



Breitestrasse
Breiteplatz - Storchbrücke
Sanierung und Neugestaltung Strasse

Projekt-Nr. 5007430

Mitwirkungsverfahren (§13 StrG)

Auflage vom 6. Juni bis 7. Juli 2025

Bericht zu den Einwendungen

Inhalt

1.	VORBEMERKUNGEN	3
2.	EINWENDUNGEN MIT STELLUNGNAHMEN	3
3.	SCHLUSSBEMERKUNGEN	23

1. VORBEMERKUNGEN

1.1 Mitwirkung der Bevölkerung

Gemäss § 13 des kantonalen Strassengesetzes (StrG) sind Strassenprojekte der Bevölkerung vor der Kreditbewilligung zur Stellungnahme zu unterbreiten. Bei Projekten von untergeordneter Bedeutung kann darauf verzichtet werden.

Das Projekt wurde vom 6. Juni bis 7. Juli 2025 gemäss § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Es sind 27 Schreiben mit verschiedenen Einwendungen eingegangen.

1.2 Stellungnahme des Tiefbauamts zu den Einwendungen

Mit dem vorliegenden Bericht nimmt das Tiefbauamt gesamthaft zu den eingegangenen Einwendungen Stellung.

Einwendungen, die in diesem Verfahren nicht berücksichtigt werden können – beispielsweise weil sie Themen ausserhalb des Projektperimeters betreffen oder Anliegen behandeln, die über die Projektziele hinausgehen (z. B. die übergeordnete Verkehrsführung) –, werden als «nicht projektspezifische Themen» klassiert (vgl. Ziff. 2.1). In diesen Fällen wird im Bericht lediglich begründet, weshalb die betreffenden Einwendungen nicht berücksichtigt werden können.

Um Mehrfachnennungen zu vermeiden wurde der Bericht thematisch und nicht nach einzelnen Einwendungen gegliedert.

2. EINWENDUNGEN MIT STELLUNGNAHMEN

2.1 Einwendungen zu nicht projektspezifischen Themen

Einwendung

Es soll geprüft werden, ob auf der Breitestrasse ein Nacht- und Sonntagsfahrverbot eingeführt werden kann. Dadurch würde der Durchgangsverkehr reduziert und die Lebensqualität der Anwohnenden erhöht, ohne den Verkehrsfluss wesentlich zu beeinträchtigen.

Stellungnahme

Das Prüfen von einem Nacht- und Sonntagsfahrverbot ist Teil eines übergeordneten Kontexts. Es ist ein verkehrliches Thema, das über separate Verfahren und Anordnungen sowie in einem grösseren gesamthaften Kontext zu behandeln ist.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Die Einführung von Tempo 30 sei vorgesehen, der aktuelle Stand sei jedoch unklar.

Stellungnahme

Die Einführung von Tempo 30 ist bereits Teil eines übergeordneten Kontexts, welcher den Ab-

schnitt vom Unteren Deutweg bis Untere Vogelsangstrasse umfasst. Es ist ein separates Verfahren, welches mittels einer Verkehrsanordnung, publiziert wurde. Gegen die Verkehrsanordnung von Tempo 30 sind Rekurse eingegangen. Das rechtliche Verfahren ist zurzeit in zweiter Instanz vor dem Verwaltungsgericht Zürich hängig.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Zur Reduktion von Wartezeiten und Verspätungen sei eine Doppelhaltestelle bei der Bushaltestelle Storchenbrücke in stadtauswärtiger Richtung zu prüfen.

Stellungnahme

Die Bushaltestelle Storchenbrücke befindet sich ausserhalb des definierten Projektperimeters.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Zur Reduktion der Hitzeentwicklung soll beim Parkplatz Breiteplatz ein sickerfähiger Belag vorgesehen sowie eine Begrünung mit Bäumen geprüft werden. Zudem soll sichergestellt werden, dass die Sammelstellen beim Breiteplatz und beim Minigolf nur während der vorgesehenen Zeiten genutzt werden, um Lärmemissionen an Sonn- und Feiertagen sowie in den Abendstunden zu vermeiden.

Stellungnahme

Der Breiteplatz befindet sich ausserhalb des definierten Projektperimeters.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

An der Kreuzung Hochwachtstrasse / Wylandstrasse / Bruderhausstrasse soll ein Rechtsvortritt geprüft werden. Zudem wird eine Lichtsignalanlage für den Übergang der Zufussgehenden bei der Breitestrasse im Bereich des Breiteplatzes vorgeschlagen.

Stellungnahme

Sowohl der Übergang für Zufussgehende als auch die genannte Kreuzung befinden sich ausserhalb des definierten Projektperimeters.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Es werden weitergehende Massnahmen gefordert, um den Durchgangsverkehr langfristig aus dem Quartier zu verdrängen, im Einklang mit der Stadtentwicklungsstrategie Winterthur 2040.

Stellungnahme

Die mittelfristige Reduktion und langfristige Vermeidung des Durchgangsverkehrs ist Bestandteil der räumlichen Entwicklungsperspektive Winterthur 2040. Es handelt sich dabei um ein übergeordnetes verkehrliches Thema, das im Rahmen separater Verfahren und übergeordneter Planungsprozesse zu behandeln ist. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der Klassierung der Breitestrasse als Hauptverkehrsstrasse.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2.2 Förderung der Verkehrssicherheit und Verbesserung der Bedingungen für Fuss- und Radverkehr

a) Einwendungen zur Mehrfachnutzung des Trottoirs

Einwendung

E-Scootern werden vermehrt auf den Gehwegen platziert und als Hindernis wahrgenommen. Es sei damit zu rechnen, dass sich das Konfliktpotenzial von Velofahrenden (und Zufussgehenden) mit E-Scootern erhöht.

Stellungnahme

E-Scooter gelten verkehrsrechtlich als Fahrräder und dürfen auf dem Trottoir abgestellt werden, sofern eine freie Durchgangsbreite von mindestens 1,5 m gewährleistet bleibt. Falsch abgestellte E-Scooter können gemeldet werden. Die Anbieter werden daraufhin kontaktiert und sind verpflichtet, diese tagsüber innert zwei Stunden korrekt umzuplatzieren. Bei wiederholten Verstößen müssen die Anbieter gegenüber den Nutzenden geeignete Sanktionen ergreifen (z. B. Verwarnung, Umtriebsentschädigung oder Sperrung).

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Es wird bezweifelt, dass die geplante Strassensanierung den Veloverkehr vom Trottoir auf die Fahrbahn verlagert, da die Fahrbahn um rund 20 cm verengt wird. Stattdessen könnte es auf den Gehwegen enger werden, wodurch sich das Konfliktpotenzial zwischen Velofahrenden, Zufussgehenden und E-Scootern insbesondere im Bereich der Bushaltestellen erhöhe. Das vorgesehene gemeinsame Trottoir für Zufussgehende sowie Velofahrende wird kritisiert, da es die Situation insbesondere für Kinder und ältere Menschen unsicherer mache und den Velofahrenden nur einen geringen Nutzen bringe.

Stellungnahme

Im Projekt wird die Fahrbahnbreite auf das erforderliche Minimum reduziert, um das heute sehr schmale südliche Trottoir verbreitern zu können. Dadurch wird die Sicherheit für Zufussgehende verbessert.

Velofahrende verkehren wie bisher im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Ein Überholen von Velofahrenden ist bereits heute grundsätzlich nur unter Benützung der Gegenfahrbahn möglich.

Zusätzlich wird vorgesehen, dass Velofahrende ohne Motorunterstützung das südliche Trottoir im Schritttempo benützen dürfen. Diese Massnahme erhöht insbesondere für weniger geübte

Velofahrende die Verkehrssicherheit. Das Befahren des Trottoirs mit schnellen oder schweren Fahrzeugen wie E-Bikes, E-Scootern oder Mofas bleibt im gesamten Projektperimeter untersagt. Die Signalisation «Fussweg» mit Zusatztafel «Velo gestattet» wird deshalb zusätzlich mit der Zusatztafel «Mofa verboten» ergänzt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Durch die vorgesehenen Bepflanzungen auf dem nördlichen Trottoir werde der verfügbare Raum eingeschränkt, wodurch sich das Konfliktpotenzial zwischen Velofahrenden, Zufussgehenden und E-Scootern erhöhe.

Stellungnahme

Das nördliche Trottoir darf mit Velos noch mit E-Scooter befahren werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Viele Velofahrende würden bei Stau auf die Trottoirs ausweichen und diese mit überhöhter Geschwindigkeit befahren. Zur Reduktion dieser Gefahr werden Rampen oder Schwellen bei Hauszufahrten und Seitenstrassen vorgeschlagen.

Stellungnahme

Zusätzliche Schwellen oder Rampen auf Gehwegen werden von der Stadt Winterthur als nicht zielführend beurteilt. Sie würden andere Projektziele, insbesondere die hindernisfreie Gestaltung der Gehwege sowie den Winterdienst, erheblich beeinträchtigen. Das Befahren des nördlichen Trottoirs ist zudem nicht zulässig.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Gefordert wird eine klare Signalisation mit einem Verbot für E-Bikes und E-Scooter auf den Trottoirs, der Beibehaltung des Schrittempos, richtungsbezogenen Markierungen sowie einem Fahrverbot für Velos bergab auf dem nördlichen Trottoir.

Stellungnahme

Im Projekt ist eine klare und rechtskonforme Signalisation vorgesehen. An der vorgesehenen Signalisation wird festgehalten. Zusätzlich wird das Signal «Fussweg» mit Zusatztafel «Velo gestattet» durch die Zusatztafel «Mofa verboten» ergänzt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt

b) Einwendungen zur allgemeinen Verkehrssicherheit

Einwendung

Gegen die geplante Verengung der Fahrbahn um 20 cm wird Einwand erhoben. Diese würde das Velofahren unsicherer machen, zu Ausweichmanövern auf das Trottoir führen und dadurch insbesondere Kinder gefährden. Zudem könnten Fahrzeuge leichter versehentlich auf das Trottoir geraten. Gefordert wird eine stärkere Priorisierung der Sicherheit von Zufussgehenden sowie Velofahrenden.

Stellungnahme

Mit dem vorliegenden Projekt wird eine ausgewogene Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden angestrebt. Gleichzeitig soll die Verkehrssicherheit, insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden, verbessert werden.

Auf der Breitestrasse besteht ein Lastwagenfahrverbot. Der Stadtbuss verkehrt lediglich in einer Richtung, von der Storchenbrücke zur Zeughausstrasse. Begegnungen zwischen Stadtbussen und Lastwagen treten deshalb selten auf. Die Funktion der Breitestrasse als stark befahrene Verkehrsachse muss jedoch weiterhin gewährleistet bleiben.

Die Fahrbahnbreite wird auf das erforderliche Minimum reduziert, um das südliche Trottoir verbreitern zu können. Dadurch verbessert sich die Situation für Zufussgehende deutlich. Die Sicherheit für zu Fussgehende wird im Bereich der Einmündung der Irchelstrasse / Breitestrasse sowie bei der Kreuzung Jonas-Furrer-Strasse / Breitestrasse mit Trottoirüberfahrten deutlich verbessert.

Velofahrende verbleiben im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Zusätzlich wird den Velofahrenden ohne Motorunterstützung die Benützung des südlichen Trottoirs im Schrittempo ermöglicht. Das Befahren des Trottoirs mit E-Bikes, E-Scootern oder Mofas bleibt untersagt. Die Massnahme erhöht, insbesondere für weniger geübte Velofahrende, die Sicherheit.

Das Konfliktpotenzial wird durch die Verbreiterung des südlichen Trottoirs insgesamt reduziert. Zusätzlich werden bei der Einmündung der Irchelstrasse sowie an der Kreuzung Jonas-Furrer-Strasse Trottoirüberfahrten erstellt, wodurch die Sicherheit der Zufussgehenden weiter verbessert wird.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Die Bevorzugung des Autoverkehrs gefährde Kinder und ältere Menschen, daher braucht es auf der Breitestrasse dringend ein Überholverbot von Velos durch Autos.

Stellungnahme

Ein Veloüberholverbot existiert in der Signalisationsverordnung nicht.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

c) Einwendungen zur Veloführung und Velosicherheit

Einwendung

Der Veloverkehr soll auf die Quartierstrassen verlagert und die Einhaltung der Verkehrsregeln

strenger kontrolliert werden. Gefordert wird die Prüfung einer Aufhebung des allgemeinen Fahrverbotes. Fahrräder sollen die Möglichkeit haben zur Lärchenstrasse über die zwei Verbindungswege fahren zu können.

Stellungnahme

Bei den beiden Verbindungswegen von der Breitestrasse zur Lärchenstrasse, soll das Befahren für Velofahrende erlaubt werden. Dazu wird die Signalisation vom heutigen Fahrverbot entsprechend angepasst.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung

Es wird ein durchgehender, gut markierter Velostreifen in beide Richtungen gefordert.

Stellungnahme

Für Fahrräder ohne E-Motor sowie für ungeübte Velofahrende wird das Befahren im Schrittempo auf dem Gehweg von der Storchenbrücke bis zur Jonas-Furrer-Strasse erlaubt.

Velofahrende welche sich bergabwärts in Richtung Storchenbrücke bewegen, fahren mit einer ähnlichen Geschwindigkeit, wie der motorisierte Individualverkehr. Daher wird in dieser Fahrrichtung auf die Markierung eines Velostreifens verzichtet.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Trottoirüberfahrten erhöhen das Unfallrisiko für Velofahrende und sollten an den genannten Knotenpunkten nicht erstellt werden.

Stellungnahme

Trottoirüberfahrten werden in der Regel zur Abgrenzung von Quartierstrassen von übergeordneten Strassen eingesetzt. Dieser Regelfall trifft in diesem Projekt zu. Damit die Sicherheit für Velofahrende gewährleistet ist, sollen die Trottoirüberfahrten mit Randsteinen, welche eine Breite von 25 cm aufweisen ausgebildet werden. Mit 0 – 4 cm Schräge auf 25 cm Randsteinbreite ist das schräge Anfahren aller Fahrradtypen (Rennvelo- bis Mountainbike) aus jedem Anfahrtswinkel gewährleistet. Das Ausweichen in der Fahrspur, um die Trottoirkante möglichst quer zu überwinden ist somit nicht notwendig. Gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz sind schräg versetzte Randsteine mit 25 cm Breite auf 4 cm Höhenversatz, taktil nicht Erkennbar. Es sollen taktil erkennbare Markierungen im Bereich der Trottoirüberfahrten angebracht werden. Die Sicherheit für zu Fussgehende wird mit Trottoirüberfahrten verbessert.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

- d) Zur Verkehrssicherheit beim Knoten Breitestrasse – U. Vogelsangstrasse – U. Briggerstrasse

Einwendung

Das Linksabbiegen von der Unteren Vogelsangstrasse in die Breitestrasse stellt für Velofahrende ein Risiko dar. Es wird vorgeschlagen, im Rahmen des Projekts eine sicherere Lösung für das Linksabbiegen zu entwickeln.

Stellungnahme

Für Velofahrende, welche sich von der Unteren Vogelsangstrasse über die Storchbrücke bewegen, wird im Knotenpunkt (Kreuzung: Untere Vogelsangstrasse / Untere Briggerstrasse / Breitestrasse) ein indirektes Linksabbiegen geprüft. Dies gilt auch für Velofahrende auf der Unteren Vogelsangstrasse in Richtung Breitestrasse.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

d) Zur Sicherheit der Zufussgehenden

Einwendung

Es wird durchgehend ein 10 cm hoher senkrechter Randstein gefordert, um die Sicherheit für Zufussgehende zu verbessern.

Stellungnahme

Das Befahren soll im gesamten Projektabschnitt über schräg angeordnete Randsteine 0 – 4 cm auf 15 cm Randsteinbreite möglich sein. Zwischen dem Wasserstein und Randstein hat es keinen weiteren Höhenanschlag. Für die Sicherheit der Zufussgehenden ist ein senkrechter Randstein mit Anschlag vorteilhaft, während ein schräger Randstein eher die Nutzung des Trottoirs durch Fahrzeuge fördert.

Die Sicherheit für die bergaufwärts Velofahrenden ohne E-Motor wird durch schräg gestellte Randsteine gefördert. Diese haben durch die Steigung ein tieferes Tempo und durch den erhöhten Kraftaufwand ein grösseres seitliches Platzbedürfnis in der engen Fahrbahn. Um aus dieser Situation der engen Fahrbahnbreite in den sicheren Bereich des Trottoir gelangen zu können, werden schräg angeordnete Randsteine als eine vorteilhafte Lösung gesehen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Die Mittelinsel bei der Irchelstrasse soll mit einer erhöhten Kante versehen werden, um zu Gehende zu schützen und das Fahrzeugtempo zu reduzieren.

Stellungnahme

Die Fahrzeuge des Winterdienst hätten nicht genügend Fahrbahnbreite im Bereich einer erhöhten Schutzinsel. Die Forderung ist technisch nicht umsetzbar.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Die Mittelinsel bei der Irchelstrasse wird begrüßt, sollte aber zusätzlich zu einer Markierung auf

beiden Seiten Poller haben, um Zufussgehende zu schützen und das Fahrzeugtempo zu reduzieren.

Stellungnahme

Im Projekt sind auf beiden Seiten der Mittelinsel Poller vorgesehen.

Die Einwendung wird berücksichtigt

2.3 Optimierung der Abfallentsorgung und Sicherstellung von Sicherheit und Umweltstandards

Einwendung

Früher befand sich auf der Grünfläche bei der Breitestrasse 155 ein Robidog. Dieser wurde jedoch vor rund 2 Jahren entfernt. Im näheren Umfeld seien zwar Abfalleimer vorhanden, jedoch fehlten Robidog-Säckli. Die nächsten Ausgabestellen befänden sich erst beim Breiteplatz oder am Waldrand bei der Irchelstrasse.

Stellungnahme

Im Rahmen des Bauprojekts wird geprüft, ob im betroffenen Bereich Robidog-Säckli angeordnet werden können.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung

Im geplanten Projekt sind zentrale Abfallsammelstellen vorgesehen, die teilweise mehr als 100 Meter entfernt liegen. Dies sei für einige Bewohnende aufgrund gesundheitlicher Einschränkungen problematisch. Daher werde eine näher gelegene Abfallsammelstelle oder die Beibehaltung der bisherigen Abfallbereitstellung auf dem Trottoir gefordert.

Stellungnahme

Die vorgesehenen zentralen Abfallsammelstellen basieren auf einem Gesamtkonzept. Der Verkehrsfluss auf der stark befahrenen Breitestrasse (einschliesslich Busbetrieb) wird dadurch weniger beeinträchtigt, da die Sammelstellen am Anfang der Nebenstrassen angeordnet werden. Die Distanzen zu den Sammelstellen liegen mit maximal 150 Meter im üblichen und zumutbaren Rahmen, vergleichbar mit den Verhältnissen in der Altstadt. Eine Beibehaltung der bisherigen Abfallbereitstellung auf dem Trottoir ist nicht vorgesehen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt

Einwendung

Am geplanten Standort bei der Kreuzung Breitestrasse/Jonas-Furrer-Strasse wird die Aufstellung eines Unterflurcontainers (UFC) für Kehricht und Grüngut abgelehnt. Es wird geltend gemacht, dass die Gehflächen insbesondere für Schulkinder zu wenig Platz böten. Zudem nehme die vorgesehene Bereitstellungsfläche für Karton und Papier einen grossen Teil des bereits schmalen

Trottoirs in Anspruch, wodurch Fussgängerinnen und Fussgänger auf die Fahrbahn ausweichen müssten.

Stellungnahme

Die vorgesehene Aufstellfläche für Grüngut sowie der geplante Unterflurcontainer befinden sich ausserhalb der Trottoirflächen. Der Standort stellt daher kein Hindernis für Zufussgehende dar. Die ursprünglich auf dem Gehweg vorgesehene Bereitstellungsfläche für Karton und Papier wird ausserhalb des Trottoirs angeordnet.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung

Es wird vorgeschlagen, sämtliche Abfallcontainer auf der Seite der Breitestrasse mit dem breiteren nördlichen Trottoir zu platzieren. Dadurch könne die Kehrtafelfahrt effizienter arbeiten und Kosten einsparen.

Stellungnahme

Dieser Vorschlag würde das heute praktizierte Sammelsystem mit Bereitstellung aller Abfallfraktionen vor den Liegenschaften optimieren. Zwar könnte dadurch der Verkehrsfluss auf der stark befahrenen Breitestrasse (einschliesslich Busbetrieb) verbessert werden, er würde jedoch weiterhin deutlich stärker beeinträchtigt als mit dem vorgesehenen Konzept zentraler Abfallsammelstellen.

Die Unterflurcontainer wurden auf Grundlage der Bevölkerungszahl im jeweiligen Einzugsgebiet dimensioniert und am Anfang der Nebenstrassen angeordnet. Damit dieses Entsorgungssystem effizient betrieben werden kann, ist es erforderlich, dass sämtliche Anwohnenden ihren Kehrtafel sowie Grünabfälle, Papier und Karton an den zentralen Sammelstellen bereitstellen.

Diese Entsorgungslösung wird in Winterthur bereits mehrfach angewendet, insbesondere in grösseren Überbauungen (z. B. Lokstadt, Altstadt) oder in Gebieten, die durch Sammelfahrzeuge nur eingeschränkt befahren werden können (z. B. Panoramaweg/Iberg oder das Eigenheimquartier)

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Für die Bewirtschaftung mehrerer Gärten an der Breitestrasse, in denen grössere Mengen Grüngut anfallen, wird darauf hingewiesen, dass die Grüncontainer direkt an der Grundstücksgrenze zur Abholung bereitgestellt werden können müssen. Sollte künftig ausschliesslich die Nutzung zentraler Sammelstellen möglich sein, sei dies aufgrund des starken Längsgefälles in einzelnen Abschnitten der Breitestrasse nicht praktikabel.

Stellungnahme

Die Distanzen zu den Abfallsammelstellen liegen mit maximal 150 Meter im üblichen Rahmen. Für die Bereitstellung von Grüngut besteht eine Gebindepflicht. Mit fahrbaren Kunststoffcontainern unterschiedlicher Grösse kann die Distanz zu den zentralen Sammelstellen bewältigt werden. Eine Beibehaltung der bisherigen Bereitstellung auf dem Trottoir ist nicht vorgesehen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Es werden Bedenken hinsichtlich der Trennmoral geäussert. Die Einführung zentraler Sammelstellen könne das Vertrauen der Bevölkerung in das Entsorgungssystem beeinträchtigen. Es werde befürchtet, dass die Abfalltrennung weniger konsequent erfolge, wenn der Eindruck entstehe, die verschiedenen Fraktionen würden später ohnehin zusammengeführt.

Stellungnahme

Die getrennte Bereitstellung der verschiedenen Abfallfraktionen an zentralen Sammelstellen wird in zahlreichen Quartieren Winterthurs praktiziert. Der Stadt sind keine negativen Erfahrungen bekannt, wonach die Trennqualität in Einfamilienhausquartieren durch zentrale Sammelstellen signifikant abgenommen hätte.

Eine Verbesserung kann jedoch durch klare Markierungen oder Beschilderungen erreicht werden, welche die vorgesehenen Bereitstellungsorte für die einzelnen Abfallfraktionen eindeutig kennzeichnen. Dadurch lässt sich auch eine allfällige Unordnung an den Abfuhrtagen reduzieren.

Die Einwendung wird teilweise gutgeheissen und die zentralen Abfallsammelstellen werden mit einer Markierung oder Beschilderung ergänzt.

Einwendung

Es wird gefragt, ob bei den vorgesehenen Unterflurcontainern mit Geruchsemissionen zu rechnen sei.

Stellungnahme

Die Erfahrungen mit bestehenden Unterflurcontainern zeigen, dass lediglich geringe Geruchsemissionen wahrnehmbar sind. Die teilweise im Boden versenkten und aus Beton gefertigten Container schützen die eingeworfenen Gebührensäcke gut und sorgen für vergleichsweise tiefe Lagertemperaturen. Zudem werden die Unterflurcontainer wöchentlich geleert.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt

Einwendung

Es wird angeregt, den Standort der öffentlichen Bereitstellungsflächen für Grünabfälle, Karton und Altpapier beim Knoten Breitestrasse/Jonas-Furrer-Strasse zu überprüfen. Es bestehe ein erhöhtes Risiko für unsachgemässe Ablagerungen sowie für die Nichteinhaltung der Bereitstellungszeiten. Insbesondere bei stürmischem Wetter könnten Abfälle die Umgebung verschmutzen und Gefährdungen im Strassenverkehr verursachen.

Stellungnahme

Die getrennte Bereitstellung der verschiedenen Abfallfraktionen an zentralen Sammelstellen ist in Winterthur bewährt. Dabei gelten die Vorgaben des Abfallleitfadens. So dürfen die Abfälle frühestens am Vorabend und spätestens bis 6.45 Uhr am Abfuhrtag bereitgestellt werden. Die Abfallfraktionen müssen in Säcken, Gebinden oder gebündelt bereitgestellt werden, was eine ausreichende Witterungsbeständigkeit gewährleistet.

Diese Vorgaben gelten unabhängig vom jeweiligen Standort. Eine besondere ortsspezifische Gefährdung am Knoten Breitestrasse/Jonas-Furrer-Strasse ist daher nicht erkennbar. Fehlbare Bereitstellungen werden durch die Entsorgungslogistik entsprechend geahndet.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Es wird gefragt, wer künftig für die Entsorgung des Hauskehrichts in die Unterflurcontainer sowie für das Bereitstellen der Grüncontainer auf den vorgesehenen Flächen zuständig sei.

Stellungnahme

Die Anwohnenden sind selbst für die Entsorgung ihrer Hauskehrichtsäcke in die Unterflurcontainer verantwortlich. Ebenso sind sie für das Bereitstellen der Grüncontainer sowie für deren Rückführung nach der Leerung zuständig. Die Container sind mit der jeweiligen Hausnummer zu beschriften. Dasselbe gilt für allfällige Papier- und Kartoncontainer.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2.4 Lastwagenfahrverbot, Geschwindigkeits- und Lärmkontrollen

Einwendung

Gefordert wird die konsequente Durchsetzung des bestehenden Lastwagen- und Traktorverbots auf der Breitestrasse durch eine gut sichtbare Signalisation und regelmässige Polizeikontrollen.

Stellungnahme

Die Signalisation des Lastwagen- und Traktorverbots ist bestehend und nach gültiger Norm signalisiert.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Es sollen Geschwindigkeitskontrollen sowie Tempoanzeigen sicherstellen, dass die geltenden Geschwindigkeitslimiten – insbesondere nachts – eingehalten werden.

Stellungnahme

Im Bereich der Lichtsignalanlage an der Kreuzung Breitestrasse / Untere Vogelsangstrasse / Untere Briggerstrasse (Storchenbrücke) wird die Installation eines Rotlicht- und Geschwindigkeitsmesssystems geprüft. Bei positivem Prüfungsergebnis wird die Anlage umgesetzt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung

Gefordert wird die Installation von Lärmblitzern entlang der Breitestrasse.

Stellungnahme

Im gesamten Sanierungsabschnitt wird ein lärmarmere Strassenbelag eingebaut, der die Abrollgeräusche der Fahrzeuge reduziert. Zudem ist vorgesehen, im gesamten Abschnitt Tempo 30 einzuführen. Das entsprechende Rechtsmittelverfahren gegen die Verkehrsanordnung ist derzeit beim Verwaltungsgericht hängig.

Auf dem gesamten Stadtgebiet Winterthur sind derzeit keine Lärmblitzer vorgesehen. Nach aktueller Rechtslage bestehen hierfür keine rechtlichen Grundlagen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2.5 Strassenbeleuchtung

Einwendung

Es wird eine Lichtblende an der Laterne gegenüber der Jonas-Furrer-Bushaltestelle gefordert.

Stellungnahme

Die Ausleuchtung an den entsprechenden privaten Hausfassaden wird in der weiteren Projektphase des Bau- und Detailprojekts geprüft und wenn nötig werden entsprechende Massnahmen getroffen, um den Lichtkegel entsprechend zu lenken.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung

Den geplanten Kandelabern an der Breitestrasse 127 und 149 werden durch die Eigentümerschaft zugestimmt, verbunden mit einer Instandsetzung der Stützmauer.

Stellungnahme

Mit dem Strassenbauprojekt werden die bestehenden Kandelaber ersetzt und teilweise auch einen neuen Standort erhalten. In der weiteren Projektphase des Bau- und Detailprojekts wird mit den betroffenen Grundeigentümerschaften das weitere Vorgehen geregelt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung

Es soll geklärt werden, ob Kandelaber auf Privatgrund per Nutzungsvertrag oder gestützt auf § 232 PBG geregelt werden sollen; ein vereinfachtes Verfahren wie beim Kanton könnte geprüft werden.

Stellungnahme

In der weiteren Projektphase des Bau- und Detailprojekts wird mit den betroffenen Grundeigentümerschaften das weitere Vorgehen bzw. die Dienstbarkeiten geregelt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

2.6 Personen- und Güterumschlag

Einwendung

Es wird vorgeschlagen, im Bereich des Trottoirs bzw. Grünstreifens kurzfristige Parkmöglichkeiten vorzusehen, um Ein- und Ausladen zu ermöglichen. Da ein Zugang von der Rückseite fehlt, würden sonst Grünstreifen unerlaubt befahren oder Fahrzeuge die Strasse blockieren. Zudem wird betont, dass alle Liegenschaften direkt mit dem Auto anfahrbar bleiben müssen, um den logistischen Betrieb sicherzustellen.

Stellungnahme

Zur Vermeidung von Verkehrsbehinderungen wird geprüft, in den betroffenen Abschnitten die Grün-Rabatten zu unterbrechen, um einen kurzfristigen Personen- und Güterumschlag auf befestigten Flächen zu gewährleisten. Ein Parkieren wird nicht erlaubt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

2.7 Platzgestaltung Kreuzung Breitestrasse / U. Vogelsangstrasse

Einwendung

Beim «Pocket-Park» soll die Veloabstellanlage überdacht werden.

Stellungnahme

Auf eine überdachte Veloabstellanlage wird verzichtet. Die Nutzung der Veloabstellanlage ist am geplanten Standort von untergeordneter Bedeutung. An Orten mit einer hohen Nutzung, bei Bahnhöfen, werden die Veloabstellanlagen teilweise überdacht angeboten.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Der öffentliche Platz an der Breitestrasse 160–166 soll ohne Veloabstellanlage und mit verkleinerter Grünfläche erhalten bleiben.

Stellungnahme

Die Veloabstellanlage soll in die Grünrabatte verschoben werden, die Fläche der Grünrabatten wird mit der Ausarbeitung des Bauprojektes geprüft.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung

Die Reduktion der Besucherparkplätze an der Breitestrasse 160–166 würde ältere Bewohnende, Kleingewerbe und Handwerker gefährden und ignoriert bestehende Gewohnheitsrechte und Absprachen mit der Stadt. Sie sollten bestehen bleiben. Es wird eine Parkdauer von 3 Stunden

vorgeschlagen.

Stellungnahme

Um das bestehende Gewerbe sowie den Anwohnenden die gleichen Rahmenbedingungen wie heute zu gewährleisten, wird die Parkplatzsituation angepasst. Es soll auf eine Markierung der PP-Flächen verzichtet werden sowie eine Parkdauer von 3 Stunden erlaubt sein.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

2.8 Lärmschutz

Einwendung

Die Bewohnenden fordern die Verbesserung der Lärmsituation durch die flächendeckende Erneuerung des Straßenbelags mit Flüsterasphalt, einschließlich der Bushaltestellen, da Verkehrslärm und anfahrende Busse die Wohnqualität stark beeinträchtigen.

Stellungnahme

Die Forderung nach einem vollflächigen lärmreduzierten Oberflächenbelag wird mit dem geplanten Projekt umgesetzt. Die Bushaltestellenflächen werden gemäss aktueller Baunormen mit einem Betonbelag ausgebildet, um Deformationen (Spurrinnen) im Asphaltbelag zu vermeiden. Die Oberflächenstruktur (Besenstrich) des Betonbelages ist längs zur Fahrrichtung geplant, um die Abrollgeräusche der Reifen zu reduzieren.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung

Es wird die Kostenübernahme für neue Lärmschutzfenster gefordert, da der Verkehrslärm der Breitestrasse die Wohnqualität stark beeinträchtigt.

Stellungnahme

Schallschutzfenster werden einmalig durch den Kanton vergütet, an Stellen, bei welchen der Alarmwert gemäss akustischem Projekt überschritten wird.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung

Es wird die Kostenübernahme für eine Lärmschutzwand beim Sitzplatz gefordert, da der Verkehrslärm der Breitestrasse die Nutzung stark beeinträchtigt.

Stellungnahme

Gärten, Sitzplätze usw. sind nicht Bestandteil eines festen Wohnraumes und Schallschutzwände für einen angenehmeren Aussenaufenthalt sind daher nicht entschädigungspflichtig.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2.9 Bushaltestellen

Einwendung

Bei der Bushaltestelle Irchelstrasse wird die Beibehaltung des heutigen Standortes gefordert (verschiedene Argumente, darunter Lärm von anhaltenden und wegfahrenden Bussen, individuelle Beeinträchtigung, usw.).

Stellungnahme

Der neue Standort der Haltestelle Irchelstrasse ist im Gesamtkontext zu verstehen. Ein wichtiger Projektbestandteil ist der geplante neue Übergang für Zufussgehende mit Schutzinsel. Durch die Schaffung des schulwegsicheren Übergangs für Zufussgehende muss dazu in diesem Bereich die Strasse aufgeweitet werden. Dies erfordert die erforderliche Strassenraumfläche, welche den heutigen Standort der Bushaltestelle beansprucht.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Bei der Bushaltestelle Irchelstrasse wird die Barrierefreiheit und Haltekantenanpassung gefordert.

Stellungnahme

Gemäss der VSS-Norm 64 075 (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute) darf das max. Längsgefälle im Rampenbereich der Haltekante bis zu 10% betragen, weil die räumlichen Randbedingungen (Längsgefälle der Breitestrasse) es erfordern. Die Anforderungen der Norm werden erfüllt. Die Konfliktsituation wird geprüft und bei Bedarf wird der Rampenbereich der Haltekante angepasst.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung

Bei der Bushaltestelle Irchelstrasse wird gefordert, diese auf Wetterschutz zu prüfen.

Stellungnahme

Zählungen durch Stadtbuss Winterthur zeigen, dass bei der Haltestelle Irchelstrasse die notwendige Anzahl von Busnutzenden nicht erreicht wird, damit ein Personenunterstand gerechtfertigt ist.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Bei der Bushaltestelle Jonas-Furrerstrasse wird gefordert, dass die Parkplatzerschließung möglich bleibt und, dass es keinen Konflikt der Erschliessungszufahrt und Haltekante gibt.

Stellungnahme

Die Konfliktsituation wird geprüft und bei Bedarf wird der Rampenbereich der Haltekante angepasst. Die Detailplanung erfolgt in der nächsten Projektphase.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung

Bei der Bushaltestelle Irchelstrasse wird eine überholbare Ausgestaltung zur Vermeidung von Verkehrsverzögerungen gefordert.

Stellungnahme

Mit der Steuerung der Lichtsignalanlage des Knoten Untere Brigger- / Untere Vogelsang- / Breitestrasse kann die Rückstausituation entsprechend gesteuert werden, dass es zu keinem Rückstau bis in den Knoten kommt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2.10 Zu- und Wegfahrt Grundstück

Einwendung

Es werden Anpassungen des Strassenprojekts zur Sicherstellung künftiger Zufahrten auf private Grundstücke für Fahrzeuge und Lastenvelos gefordert.

Stellungnahme

Die Zufahrtsbereiche zu den Liegenschaften werden mit den erforderlichen Breiten ausgebildet. Die Detailplanung erfolgt in der nächsten Projektphase.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung

Es wird gefordert, an ausgewählten Stellen die geplanten Grünrabbatten und Trottoir umzugestalten, damit eine Lieferzugänglichkeit gewährleistet ist für Liegenschaften ohne private Einfahrten.

Stellungnahme

Die Möglichkeit für einen Personen- und Güterumschlag ausserhalb der Fahrbahnflächen wird geprüft und wo möglich geschaffen. Die Detailplanung erfolgt in der nächsten Projektphase.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

2.11 Schulwegsicherheit

Einwendung

Die Schulwegsicherheit an der Kreuzung Storchenbrücke wird mehrfach bemängelt. Es wird gefordert, die Sicherheit mit diversen Massnahmen wie Markierungen (beispielsweise vor dem

Schulhaus Tössfeld) und zusätzlichen Schullotsen zu verbessern.

Stellungnahme

Die Situation ist vergleichbar mit anderen städtischen Kreuzungen mit Lichtsignalen. Schulweglotsen sowie zusätzliche Markierungen sind nicht vorgesehen. Der Schulwegübergang wird mit der Lichtsignalanlage in Kombination von Tempo 30 sowie dem «Blitzer» als ausreichend beurteilt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2.12 Baustelleninstallation

Einwendung

Die Planunterlagen enthalten keine Angaben zur Bau-Logistik. Ein Umschlagplatz am früheren Standort zwischen Minigolf und Breitestrasse 71–85 werde nicht akzeptiert, da Lärm, Staub und Dreck damals unzumutbar waren. Gefordert werde ein alternativer Standort, der die Belastung fair verteilt. Ziel sei es eine tragbare Lösung zu finden.

Stellungnahme

Das Tiefbauamt wird eine alternative Fläche als Installationsplatz suchen und auf die ehemalige Installationsfläche verzichten.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

2.13 Baumbepflanzung

Einwendung

Die geplante Baumplatzierung sei als zufriedenstellend zu bewerten, da sie Sichtschutz bietet. Gewünscht werde eine buschige Baumart, die auch im Winter Sichtschutz zur Bushaltestelle gewähre.

Stellungnahme

Es werden verschiedenen Arten von Laubbäumen in der weiteren Planungsphase definiert werden. Alle Laubbäume werden über den Winter ihr Blattwerk abwerfen. Ob ein Sichtschutz alleine durch das kahle Astwerk, ohne Blattwerk, genügend sein werde, kann nicht definiert werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Vor einem Grundstück der Breitestrasse im Bereich des Knoten Breite- / Untere Brigger- / Untere Vogelsangstrasse ist im öffentlichen Strassenraum ein Baum vorgesehen. Die Eigentümerschaft empfehlen den Baum, nicht im öffentlichen Strassenraum zu pflanzen, sondern auf Ihrem privaten Grundstück.

Stellungnahme

Damit die Einwendung für Personen- und Güterumschlag im Trottoirbereich in dieser Zone umgesetzt werden kann, muss der geplante Strassenbaum im Bereich des Trottoirs verschoben werden. Die Details sind in der nächsten Projektphase zu prüfen.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

2.14 Überprüfung und Optimierung Verkehrsführung, Verkehrssicherheit

Einwendung

Die Einwendung beziehe sich auf das Abbiegen von der Jonas-Furrer-Strasse in Richtung Breiteplatz. Durch die geplanten Umbauten werde dies deutlich schwieriger, da die Fahrspuren verengt und zusätzliche Mittelpfosten zur Erhöhung der Sicherheit für Zufussgehende installiert werden sollen.

Stellungnahme

Das künftige Abbiegen von der Jonas-Furrer-Strasse in Richtung Breiteplatz wurde geprüft und ist möglich.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Bei höheren Geschwindigkeiten (40 km/h) benötigen Fahrzeuglenkende einen grösseren seitlichen Abstand (Strassenbreiten) zu entgegenkommenden Fahrzeugen, um sich sicherer zu fühlen und im Notfall reagieren zu können. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten (30 km/h) wird der Platzbedarf als geringer empfunden. Kann der vorgesehene Querschnitt für beide Temporegimes (sowohl 30 als 40 km/h) funktionieren?

Stellungnahme

Aufgrund des knappen Strassenraums ist der Handlungsspielraum stark eingeschränkt, daher sind kaum Anpassungen möglich. Die neue Strassenbreite ist für den auf überkommunalen Strassen vorgesehen Begegnungsfall Lastwagen/Lastwagen untermässig. Aufgrund des Lastwagenfahrverbots (mit Ausnahmen) hat die kantonale Bewilligungsbehörde dem Querschnitt zugestimmt. Der geplante Strassenquerschnitt ist somit für beide Temporegimes möglich.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2.15 Sichtweiten

Einwendung

Es werde um eine Überprüfung der Sichtverhältnisse für Zufussgehende und Autofahrer an der Kreuzung Jonas-Furrer-Strasse / Breitestrasse gebeten, da die vorgesehenen Neubepflanzungen die Sicht beeinträchtigen könnten.

Stellungnahme

Die Sichtweiten werden im Rahmen der weiteren Detailplanung der Bepflanzungen erneut untersucht und die erforderlichen Sichtweiten werden durch das Projekt sichergestellt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung

Bei der Kreuzung Breitestrasse / Jonas-Furrer-Strasse und beim Einlenker Irchelstrasse / Breitestrasse hat es im Bestand zwei Spiegel, welche den Verkehrsteilnehmenden die Sicht auf den kommenden Verkehr aus Richtung Unterer Vogelsangstrasse ermöglichen. Die zwei Spiegel seien auch für die zukünftige Strassenführung notwendig.

Stellungnahme

Spiegel sind als eine letzte Massnahme zu verstehen. Ziel ist es ohne Spiegel eine sichere Verkehrsführung zu gewährleisten. Die Detailplanung der Sichtweiten, in Zusammenhang mit der aktuellen Bepflanzung und Übergängen für Zufussgehende erfolgt in der nächsten Projektphase.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung

Der geplante Baum an der Breitestrasse beim Übergang für Zufussgehende zur Irchelstrasse sei problematisch: Er beeinträchtige die Anhaltesichtweite auf den Warteraum, erschwere die Durchfahrt von Unterhaltsfahrzeugen und könne die Ausleuchtung durch den Strassenlampen-Kandelaber beeinträchtigen.

Stellungnahme

Der Baumstandort wird in der nächsten Projektphase geprüft.

Die Einwendung wird berücksichtigt

2.16 Werkleitungen

Einwendung

Gemäss Volksentscheid vom 25. November 2012 erhielt die Stadt Winterthur einen Kredit von 67,4 Mio. Franken für eine flächendeckende Glasfaseranbindung. Die Nordseite der Breitestrasse zwischen Breiteplatz und Jonas-Furrer-Strasse sei jedoch noch nicht angeschlossen. Es wird gefordert, dass dies im Rahmen des Strassenbauprojekts nachgeholt wird.

Stellungnahme

Die Erschliessung der Nordseite der Breitestrasse mit Glasfaseranbindung wird mit dem Sanierungsprojekt der Breitestrasse koordiniert und realisiert.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung

Im Rahmen der Strassensanierung wird gefordert, es habe eine unterirdische Lösung der Telefonleitungen und die Entfernung des Telefonmastes aus dem privaten Garten zu erfolgen.

Stellungnahme

Da es sich bei der Telefonleitung um kein städtisches Werk handelt, hat die Stadt Winterthur keinen Einfluss auf die geforderte Einwendung.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung

Ein Schachtdeckel direkt vor einem Haus an der Breitestrasse im Bereich der Kreuzung Jonas-Furrer- / Breite-Strasse fungiert derzeit als Schlagloch und verursacht bei jeder Durchfahrt eines Transporters starken Lärm und eine spürbare Vibration. Es wird darum gebeten, diesen zu verstärken oder an einen Ort zu verlegen, welcher nicht in der Durchfahrt der Autos liegt.

Stellungnahme

Im Rahmen des Projektes werden sämtliche Schachtdeckel der öffentlichen Kanalisation erneuert und gemäss geltenden Normen für den Verkehr überfahrbar ausgeführt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

2.17 Gartenmauern

Einwendung

Sind die auf den Projektbildern gezeigten baulichen Abgrenzungen an der Breitestrasse als Gartenmauern geplant, und wer trage die Kosten dafür.

Stellungnahme

Die auf den Visualisierungen gezeigten Abgrenzungen zeigen die heutigen bestehenden Gartenmauern. Das Strassensanierungsprojekt wird keine privaten Gartenmauern ersetzen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2.18 Hitzeminderung und Klimaförderung

Einwendung

Der Gehweg solle beidseitig (Nord- und Südseite) mit einerickerfähigen Oberfläche ausgeführt werden.

Stellungnahme

Im nördlichen Gehwegbereich ist eine ickerfähige Oberfläche geplant. Es wird geprüft, ob die gleiche Materialisierung der Oberfläche auch für den südlichen Gehwegbereich angewendet werden kann.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

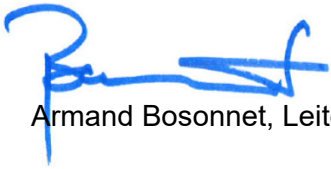
3. SCHLUSSBEMERKUNGEN

Der Bericht liegt gemäss § 13 Abs. 3 StrG während 60 Tagen zur Einsichtnahme öffentlich auf. Der Zeitpunkt der Auflage wird im Amtsblatt des Kantons Zürich und im Landboten bekannt gegeben.

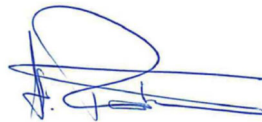
Das Projekt wird vor der Projektfestsetzung durch den Stadtrat gemäss §§ 16 und 17 StrG (Planauflage- und Einspracheverfahren) öffentlich aufgelegt und bekannt gemacht.

Winterthur, 23. Juli 2026

Abteilung Projektierung & Realisierung



Armand Bosonnet, Leiter



Hanspeter Räbsamen, Projektleiter