



Protokollauszug vom

28.05.2025

Departement Bau und Mobilität / Tiefbauamt:

Projekt-Nr. 5007430, Breitestrasse, Breiteplatz – Untere Vogelsangstrasse, Sanierung und Neugestaltung Strassenraum: Zustimmung zum Projekt, Auftrag zur Durchführung der öffentlichen Planauflagen

IDG-Status: teilweise öffentlich

Beschluss-Nr.: 2025/120

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Das Auflageprojekt Breitestrasse, Breiteplatz – Untere Vogelsangstrasse, Sanierung und Neugestaltung Strassenraum, wird zur Kenntnis genommen.
2. Das Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, wird beauftragt, für die geänderte Strassenoberfläche das Mitwirkungsverfahren nach § 13 Strassengesetz durchzuführen.
3. Das Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, wird beauftragt, sofern das Mitwirkungsverfahren gemäss Dispositivziffer 2 keine relevanten Projektänderungen hervorgerufen hat, das Auflageprojekt gestützt auf § 16 Strassengesetz während 30 Tagen öffentlich aufzulegen.
4. Die Medienmitteilung gemäss Beilage wird genehmigt.
5. Dieser Beschluss wird zusammen mit dem Start des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens gemäss Dispositivziffer 2 am 6. Juni 2025 veröffentlicht.
6. Mitteilung an: Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, Planung und Koordination, Mobilität, Projektierung und Realisierung, Entwässerung, Betrieb und Unterhalt; Geomatik- und Vermessungsamt; Departement Sicherheit und Umwelt, Feuerwehr, Verkehrspolizei; Departement Technische Betriebe, Stadtgrün, Stadtwerk, Stadtbus.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'A. Simon', with a stylized, cursive script.

A. Simon

Begründung:

1. Ausgangslage

1.1 Bedeutung der Strasse

Die Breitestrasse ist als kantonale Hauptverkehrsstrasse klassifiziert. Sie funktioniert heute als südliche Tangentialachse für den Individualverkehr, um ohne Innenstadt-Durchfahrt die äusseren Stadtquartiere zu erreichen. Die Achse weist eine hohe Verkehrsbelastung von täglich rund 13'000 Fahrzeugen auf und besitzt einen Durchgangsverkehrsanteil von rund 60 %. Sie knüpft zudem an die regional klassierte Verbindungsstrasse Untere Briggerstrasse (Storchenbrücke) sowie an die Untere Vogelsangstrasse, welche eine bedeutende Ein- und Ausfallsachse von Winterthur ist. Auf der Breitestrasse besteht ein Lastwagen-Fahrverbot.

Die Breitestrasse liegt hangseitig am südlichen Siedlungsrand von Winterthur. Entlang der nördlichen Strassenseite prägt eine durchgehende Baumreihe das Strassenbild, welche Teil des Alleenkonzepts ist.

1.2 Stadtverträgliche Mobilität

Am 7. September 2022 hat der Stadtrat sein Legislaturprogramm 2022 – 2026 beschlossen (SR.21.373-4)¹. Im Schwerpunkt «Lebensqualität & Stadtentwicklung» wurde unter anderen die Stossrichtung «Stadtverträgliche Mobilität ermöglichen» festgelegt. Im städtischen Strassenraum sind verschiedene Bedürfnisse vorhanden, die es ausgewogen zu berücksichtigen gilt. Im Jahr 2021 hat der Stadtrat entschieden, dass er auf den Strassen der Stadt weitgehend flächendeckendes Tempo 30 einführen will – um einen gleichmässigen Verkehrsfluss (weniger «Stop and Go»), einen Dominanzausgleich und eine Verkehrskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme zu schaffen sowie um dem Lärmschutzinteresse von Anwohnenden zu entsprechen. Die Attraktivität und der Modal-Split-Anteil von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr sollen gesamthaft erhöht werden, was der Entwicklungsperspektive «Winterthur 2040» sowie dem «Energie- und Klimakonzept 2050» entspricht.

1.3 Fussverkehr

Die Breitestrasse ist eine grüne Quartierverbindung und stellt die fussläufige Erreichbarkeit der umliegenden Wohnquartiere sicher. Das Gebiet liegt im grösseren Einzugsgebiet der Innenstadt. Beim Breiteplatz befindet sich ein Quartiertreffpunkt. Das eigentliche Quartierzentrum befindet sich weiter südlich beim Unionsplatz. Die Bildungseinrichtungen sowie Geschäfte des täglichen Bedarfs liegen in Fusswegdistanz und sind innerhalb von 5 - 10 Minuten erreichbar. Wichtige

¹ Parl.-Nr. 2022.88 vom 28. September 2022

Verbindungen in Richtung Innenstadt sind die Jonas-Furrer-Strasse sowie die Wylandstrasse. Daneben gibt es weitere quartierinterne Verbindungen. Aus Sicht der Schulwegsicherheit sind die Längs- und Querverbindungen von grosser Wichtigkeit wie auch die sichere und behindertengerechte Erreichbarkeit der Bushaltestellen. Auf dem 3.0 m breitem Trottoir auf der Nordseite wie auch auf dem 1.5 m breitem Trottoir auf der Südseite der Breitestrasse führen Schulwege.

Ausser dem Fuss- und Wanderweg von der Storchenbrücke zur Ircheltreppe sind keine weiteren Verbindungen im kommunalen Richtplan festgehalten.

1.4 Veloverkehr

Die Breitestrasse ist eine innerstädtische kommunale Verbindung für den Veloverkehr. Gemäss räumlicher Entwicklungsstrategie Winterthur 2040² ist die Breitestrasse als Velohauptroute klassifiziert. Aufgrund der Steigung in West-Ost-Richtung büsst die Verbindung an Attraktivität ein. Die Vogelsangstrasse ist als kantonale Radroute im kommunalen Richtplan festgesetzt. Gemäss Gesamtverkehrskonzept (2010) war die Vogelsangstrasse ursprünglich als Veloroute in die Innenstadt vorgesehen. Im überarbeiteten Netzplan (2020) Velorouten wurde diese Verbindung in Richtung Innenstadt gestrichen und führt neu via Sulzer-Areal. Mit Ausnahme eines kurzen Velostreifens beim Knoten Vogelsangstrasse existiert entlang der Breitestrasse kein Veloangebot.

1.5 Öffentlicher Verkehr

Heute führt die städtische Buslinie 4 im Gegenuhrzeigersinn entlang der Breitestrasse. Beim Breiteplatz stösst die Buslinie 12 dazu, welche in beide Richtungen verkehrt. Den Knoten Vogelsangstrasse quert zudem die regionale Buslinie 660 in Richtung Lindau.

1.6 Strassenzustand, Rohrbruch der Wasserleitung

Der allgemeine Strassenzustand der Breitestrasse im Abschnitt Breiteplatz bis Untere Vogelsangstrasse ist schlecht. Eine Gesamterneuerung des Strassenoberbaus inkl. der Werkleitungen ist in den nächsten Jahren zwingend erforderlich. In den letzten zwei Jahren ist es in der Breitestrasse zweimal zu einem Rohrbruch der Wassertransportleitung gekommen. Bei beiden Ereignissen musste die Breitestrasse für den gesamten Durchgangsverkehr für mehrere Tage bis Wochen gesperrt werden.

² SR.21.456-1 vom 16. Juni 2021

1.7 Temporegime

Auf den innerstädtischen Achsen in Winterthur soll flächendeckend Tempo 30 eingeführt werden. Hierzu liegt ein Stadtratsbeschluss³ vor. Im Rahmen eines ersten Etappierungsschritts soll die Tempolimit in der Breitestrasse von heute 40 km/h auf 30 km/h reduziert werden⁴.

1.8 Baumallee

Die Bäume entlang der Breitestrasse wurden, in Hinblick auf die anstehenden Werkleitungssanierungen, durch einen unabhängigen Baumexperten auf ihre Vitalität beurteilt. Im beschriebenen Baumgutachten wurde der Fokus auf den Baumerhalt gelegt.

1.9 Betriebs- und Gestaltungsprojekt

Für die Neugestaltung des Strassenraums der Breitestrasse im Abschnitt Breiteplatz bis Untere Vogelsangstrasse wurde eine durchgehende Gestaltungsidee erarbeitet. Eine zentrale Rolle spielt die ökologische Aufwertung des Strassenraums, die den Anforderungen des Rahmenplans Stadtklima⁵ und zu den Gegenvorschlägen zu den Stadtklimainitiativen⁶ Rechnung tragen soll.

1.10 Mängel an der bestehenden Anlage

Die Werkleitungen und der Strassenoberbau entlang der Breitestrasse sind sanierungsbedürftig. Zudem ist die Sicherheit, insbesondere für den Fussverkehr bei den Strassenquerungen zu erhöhen. Der Schulwegübergang im Einmündungsbereich der Irchelstrasse weist keine Schutzinsel auf. Das südliche Trottoir ist mit 1.5 m Breite und angrenzender Stützmauer zu schmal. Die Querverbindungen der Breitestrasse dienen als Schulwegquerungen.

Die Veloverkehrsführung im Knotenbereich Breite-/Untere Brigger-/Untere Vogelsangstrasse weist Defizite auf (insbesondere aus Richtung Brücke).

Die Bushaltestellen sind behindertengerecht auszubilden. Die Bäume entlang der Breitestrasse sind grundsätzlich in einem schlechten Zustand.

³ SR.21.457-2 vom 16. Juni 2021 (Zielbild Temporegime Stadt Winterthur)

⁴ Die Verkehrsordnung des Stadtrats (SR.24.696-1 vom 23. Oktober 2024) ist aufgrund von Rekursen noch nicht rechtskräftig.

⁵ SR.21.296 vom 14. April 2021

⁶ Verordnung über die Umwandlung von Strassenflächen in Flächen für Fussverkehr, Veloverkehr und öffentlichen Verkehr und Verordnung über die Umwandlung von Strassenflächen in Flächen für Bäume und in Grünflächen (beide Verordnungen sind nach der Volksabstimmung vom 9. Juni 2024 am 1. Januar 2025 in Kraft getreten)

2. Projektziele

- Langfristige Erneuerung und Sanierung der Strasseninfrastrukturanlagen inkl. Werkleitungen
- Sichere Fussverbindungen (Schulwege) im Quartier schaffen
- Behindertengerechte Strassenräume erstellen
- Sichere und intuitive Veloverkehrsführung ermöglichen
- Bushaltestellen in die Fahrbahnflächen integrieren
- Angepasstes Verkehrsverhalten mittels Strassenraumgestaltung fördern (Tempo 30)
- Neue Stadtraumflächen bieten Potenzial für «Pocketplätze» mit klimaangepasster Gestaltung
- Die Aufenthaltsqualität mit Sitzbänken sowie einem Trinkbrunnen unter einer neu angeordneten Baum- und Unterbepflanzung stärken
- Mögliche Standorte für Entsorgungsflächen (Unterflurcontainern) definieren
- Baumallee stärken und erhalten
- Mögliche Verkehrsflächen entsiegeln
- Die Lärmimmissionen reduzieren

3. Projektbeschreibung

3.1 Strassenraum

Sanierung der Fahrbahn und der Bereiche für Fussgänger:innen. Der Strassenquerschnitt wird nicht wesentlich angepasst. Die Fahrbahnbreite kann, infolge der geplanten Geschwindigkeitsreduktion, von 6.0 auf 5.8 m reduziert werden. Das südliche Trottoir kann zur Verbesserung der Sicherheit für Fussgänger:innen auf 1.70 m verbreitert werden. Abschnittsweise wird der Fahrbahnverlauf im Hinblick auf eine optimale Befahrbarkeit optimiert. Daneben werden die beiden Randabschlüsse überfahrbar, schräg (Fahrbahn +/- 0 cm, Randstein 15 cm breit, Trottoir + 4 cm) und für Sehbehinderte taktil erkennbar, ausgebildet. Mit diesen Massnahmen werden die heute vorhandenen Engstellen entschärft.

3.2 Fussverkehr

Das nordseitige, drei Meter breite Trottoir wird in der Breite belassen. Die versiegelte nordseitige Trottoiroberfläche wird auf dem gesamten Abschnitt unter Berücksichtigung der Befahrbarkeit für Behinderte entsiegelt. Bei der Querung Irchelstrasse für Fussgänger:innen wird das bestehende Sicherheitsdefizit durch eine neu angeordnete markierte Mittelschutzinsel eliminiert. Bei den einmündenden Seitenstrassen werden mit dem Projekt zur Erhöhung der Sicherheit für Fussgänger:innen Trottoirüberfahrten umgesetzt.

3.3 Veloverkehr

Für Velos ist die Breitestrasse, aufgrund der starken Steigung und vorhandenen alternativen Routen, nicht attraktiv. Der Veloverkehr erfolgt heute im Mischverkehr. Es soll die Möglichkeit geschaffen werden, dass bergwärts fahrende Velos (keine E-Bikes 45 Km/h) im Schritt-Tempo auf dem südseitigen Trottoir fahren dürfen. Im Bereich des Knotens Breite-/Jonas-Furrer-Strasse wird für Velofahrende das Queren im Schatten der Mittelschutzinsel möglich sein.

3.4 Öffentlicher Verkehr

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

3.5 Schwammstadt und Stadtökologie

Das bestehende Alleenkonzept entlang der Breitestrasse wird beibehalten und ergänzt. Die problematischen/kranken Bäume werden durch neue, zukunftsfähige Baumarten ersetzt. Zwischen den Bäumen sind möglichst durchgehende Grünrabatten vorgesehen. So wird die Vitalität der Bäume durch ein optimierter Wurzelraum und eine verbesserte Wasserzufuhr zukunftsfähig gestaltet. Zudem wird durch eine vielfältige Bepflanzung die Biodiversität im Stadtraum weiter gefördert. Durch die Öffnung der Baumrabatten wird eine Verbesserung des Stadtklimas angestrebt. Anfallendes Regenwasser im Trottoirbereich wird in den Grünbereichen gesammelt und der Bepflanzungen zugeführt. Es können von den 74 bestehenden Bäumen rund 51 erhalten bleiben. Im Projekt werden zusätzlich 38 Bäume gepflanzt. Somit wird die Breitestrasse ab Breiteplatz bis zur Unteren Vogelsangstrasse neu mit rund 90 strassenbegleitenden Bäumen gestaltet.

In den Knoten Breite-/Untere Vogelsangstrasse, Irchel-/Breitestrasse und Jonas-Furrer-/Breitestrasse werden kleinräumige «Pocketplätze» ausgestaltet. Diese neu geschaffenen Orte werden gestalterisch und ökologisch aufgewertet. An diesen Stellen werden Möglichkeiten zum Verweilen geschaffen. Das anfallende Regen- und Oberflächenwasser wird in den Grünbereichen mittels Oberflächenversickerung dem Untergrund zugeführt. Die erhöhte Retention und Verdunstung leistet einen wesentlichen Beitrag zur Milderung des Stadtklimas.

3.6 Öffentliche Beleuchtung

Mit dem Projekt wird die gesamte bestehende Strassenraum-Beleuchtung ersetzt.

3.7 Werkleitungen

Ersatz der bestehenden Schmutzabwasserleitungen, der bestehenden Wasserleitungen sowie Erneuerung der elektrischen Leitungen.

4. Landerwerb

Für die Umsetzung des Projektes wird kein zusätzliches Land benötigt. Der Werterhalt findet innerhalb der bestehenden Grenzen statt.

5. Vernehmlassungen

Das Projekt wurde in Zusammenarbeit mit den beteiligten internen und externen Stellen erarbeitet. Nebst den beteiligten Stellen wurden auch andere interne Stellen zur Vernehmlassung eingeladen. Details können dem Bericht zur Vernehmlassung entnommen werden.

6. Öffentliche Auflageverfahren

6.1 Mitwirkungsverfahren

Gemäss § 13 des Strassengesetzes (StrG) sind Strassenprojekte vor der Kreditgenehmigung der Bevölkerung zur Stellungnahme zu unterbreiten; bei Projekten von untergeordneter Bedeutung kann darauf verzichtet werden. Beim vorliegenden Projekt ist vorgesehen, dies mittels einer öffentlichen Auflage durchzuführen.

6.2 Öffentliche Planauflage

Gemäss § 16 StrG sind Änderungen des Strassenraums vor der Festsetzung während 30 Tagen öffentlich aufzulegen und soweit darstellbar auszustecken. Die angrenzenden Grundeigentümer:innen sowie massgebende Verbände werden schriftlich über die Planauflage informiert.

7. Kosten und Finanzierung

Die Gesamtkosten belaufen sich inklusive Reserven und Mehrwertsteuer gemäss der Grobkostenschätzung auf rund Fr. 5.9 Mio. bis Fr. 8.8 Mio. Die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich wird für den überkommunalen Anteil eine Anrechenbarkeit an die Bau- und Unterhaltungspauschale in Aussicht stellen. Für die Aufwendungen an den kommunal klassierten Strassen werden seitens Kanton keine Beiträge geleistet. Beim grössten Teil der projektierten Arbeiten handelt es sich um Anpassungs-, Sanierungs- und Erneuerungsarbeiten und somit um gebundene Ausgaben.

8. Termine

Projektzustimmung durch den Stadtrat	April 2025
Mitwirkungsverfahren nach § 13 StrG	9. Mai 2025
Öffentliche Planauflage nach § 16 StrG	Winter 2025/26
Projektfestsetzung durch den Stadtrat	Frühling 2026
Arbeitsvergabe	Sommer/Herbst 2026
Frühestmöglicher Baubeginn	Winter 2026/2027

9. Externe und interne Kommunikation

Die Medienmitteilung ist gemäss Beilage zu genehmigen.

10. Veröffentlichung

Dieser Beschluss wird mit der Publikation des Mitwirkungsverfahrens/der Planaufgabe am 6. Juni 2025 veröffentlicht.

Beilagen (öffentlich):

1. Pläne Auflageprojekt: Kurzbericht
2. Pläne Auflageprojekt: Kurz AKP (akustisches Projekt)
3. Pläne Auflageprojekt: Übersicht
4. Pläne Auflageprojekt: Situation 1:500, Strassenbau Gesamt
5. Pläne Auflageprojekt: Situation 1:250, Teil 1 Storchenbrücke bis Irchelstrasse
6. Pläne Auflageprojekt: Situation 1:250, Teil 2 Irchel- bis Jonas-Furrer-Strasse
7. Pläne Auflageprojekt: Situation 1:250, Teil 3 Jonas-Furrer-Strasse bis Breiteplatz
8. Pläne Auflageprojekt: Normalprofile
9. Pläne Auflageprojekt: Visualisierung
10. Pläne Auflageprojekt: Visualisierung
11. Medienmitteilung

Beilage (nicht öffentlich):

12. Bericht zur Vernehmlassung vom 17.09.2024