikonerstrasse / Im Ifang). Anschliessend soll der Veloverkehr auf den angrenzenden, bestehenden kantonalen Veloverbindungen (Rikonerstrasse und Im Ifang / Hinterbuelstrasse) in das Zentrum von Effretikon geführt werden.

KLEINRÄUMIGE VARIANTE

Mit der Festlegung der grossräumigen Variante via Grafstal erachtet die Studie den Korridor der Velobahn von Winterthur bis Effretikon als grundsätzlich geklärt. Innerhalb dieses Korridors bestehen jedoch drei Abschnitte, bei welchen die Linienführung kleinräumig genauer untersucht werden muss.



BESCHLUSS

VOM 03. APRIL 2025

GESCH.-NR. 2024-0721

BESCHLUSS-NR. 2025-72

LINIENFÜHRUNG IN EFFRETIKON

Es stehen drei mögliche (parallele) Linienführungen für den Veloverkehr ab Eingang Effretikon ins Zentrum zur Diskussion:

- Variante 1, Führung auf der Rikonerstrasse (bestehende Nebenverbindung)
- Variante 2, Führung auf der Hinterbüelstrasse (bestehende Hauptverbindung)
- Variante 3, Führung entlang SBB-Trasse (neu zu erstellen)

Die Auslegeordnung hat ergeben, dass die kurz- bis mittelfristige Veloführung auf der parallel geführten Rikoner- und Hinterbüelstrasse erhalten bleiben. Auf der Rikonerstrasse sollen mit der Umsetzung des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes (BGK) Radstreifen erstellt werden, welche den Anforderungen einer Nebenverbindung entsprechen. Dabei sollen die vorhandenen Platzverhältnisse voll ausgenutzt werden, teilweise wäre auch ein Landerwerb notwendig. Auf der Hinterbüelstrasse soll aufgrund des erhöhten Fussverkehrsaufkommens und der vorhandenen Veloverbindung die Erstellung eines Trottoirs angestrebt werden. Dazu wäre jedoch ein Landerwerb von diversen Eigentümern notwendig.

Langfristig soll die Veloverbindung der Velobahn via Im Ifang direkt entlang dem SBB-Trasse bis zum Bahnhof weitergeführt werden. Die Erstellung des Radweges ist im Zusammenhang mit dem geplanten Bahnhofumbau (2035) genauer zu prüfen. Bei einer Umsetzung der Velobahn entlang der SBB-Linie kann die Hauptverbindung auf der Hinterbüelstrasse aufgehoben werden.

Weiter wurden die Linienführungen in Grafstal (Rikonerstrasse – Dorfstrasse oder Rikonerstrasse – Koloniestrasse – Dorfstrasse) geprüft und die Studienautoren haben sich wegen der gleichmässigeren Steigung für die Variante 2 entschieden.

Die Linienführung durch «The Valley» wurde wegen des hohen Konfliktpotenzials in der Begegnungszone und aufgrund der privaten Eigentümerschaft verworfen. Danach beschränkte sich die Variantenwahl im Kempththal auf die westliche oder östliche Strassenseite der Kantonsstrasse.

BESTVARIANTE

Das Resultat der Studie für die Bestvariante bestätigt mehrheitlich die bereits im Velonetzplan eingetragene Routenführung, mit den Änderungen, dass die Bestvariante via Grafstal geführt und die Veloverbindung nicht durchgehend als Velobahn klassiert wird. Im Zentrum von Effretikon soll der Veloverkehr auf einer Hauptverbindung verkehren und eine Velobahn erst langfristig entlang der Bahn entstehen. Die Bestvariante setzt auf eine Kombination aus bestehenden und neuen Radwegen sowie neuen Velostrassen, um eine möglichst direkte und komfortable Führung zu gewährleisten. Diese Elemente werden wo immer möglich mit vortrittsberechtigten Knoten miteinander verknüpft. Auch wird darauf geachtet, dass die Velobahn optimal an das weitere Velonetz angebunden wird.

Mit der Festlegung der Bestvariante könnten die notwendigen Raumsicherungen und Abstimmungen mit weiteren Planungen vorgenommen werden.



BESCHLUSS

VOM 03. APRIL 2025

GESCH.-NR. 2024-0721

BESCHLUSS-NR. 2025-72

KOSTEN

Die Kostenschätzung wurde aufgrund der hohen Flugebene der Korridorstudie sehr grob angenommen. Die Kostengenauigkeit von +/- 50 % basiert auf Einheitspreisen pro m². Der Landerwerb wurde grob ermittelt und nach Bauzonen und Landwirtschaftszonen aufgeschlüsselt. Dabei wird ein Preis von Fr. 1'500.- pro m² beim Bauland und Fr. 10.- pro m² beim Landwirtschaftsland angenommen.

KOSTENSCHÄTZUNG	EFFRETIKON - WINTERTHUR	ZENTRUM EFFRETIKON	TOTAL INKL. MWST (+/- 50%)
Baukosten	9'300'000.-	2'190'000.-	11'490'000.-
Installation, Regie, Signaletik	1'440'000.-	340'000.-	1'780'000.-
Technische Kosten	1'770'000.-	420'000.-	2'190'000.-
Unvorhergesehenes und MwSt	3'040'000.-	720'000.-	3'760'000.-
Landerwerb	1'180'000.-	470'000.-	1'650'000.-
Total Gesamtkosten	16'730'000.-	4'140'000.-	20'870'000.-

Tabelle 1: Kosten gemäss Anhang Kostenzusammenstellung exkl. Werkleitungen, Beleuchtung etc.

STELLUNGNAHME DES STADTRATES

Sämtliche Velobahnen im Kanton Zürich sind peripher angeordnet. Nur in Effretikon wird die Velobahn bis ins Zentrum geführt. Mit einer peripheren Velobahn über Tagelswangen, welche in Richtung Zürich (Oerlikon ca. 11 km) und Winterthur (Hauptbahnhof ca. 9 km) führt, würde das Potential des Wohn- und Arbeitsplatzgebietes Effretikon für die Velofahrenden viel besser genutzt als mit der präsentierten Bestvariante. Für die Fortsetzung der Velobahn ab der Ortsausfahrt Tagelswangen bis zum Velonetzknotten Brüttisellen wird zurzeit durch das kantonale Tiefbauamt, Projektieren + Realisieren, ein Bauprojekt erarbeitet. Der Radweg zwischen der Bassersdorferstrasse und der Ortseinfahrt Tagelswangen wird dabei 4.50 m breit projektiert, was den Standards der Velobahn entspricht. So ist die Anbindung an die Veloinfrastruktur in Richtung Bassersdorf und Flughafen Kloten mit den Routen 02 145 und der Freizeitroute Nr. 5 von Schweiz Mobil sichergestellt. Die Fortsetzung bis zum Velonetzknotten Brüttisellen mit Anbindungen an:

- Dammweg (Velohauptverbindung 09 070) in Richtung Dietlikon und den geplanten Velobahnen Glattal und Spange Wallisellen
- Obere Wangenstrasse (Velonebenverbindung 02 150) in Richtung Wangen und Dübendorf Innovationspark
- Zürichstrasse (Velonebenverbindung 02 148) in Richtung Wallisellen und Zürich

ist als Velohauptverbindung geplant.



BESCHLUSS

VOM 03. APRIL 2025

GESCH.-NR. 2024-0721

BESCHLUSS-NR. 2025-72

Mit den zwei bestehenden und einer geplanten Nebenverbindungen nach Effretikon wird die feinmaschigere Verteilung des Zielverkehrs ins Zentrum bestens sichergestellt. Langfristig wird damit das doppelte Potential mit kleinerem Mitteleinsatz abgeholt, da die Bevölkerung von Effretikon in zwei Richtungen eine qualitativ hochwertige Verbindung erhält.

Angesichts der aktuellen Herausforderungen bei verschiedenen Radwegprojekten – darunter erheblicher Widerstand gegen die Ortsdurchfahrt Eglisau (1'200 Einwendungen), massiven Kostenüberschreitungen beim Radweg Rorbas–Bülach, 18-jährige Planungsphase Bahnhofstrasse Effretikon wegen Schwachstelle im Velonetz sowie die Rückstufung mehrerer Tiefbauprojekte aufgrund der Sparpläne der Baudirektion im August 2024 – ist eine angepasste Herangehensweise erforderlich, um der Umsetzungsfrist bis 2043 gerecht zu werden.

Der Stadtrat ist überzeugt, dass auf der Hinterbülstrasse weder kurz- noch mittelfristig ein Trottoir gebaut werden kann. Folglich ist auch bei der Hauptverbindung die Umsetzbarkeit aus Sicht der Stadt wegen den Platzverhältnissen und den Eigentumsverhältnissen als unrealistisch anzusehen. Daher ist die Hierarchiestufe der Rikonerstrasse und Hinterbülstrasse abzutauschen. Bei der Rikonerstrasse beschränkt sich die Mehrbreite für Radstreifen einer Hauptverbindung zu einer Nebenverbindung auf 0.60 m, die mit Landerwerb gelöst werden muss. Bei der Hinterbülstrasse werden für einen Neubau eines Gehweges 2.0 m beansprucht, wie es in der Bestvariante als Querschnitt gefordert wird.

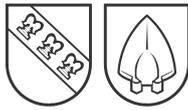
Im Weiteren fehlt eine verbindliche Zusicherung, dass auf der Achse Hinterbülstrasse, Abschnitt Rikonerstrasse bis Illnauerstrasse, die Begegnungszone trotz kantonaler Veloinfrastruktur toleriert wird. Mit dem Bau der Velobahn entlang des SBB-Trassés kann die Hinterbülstrasse aus dem Velonetz entlassen werden. Daher ergibt keinen Sinn, vorher Landerwerb für einen Gehweg zu tätigen, der zu Enteignungen und massiven Widerstand der Grundeigentümer führen würde.

Mit den Schweizerischen Bundesbahnen SBB hat der Stadtrat bereits erste Gespräche bezüglich Veloinfrastruktur entlang des SBB-Trassés geführt. Die zuständigen Stellen sind über die Bedürfnisse informiert und der Kontakt zwischen dem Amt für Mobilität und den SBB für den Planungsstart konnte geknüpft werden. Es bestehen positive Anzeichen, zusammen mit dem Projekt Bahnhofsanierung Effretikon eine gute Lösung für alle Beteiligten zu erreichen.

Bei der Schlüsselstelle Knoten Rikonerstrasse / Mannenbergstrasse ist vorgesehen, das bestehende westliche Trottoir aufzuheben. Dabei würde die Fusswegverbindung für die Liegenschaft IE6632 (Rikonerstrasse 61) und die Anbindung des Grafstalweges und des Usserholzweges verloren gehen. Dies ist sicherheitstechnisch nicht akzeptabel.

Gemäss Merkblatt «Kommunale Velonetzplanung» des Amtes für Mobilität können kantonale Radwege auch über kommunale Strassen geführt werden. Dies ist in Illnau-Effretikon auf folgenden Strassen der Fall:

- Im Ifang
- Verbindungsweg Hinterbülstrasse – Im Ifang
- Hinterbülstrasse
- Rosenweg
- Märtplatz
- Lindauerstrasse
- Spinnereiweg
- Seemerrütistrasse



BESCHLUSS

VOM 03. APRIL 2025

GESCH.-NR. 2024-0721

BESCHLUSS-NR. 2025-72

- Talgartenstrasse
- Bisikonerstrasse
- Brugglenstrasse
- Vogelsangstrasse
- Wangenerweg

Der Kanton Zürich hat für den Mehraufwand aufzukommen. Damit klar ist, welche Elemente durch den Kanton Zürich finanziert werden, wer den Unterhalt besorgt und wie die Haftung geregelt werden soll, ist eine Vereinbarung mit dem Kanton Zürich gewünscht.

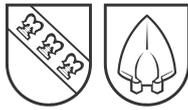
Im Zentrum von Effretikon sind auf sämtlichen Einfallsachsen wegen Lärmschutzmassnahmen Tempo 30-Strecken geplant. Weitere Themen wie klimaangepasste Siedlungsentwicklung und Hitzeminderungen bei Strassenprojekten stehen in direktem Widerspruch zu den durch die Velostandards geforderten Verbreiterungen der Verkehrsflächen und Beseitigung von Konfliktpunkten. Der öffentliche Raum ist rar und muss unter dem Kompromiss aller Nutzenden ideal, sicher und kosteneffizient verteilt werden.

DER STADTRAT ILLNAU-EFFRETIKON

AUF ANTRAG DES RESSORTS TIEFBAU

BESCHLIESST:

1. Die Korridorstudie Velobahn Kempththal vom 4. Februar 2024 wird zur Kenntnis genommen.
2. Die grossräumige Variante über Tagelswangen (Variante 3 der Studie) ist wegen der einfachen, raschen Realisierbarkeit und der bereits projektierten Fortsetzung bis zum Velonetzknotten Brüttisellen weiterzuverfolgen. Die Varianten über Effretikon, Pfäffikerstrasse (Variante 1) und Effretikon, Grafstal (Variante 2) werden entschieden abgelehnt.
3. Die Bestvariante wird abgelehnt.
4. Die Hinterbüelstrasse, Abschnitt Rikonerstrasse bis Brücke Illnauerstrasse, ist als Begegnungszone in die Korridorstudie aufzunehmen und zu bestätigen, sollte trotz der klar ablehnenden Haltung der Stadt an der Bestvariante festgehalten werden.
5. Die Hierarchie der vorgeschlagenen Velohauptverbindung auf der Hinterbüelstrasse / Im Ifang ist mit der Velonebenverbindung auf der Rikonerstrasse abzutauschen, da der Landbedarf und der Landerwerb entlang der Rikonerstrasse geringer ausfallen, um die Velostandards umzusetzen.
6. Einer Aufhebung des westlichen Gehweges beim Knoten Rikonerstrasse / Mannenbergstrasse wird abgelehnt, sollte an der Bestvariante festgehalten werden.
7. Der Kanton Zürich, Amt für Mobilität, wird eingeladen, dem Stadtrat eine Vereinbarung zu unterbreiten, welche die durch die Standards Veloverkehr auf den in den Erwägungen aufgeführten Gemeindestrassen resultierenden Mehraufwände und Kostenübernahme durch den Kanton für Projektierung, Landerwerb, Bau und Unterhalt regelt. Im Weiteren sind die Haftungsfragen zu klären.



BESCHLUSS

VOM 03. APRIL 2025

GESCH.-NR. 2024-0721

BESCHLUSS-NR. 2025-72

8. Mitteilung durch Protokollauszug an:
- a. Kanton Zürich, Amt für Mobilität, Fachstelle Veloverkehr, Livio Peterer, Neumühlequai 10, 8090 Zürich
 - b. Sekretariat Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU), c/o Departement Technische Betriebe, Anita Brechbühl, Turbinenstrasse 16, 8403 Winterthur
 - c. Gemeinde Lindau, Tiefbau und Werke, Kempptalerweg 21, 8312 Winterberg
 - d. Stadt Winterthur, Herbert Elsener, Pionierstrasse 7, 8400 Winterthur
 - e. SBB AG, Konrad Streckeisen, Infrastruktur; Netzdesign, Anlagen und Technologie Region Ost, Postfach, Vulkanplatz 11, 8048 Zürich
 - f. Mettler Entwickler AG, Amara Ademoglu, Bellerivestrasse 17, 8008 Zürich
 - g. Bereuter Totalunternehmung AG, Marco Calabresi, Bahnhofstrasse 21, 8307 Effretikon
 - h. Abteilung Tiefbau
 - i. Abteilung Hochbau, Stadtplanerin

Stadtrat Illnau-Effretikon

Marco Nuzzi
Stadtpräsident

Peter Wettstein
Stadtschreiber

Versandt am: 08.04.2025