

## BESCHLUSS

VOM 19. SEPTEMBER 2019

GESCH.-NR. 2019-0099  
BESCHLUSS-NR. 2019-167  
IDG-STATUS zeitlich befristet nicht öffentlich

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

BETRIFFT **Lückenschliessung Radweg Örmis, Bisikon bis Illnau;  
Variantenentscheid und Auftrag für die Erstellung eines Vorprojektes**

---

## AUSGANGSLAGE

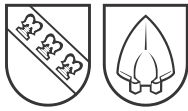
Die Bisikonerstrasse mit einer Fahrbahnbreite von 6.00 m verbindet Bisikon mit Unter-Illnau und grenzt im Gebiet Örmis auf einer Länge von rund 730 m an ein Naturschutzgebiet von überkommunaler Bedeutung. Das Naturschutzgebiet Örmis gilt als Flach- und Übergangsmoor mit Amphibienlaichgebiet. Die Verbindungsstrasse befindet sich seit Inkraftsetzung des neuen Strassengesetzes im Jahre 1981 im Eigentum der Stadt Illnau-Effretikon und weist weder eine Rad- noch eine Gehwegverbindung auf. Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) liegt bei etwa 2'600 Fahrzeuge, wovon der Schwerverkehrsanteil ca. 0.8 % beträgt.

Der kommunale Richt- bzw. Verkehrsplan sieht einen kommunalen Radweg von Bisikon nach Unter-Illnau vor und ist somit behördenverbindlich. Aus der Bevölkerung wurde in der Vergangenheit mehrfach gewünscht, diese Verbindung zu realisieren. Am Ideenwettbewerb der Stadt anlässlich der Gewerbeschau im Herbst 2000 wurde dieser Wunsch ebenfalls vorgebracht. Aufgrund dessen wurden dem Stadtrat anlässlich der Sitzung vom 21. Februar 2002 vier Varianten zur Rad- und Gehwegverbindung zwischen Bisikon und Unter-Illnau unterbreitet. An dieser Sitzung wurde beschlossen, auf Basis der Variante 1b (Radweg nordseitig der Bisikonerstrasse) ein Teilprojekt auszuarbeiten.

Im November 2003 bewilligte der Grosse Gemeinderat den Realisierungskredit bzw. stimmte dem Projekt zur Erstellung eines Rad- und Gehweges entlang der Bisikonerstrasse zu, jedoch nur für das Teilstück Unter-Illnau bis Örmis, sowie die Erstellung einer Ein- und Ausfahrtsbremse beim Dorfeingang Unter-Illnau. Nach diversen Einsprachen und Einwendungen zum Ausführungsprojekt wurde das Teilstück im Sommer 2007 realisiert. Die damaligen Kosten beliefen sich gemäss Abrechnung auf rund Fr. 370'000.-. Die Fortsetzung der Lücke entlang des Naturschutzgebietes wurde seinerzeit zurückgestellt und der Entscheid für eine Fortsetzung des Rad- und Gehweges auf später verschoben.

## VARIANTEN LINIENFÜHRUNG

Über die verschiedenen Varianten wurde im Stadtrat bereits 2002 eine Grundsatzdiskussion geführt. Mittlerweile sind 17 Jahre vergangen. Der Eintrag im kommunalen Richtplan wurde in der Volksabstimmung über den neuen kommunalen Richtplan im November 2018 bestätigt. Im Schwerpunkt 5 „Infrastruktur zukunftsgerichtet bereitstellen“ des Schwerpunktprogramms 2018 – 2022 des Stadtrates wird die Schliessung von Lücken für den Langsamverkehr explizit als Massnahme aufgeführt. Daher führte der Stadtrat am 7. März 2019 eine erneute Grundsatzdiskussion über die verschiedenen Varianten der Linienführung des Radweges von Illnau nach



### BESCHLUSS

VOM 19. SEPTEMBER 2019

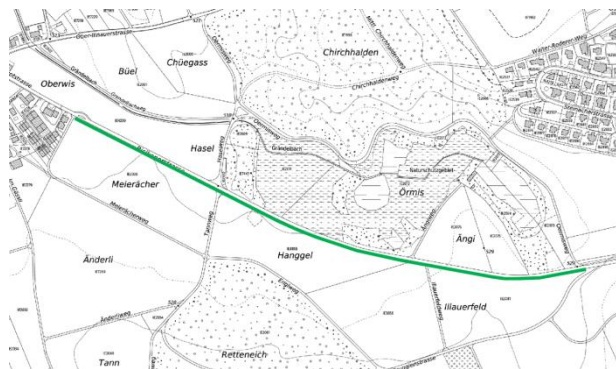
GESCH.-NR. 2019-0099

BESCHLUSS-NR. 2019-167

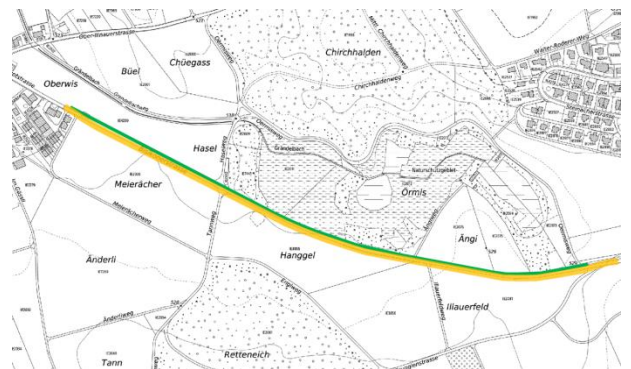
Bisikon. Die dabei gestellten offenen Fragen konnten inzwischen abgeklärt werden. Mit welcher Variante die Radweglücke zwischen Bisikon und Unter-Illnau geschlossen werden soll, ist nun in diesem Antrag zu entscheiden. Zu den Varianten sind nachfolgend einige Vor- und Nachteile aufgeführt. Die Kosten sind nur Schätzungen und werden mit dem Vorprojekt eine bessere Kostengenaugigkeit erhalten.

#### ÜBERSICHT ÜBER DIE VIER VARIANTEN

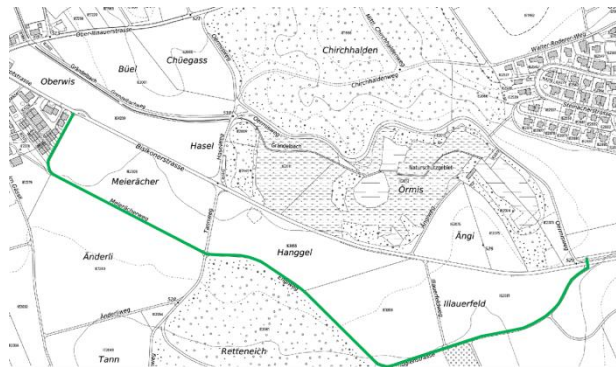
Variante 1a



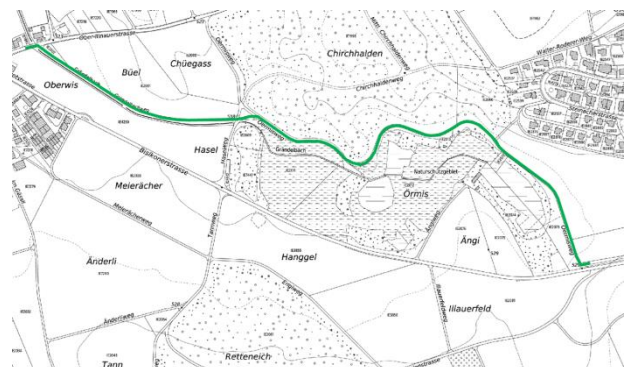
Variante 1b



Variante 2



Variante 3 (kann nicht als Radweg realisiert werden)



	KURZBESCHRIEB	VORTEILE	NACHTEILE	KOSTENSCHÄTZUNG +/- 25 %
VARIANTE 1A	Radweg südseitig der Bisikonstrasse	Linienführung entlang der Strasse (Kurze Distanz) Gute Benutzerakzeptanz	Grosser Landerwerb mit Ersatz Fruchtfolgeflächen Zwei Fahrbahnquerungen notwendig Hohe Kosten	Landerwerb: Fr. 60'000.00 Fruchtfolge: Fr. 160'000.00 Baukosten: Fr. 1'040'000.00 Projekt: Fr. 100'000.00 <b>Total: Fr. 1'360'000.00</b>
VARIANTE 1B	Radweg nordseitig der Bisikonstrasse	Höchste Verkehrssicherheit Linienführung entlang der Strasse (Kurze Distanz) Höchste Benutzerakzeptanz Keine Fahrbahnquerungen notwendig	Grosser Landerwerb mit Ersatz Fruchtfolgefläche Verkehrsbehinderung während Bauphase Sehr hohe Baukosten	Landerwerb: Fr. 60'000.00 Fruchtfolge: Fr. 160'000.00 Baukosten: Fr. 2'200'000.00 Projekt: Fr. 200'000.00 <b>Total: Fr. 2'620'000.00</b>

### BESCHLUSS

VOM 19. SEPTEMBER 2019

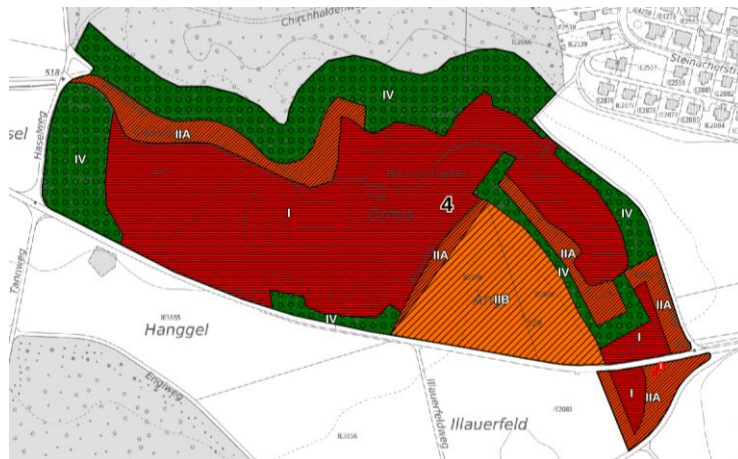
GESCH.-NR. 2019-0099

BESCHLUSS-NR. 2019-167

VARIANTE 2	Radweg über Brugglenstrasse, Engiweg	Sehr geringer Landerwerb Tiefe Kosten	Lange Distanz (Umweg) Zwei Fahrbahnquerungen notwendig Gefahr, dass Radfahrer die Strasse benützen	Landerwerb: Fr. 15'000.00 Fruchtfolge: Fr. 0.00 Baukosten: Fr. 600'000.00 Projekt: Fr. 50'000.00 <b>Total: Fr. 665'000.00</b>
VARIANTE 3 (ALS RADWEG NICHT MÖGLICH)	Radweg über Örmisweg	Geringer Landerwerb Sehr tiefe Kosten	Als offizieller Radweg nicht möglich Lange Distanz (Umweg) Keine befestigte Fahrbahn möglich, da Wanderweg Konflikt zwischen Rad- und Fussgänger auf Wanderweg Gefahr, dass Radfahrer Strasse benützen	Landerwerb: Fr. 25'000.00 Fruchtfolge: Fr. 0.00 Baukosten: Fr. 300'000.00 Projekt: Fr. 60'000.00 <b>Total: Fr. 385'000.00</b>

### Überkommunale Natur- und Landschaftsschutzverordnungen

(Quelle: GIS des Kantons Zürich)



Schutzzonen zu den überkommunalen Schutzverordnungen über die überkommunal bedeutenden Natur- und Landschaftsschutzgebiete auf der Grundlage des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG).

Legende zu Objekt Nr. 4

Zone I: Naturschutzzone

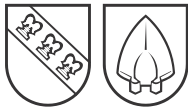
Zonen IIA und IIB: Naturschutzumgebungszonen

Zone IV: Waldschutzzone

### RADWEGE VERSUS VELOROUTEN

Der im kommunalen Richtplan vorgesehene Radweg muss gewisse Kriterien erfüllen. So müssen Radwege (blaue Velo-Verkehrsschilder) in der Schweiz mit einem Hartbelag versehen sein und unterstehen der Benutzungspflicht gemäss Art. 46 Abs. 1 Strassenverkehrsgesetz (SVG) i.V.m. Art. 33 Signalisationsverordnung (SSV). Wege, die als Velorouten (rote Velowegweiser) signalisiert sind, können auch unbefestigte Streckenabschnitte beinhalten. Sie sind für die Radfahrer nicht zwingend zu benützen.

Die Verbindung (Variante 3) über das bestehende Wegenetz der Unterhaltsgenossenschaft Illnau-Effretikon führt im Naturschutzgebiet Örmis über einen offiziellen Wanderweg. Wird ein Wanderweg auf einer grösseren Wegstrecke mit einem Belag versehen, so ist für angemessenen Ersatz durch vorhandene oder neu zu schaffende Wege zu sorgen (Art. 7 Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege FWG). Die Rechtsprechung macht hingegen deutlich, dass eine Bewilligung in diesem Fall praktisch ausgeschlossen werden kann. Ein befestigter Radweg durch das Naturschutzgebiet ist somit nicht möglich und wird auch nicht als sinnvoll erachtet.



### **BESCHLUSS**

VOM 19. SEPTEMBER 2019

GESCH.-NR. 2019-0099

BESCHLUSS-NR. 2019-167

#### REDUKTION TEMPOLIMITE ALS ALTERNATIVE

Abklärungen bei der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich haben ergeben, dass eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf 60 km/h auf der Oberillnauer- und Bisikonerstrasse nicht bewilligt werden kann. Auf den erwähnten Strassenabschnitten ereigneten sich in den letzten fünf Jahren keine polizeilich registrierten Unfälle. Zur Herabsetzung der gesetzlichen Höchstgeschwindigkeit bedarf es zudem ein Gutachten gemäss Art. 32 Abs. 3 Strassenverkehrsgesetz (SVG) und Art. 108 Strassensignalisationsverordnung (SSV). Der Bedarf an Massnahmen definiert sich über das massgebende Geschwindigkeitsniveau  $V_{85}$  der Strasse. Das  $V_{85}$  bezeichnet die Geschwindigkeit, welche von 85% der Verkehrsteilnehmenden eingehalten wird. Erfahrungsgemäss kann dies für eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h ohne bauliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf den erwähnten Strassenabschnitten nicht erreicht werden.

#### KOSTEN FAHRBAHNINSTANDSETZUNG

Die Bisikonerstrasse muss aufgrund ihres baulichen Zustandes im Sinne einer Werterhaltungsmassnahme in fünf bis zehn Jahren saniert werden. Gemäss Zustandsaufnahmen aus dem Jahre 2017 ist auf diesem Strassenabschnitt eine Deckbelagserneuerung vorgesehen. Die Kosten für eine solche Erhaltungsmassnahme beträgt erfahrungsgemäss ungefähr Fr. 450'000.-. Dieser Kostenanteil (Ohnehin-Kosten) kann bei einem Ausbau des Rad- und Gehweges als gebundene Kosten betrachtet werden.

#### SCHULWEG FÜR BISIKER SCHÜLERINNEN UND SCHÜLER

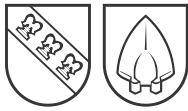
Schülerinnen und Schüler aus Bisikon, welche die Mittel- und Oberstufe im Schulhaus Hagen in Illnau besuchen, benutzen heute oft mit den Fahrrädern die Ober-Illnauerstrasse, welche relativ schmal und bei den Kurven am Waldrand teilweise unübersichtlich ist. Eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf 60 km/h ist wie oben ausgeführt leider aussichtslos.

Im mittlerweile rechtsgültigen Privaten Gestaltungsplan Hagen Südwest ist ein öffentlicher Fuss- und Radweg durch die neue Überbauung vorgesehen. Mit der Schliessung der Radweglücke zwischen Bisikon und Unter-Illnau kann somit ein neuer, sicherer Schulweg entstehen.

### **KOSTENBEITRAG BUND (AGGLOMERATIONSPROGRAMM)**

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme (AP) unterstützt der Bund mit finanziellen Mitteln Verkehrsmassnahmen mit neuen Infrastrukturen. Ihre Wirksamkeit muss nachgewiesen und die vorgesehene Umsetzung einer Priorität zugeordnet werden. Im AP Winterthur und Umgebung, 3. Generation vom 30. November 2016, wurde der geplante Radweg zwischen Bisikon und Unter-Illnau im Massnahmenpaket „Umsetzung Velonetzplan (LV7c)“ in zweiter Priorität als sogenannte B-Massnahme aufgenommen. Massnahmen der B-Liste sind Projekte, die noch keine Bau- und Finanzreife haben. Sie werden später im Rahmen des nächsten Agglomerationsprogrammes und bei Vorliegen eines Vorprojektes mit besserer Kostengenauigkeit in die A-Liste aufgenommen. Trotzdem stellt der Bund einen finanziellen Betrag von ca. 30 % in Aussicht. Die genaue Kostenbeteiligung kann erst nach Vorliegen eines Vorprojektes beziffert werden.

Ausgehend von einer angenommenen Kostenbeteiligung des Bundes von ca. Fr 780'000.- (ca. 30% von ca. Fr. 2'620'000.- bei der Variante 1b) und nach Abzug von „Ohnehin-Kosten“ für die Strassensanierung von ca. Fr. 450'000.-, verbleiben für den Radweg netto geschätzte Investitionskosten von ca. Fr. 1'390'000.- für die Stadt Illnau-Effretikon.



### BESCHLUSS

VOM 19. SEPTEMBER 2019

GESCH.-NR. 2019-0099

BESCHLUSS-NR. 2019-167

### BEURTEILUNG DURCH DIE ABTEILUNG TIEFBAU

Um eine langfristige Akzeptanz und bestmögliche Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmende zu erwirken, ist die Abteilung Tiefbau überzeugt, dass die Radweglücke geschlossen werden muss. Mit der Variante 1b sind hohe Erstellungskosten verbunden. Sie bietet aber auch eindeutig die höchste Sicherheitsstufe für den Langsamverkehr respektive alle Verkehrsteilnehmende. Auf eine zweimalige Querung der Bisikonerstrasse kann mit dieser Variante verzichtet werden und auch der Zugang zum Parkplatz Örmis ist für Fussgänger und Radfahrer ohne Strassenüberquerung gewährleistet. Für die Variante 1b soll daher ein Vorprojekt ausgearbeitet werden.

Da der neue Radweg entlang und teilweise durch ein Naturschutzgebiet verläuft, muss die Ausarbeitung des Vorprojektes eng mit dem Amt für Landschaft und Natur des Kantons Zürich (ALN) sowie den zuständigen kantonalen Fachstellen, Pro Natura und mit dem Naturschutzverein Illnau-Effretikon abgestimmt werden. Geeignete bauliche Massnahmen für den Amphibienschutz sind in die Planung mit aufzunehmen. Dies könnten Amphibiendurchlässe sein, um die Amphibienwanderung unter der Strasse hindurch zu ermöglichen. Ebenso ist das Projekt in geeigneter Form frühzeitig mit den allenfalls betroffenen Grundeigentümern zu besprechen.

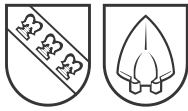
### TERMINPLAN

Variantenentscheid durch Stadtrat	19. September 2019
Aufnahme Planungskredit im Budget 2021 und im Finanzplan (IAFP)	Mai 2020
Planung Vorprojekt	2021
Genehmigung Vorprojekt und Freigabe öffentliche Auflage durch Stadtrat	Ende 2021
Genehmigung Ausführungsprojekt und Freigabe öffentliche Auflage durch Stadtrat	Ende 2022
Finanzierungsvereinbarungen Agglomerationsprogramm	ab ca. 2023
Kredit- und Projektgenehmigung durch Parlament	ab 2024
Submission und Bauausführung	ab 2025

### PLANAUFLAGEVERFAHREN

Mitwirkungsverfahren gemäss § 12/13 StrG	2021/2022
Einspracheverfahren gemäss § 16/17 StrG	2022/2023
Projektfestsetzung durch Stadtrat oder Bezirksrat	ab 2023

Der Terminplan sieht vor, dass keine wesentlichen Einwendungen oder Einsprachen durch Grundeigentümer oder Verbände erfolgen. Falls es zu Rechtsmittelverfahren kommen würde, was auf Grund der vorliegenden Problematik mit dem Naturschutzgebiet und dem notwendigen Landerwerb nicht von vornherein auszuschliessen ist, kann sich der Ausführungstermin verzögern.



## BESCHLUSS

VOM 19. SEPTEMBER 2019

GESCH.-NR. 2019-0099

BESCHLUSS-NR. 2019-167

### DER STADTRAT ILLNAU-EFFRETIKON

AUF ANTRAG DES RESSORTS TIEFBAU

#### BESCHLIESST:

1. Die Lückenschliessung des geplanten Radweges „Örmis“ soll auf der Basis der Variante 1b erfolgen.
2. Die Abteilung Tiefbau wird beauftragt, ein Vorprojekt auszuarbeiten.
3. Die finanziellen Mittel sind im Budget 2021 und in der Finanzplanung (IAFP 2022 - 2026) aufzunehmen.
4. Der Stadtrat nimmt vom vorgesehenen Terminplan Kenntnis.
5. Die Abteilung Tiefbau wird beauftragt, die vom Bauprojekt betroffenen Anspruchsgruppen vor Veröffentlichung dieses Beschlusses über die Planungsabsichten zu orientieren.
6. Mitteilung durch Protokollauszug an:
  - a. Abteilung Tiefbau

#### Stadtrat Illnau-Effretikon

Ueli Müller  
Stadtpräsident

Peter Wettstein  
Stadtschreiber

Versandt am: 23.09.2019