

Breitestrasse

Storchenbrücke bis Breiteplatz

Strassensanierung

Projektbeschrieb

Auflageprojekt
Planaufgabe §13 Strassengesetz (StrG)

Gez.	SEG	Datum	11.02.2025	Plan Nr.
------	-----	-------	------------	----------

Gepr.	Plan Gr.	Projekt Nr.	11535
-------	----------	-------------	-------

Änderungen

A	DD.MM.JJJJ	Beschreibung der Änderung
B	DD.MM.JJJJ	Beschreibung der Änderung
C		
D		
E		

Inhalt

1.	EINLEITUNG / AUSGANGSLAGE	3
2.	PROJEKTBECHRIEB	3
3.	PROJEKTABLAUF UND WEITERES VORGEHEN	6

1. EINLEITUNG / AUSGANGSLAGE

1.1 Auslöser

Die Werkleitungen und vor allem die Kanalisation in der Breitestrasse sind in die Jahre gekommen und sanierungsbedürftig. Die Kanalisationsleitungen sind mehrheitlich über 100 Jahre alt. Weiter hat es in der Breitestrasse in jüngerer Vergangenheit zwei grosse Wasserrohrbrüche gegeben, welche erhebliche Auswirkungen auf den Verkehrsdurchfluss hatten.

Der Strassenoberbau ist sanierungsbedürftig. Zudem ist die Sicherheit, insbesondere für den Fussverkehr und bei den Strassenquerungen, zu erhöhen. Die Bushaltestellen sind behindertengerecht auszubilden.

1.2 Planerische Grundlagen / Richtplaneinträge

- Betriebs- und Gestaltungskonzept 2023 Breitestrasse, Basler & Hofmann, 8. Juni 2023
- Diverse Bestellungen Stadtwerke Winterthur, Februar 2022

1.3 Perimeter

Der Bearbeitungsperimeter des Strassenbauprojekts erstreckt sich entlang der Breitestrasse zwischen der Storchenbrücke und dem Breiteplatz. Die Knoten untere Vogelsangstrasse, Irchelstrasse und Jonas-Furrerstrasse sind ebenfalls Teil der Neugestaltung. Weiter werden auch Werkleitungen erneuert und neugebaut (Trinkwasser & Strom), und die Kanalisation saniert.

2. PROJEKTBSCHRIEB

2.1 Ziele

Mit der Sanierung der Breitestrasse sollen folgende Ziele erreicht werden:

1. Erneuerung/Sanierung der Kanalisation
2. Erneuerung/Erweiterung gewisser Werkleitungen
3. Sanierung der Fahrbahn und der Fussgängerbereiche
4. Erhöhung der Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer insb. für die Fussgänger
5. Behindertengerechte Ausbildung der Bushaltestellen
6. Lokale, gestalterische Aufwertung des Strassenraumes in den Knotenbereichen
7. Erhalt und Standortoptimierung des Baumbestandes, Öffnung der Baumrabbatten und diverse Baumneupflanzungen

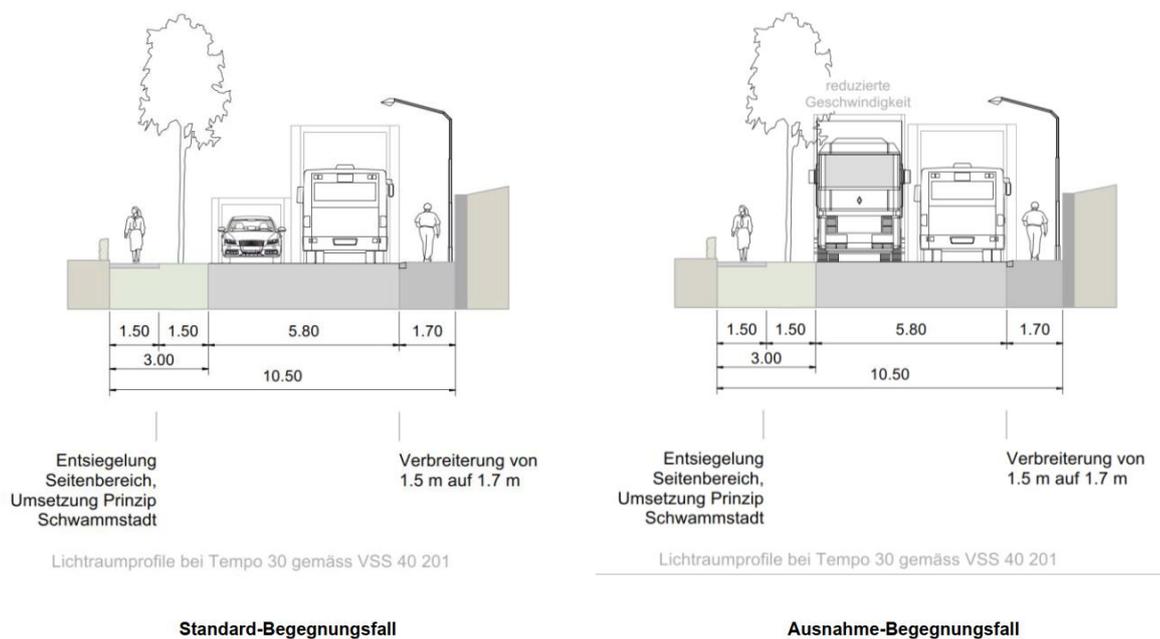
2.2 Projektinhalte

2.2a Verkehrsregime/Strassenbau

- Die Breitestrasse ist eine wichtige Hauptverkehrsachse in Winterthur, die als südliche Tangentialachse funktioniert. Damit kann der Motorisierte Individualverkehr die äusseren Stadtquartiere erreichen, ohne die Innenstadt zu durchfahren. Auf der Breitestrasse besteht ein Lastwagen-Fahrverbot.

**Breitestrasse
Storchenbrücke bis Breiteplatz
Strassensanierung**

- Im heutigen Zustand weist die Breitestrasse eine Verkehrsbelastung von über 10'000 Fahrzeuge/Tag auf. In Zukunft wird davon ausgegangen, dass sich die Verkehrsbelastung merklich verringert. Daher kann der Strassenraum neugestaltet und stadträumlich aufgewertet werden. Im Rahmen einer Petition und unabhängig von diesem Projekt soll die Geschwindigkeit in der Breitestrasse auf Tempo 30 reduziert werden.
- Das Temporegime T30 wurde mittels einer Verkehrsordnung Ende 2024 öffentlich publiziert, die Verkehrsordnung T30 ist noch nicht rechtskräftig. Das vorliegende Projekt ist unabhängig vom Temporegime umsetzbar, es kann mit T40 oder T30 betrieben werden.
- Der Strassenquerschnitt wird nicht wesentlich angepasst. Das nordseitige, 3 m breite Trottoir wird belassen. Die Fahrbahnbreite kann, infolge der geplanten Geschwindigkeitsreduktion, von 6.0 auf 5.8 m reduziert werden. Das südliche Trottoir kann so auf 1.70 m verbreitert werden, zur Verbesserung der Fussgängersicherheit.
- Abschnittsweise wird der Fahrbahnverlauf im Hinblick auf eine optimale Befahrbarkeit optimiert. Daneben werden die Randabschlüsse überfahrbar (schräg und mit einem kleineren Anschlag von 4 cm) ausgebildet. Mit diesen Massnahmen werden die heute vorhandenen Engstellen entschärft und gesamthaft resultiert eine verbesserte Befahrbarkeit für den Bus gegenüber heute.
- Bei den einmündenden Seitenstrassen werden mit dem Projekt, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, Trottoirüberfahrten vorgesehen.



- Für Velos ist die Breitestrasse, unter anderem aufgrund der starken Steigung und vorhandenen alternativen Routen, nicht attraktiv. Der Veloverkehr erfolgt heute im Mischverkehr. Auf dem südlichen Trottoir wird signalisiert, dass Velos im Schritttempo auf dem Trottoir gestattet sind.

2.2b Behindertengerechter Ausbau Bushaltestellen

- Die Buslinie 4 fährt heute in Einbahnregime durch die Breitestrasse. Die zwei Bushaltestellen im Projektperimeter – Irchelstrasse und Jonas Furrer – werden mit dem Projekt behindertengerecht ausgebaut.

- Die Sicherheit bei den markierten Fussgängerübergängen wird durch markierte Mittel-schutzinseln erhöht.

2.2c *Schwammstadt und Stadtökologie*

- Das bestehende Alleenkonzept entlang der Breitestrasse wird beibehalten. Aufgrund einer ersten Grobbeurteilung der Bäume durch Stadtgrün Winterthur wurde festgestellt, dass viele der in einem schlechteren Zustand sind. Diese Bäume werden durch neu, gesunde Exemplare ersetzt.
- Zwischen den Bäumen sind möglichst durchgehende Grünrabatten vorgesehen. So wird die Vitalität der Bäume durch ein optimierter Wurzelraum und eine verbesserte Wasserzufuhr verbessert. Zudem wird durch eine vielfältige Bepflanzung die Biodiversität im Stadtraum weiter gefördert.
- Durch die Öffnung der Baumrabatten wird auch eine Verbesserung des Stadtklimas angestrebt. Anfallendes Regenwasser im Trottoirbereich wird in den Grünbereichen gesammelt und der Bepflanzungen zugeführt. Die erhöhte Retention und Verdunstung leistet einen wesentlichen Beitrag zur Milderung des Stadtklimas.
- Aufgrund der fehlenden Versickerungskapazität im Untergrund und der Belastung des Strassenabwassers wird keine Anpassung an der Fahrbahntwässerung vorgenommen.
- Die Entscheidung, ob ein Baum erhalten bleiben kann oder gerodet werden muss wurde anhand des Baumgutachtens abgeleitet. Dort wurden die Bäume anhand mehrerer Kriterien beurteilt: Die Vitalität der Bäume (vital, geschwächt etc.), die Entwicklungstendenz (positiv, stagnierend, negativ) und die erwartete Reststandzeit.

Diejenigen Bäume, die gerodet werden müssen, weisen entweder eine Reststandzeit von weniger als 10 Jahre auf und/oder haben eine geschwächte Vitalität. Bei Jungbäume, die sich noch nicht etablieren konnten, wird bei Bedarf ebenfalls auf eine Erhaltung verzichtet. Aus technischer Notwendigkeit muss nur ein vitaler Baum gerodet werden, dies ist aufgrund eines Konfliktes mit einer Baugrube nicht anders möglich. Alle restlichen Bäume können erhalten werden.

2.2d *Pocketplätze*

- Als sogenannte Pocketplätze werden die Verkehrsknoten Storchenbrücke/untere Vogelsangstrasse, Irchelstrasse/Breitestrasse und Jonas-Furrerstrasse/Breitestrasse bezeichnet. Diese wurden durch einen Landschaftsarchitekten neu geplant und gestalterisch, städtebau-lich und ökologisch aufgewertet. An diesen Stellen sollen Möglichkeiten zum Verweilen ge-schaffen werden und Versickerungsflächen in Grünbereichen für das Regenwasser ge-schaffen werden. Die Aufenthaltsqualität soll durch die Erstellung von kleinen Parks mit schattenspendenden Bäumen erhöht werden.

2.3 **Ausstattungen**

- Mit dem Projekt ist vorgesehen, die bestehenden Kandelaber auf dem südlichen Trottoir zu ersetzen. Es wird zur Verbesserung der Fussgängersicherheit angestrebt, die Kandelaber ausserhalb des Gehwegbereiches anzuordnen.

2.4 Landerwerb und Dienstbarkeiten

- Es ist kein Landerwerb vorgesehen. Die in die Privatparzellen verschobenen Kandelaber werden mit Nutzungsverträgen zwischen der Stadt und den Privaten Eigentümern geregelt.

2.5 Finanzierung

Die gesamten Projektkosten belaufen sich auf 8.6 Mio Fr. bis 12.9 Mio. Fr..
Es ist Stand Vorprojekt noch kein KV vorhanden.

3. PROJEKTABLAUF UND WEITERES VORGEHEN

Gemäss § 13 des Strassengesetzes sind Strassenprojekte vor der Kreditgenehmigung der Bevölkerung zur Stellungnahme zu unterbreiten. Beim vorliegenden Projekt ist vorgesehen, dies mittels einer öffentlichen Auflage im ersten Quartal 2025 durchzuführen.

Gemäss § 16 des Strassengesetzes sind Änderungen des Strassenraums vor der Festsetzung während 30 Tagen öffentlich aufzulegen und soweit darstellbar auszustecken.

Die angrenzenden Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer werden schriftlich über die Planaufgabe, welche Ende 2025 geplant ist, informiert.

Im Anschluss folgt die Projektfestsetzung durch den Stadtrat, die Kreditgenehmigung durch das Stadtparlament sowie die Projektgenehmigung durch den Kanton.

Gemäss aktuellem Projektlauf wird mit einem Baustart ab Ende 2026/Anfang 2027 gerechnet.