



**Gartenstadt Winterthur**

## **Alleenkonzept Winterthur**

**Bericht**

30.01.2017

# Projektinformation

## Auftraggeber

Stadt Winterthur  
Departement Technische Betriebe  
Stadtgrün Winterthur  
Turbinenstrasse 16  
8403 Winterthur  
www.stadtgruen.winterthur.ch

## Projektverfasser

Rotzler Krebs Partner Landschaftsarchitekten BSLA  
Lagerplatz 21  
8400 Winterthur  
www.rkp.ch

## Projektbeteiligte

Stadt Winterthur  
Departement Bau  
Amt für Städtebau  
Raum und Verkehr  
Beratung Bauvorhaben  
Tiefbauamt  
Verkehrswege

# Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Zusammenfassung: Alleennetz aus dem Bestand entwickeln</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Ausgangslage und Zielsetzungen</b>	<b>4</b>
2.1	Ausgangslage und Planungsgrundlagen	4
2.2	Aufgabenstellung und Zielsetzung	5
2.3	Planungsebene: Zukunftsorientierte Zielformulierungen	6
2.4	Begriffsdefinition	7
<b>3.</b>	<b>Alleen im Stadtraum</b>	<b>8</b>
3.1	Städtebauliche und räumliche Bedeutung	8
3.2	Historische Entwicklung	10
3.3	Alleen als Beitrag zur Stadtökologie	11
<b>4.</b>	<b>Ein Alleennetz für Winterthur</b>	<b>12</b>
4.1	Konzept: Grünes Netz	12
4.2	Entwicklung aus dem Bestand	13
4.3	Alleennetz abgestimmt auf das stadtplanerische Zukunftsbild	14
4.4	Hierarchisierte Strassenräume	15
4.5	Räumliche Ausdehnung von Alleen	20
<b>5.</b>	<b>Umsetzung</b>	<b>22</b>
5.1	Grundsätzliches	22
5.2	Lücken schliessen	22
5.3	Einfach machbar	22
5.4	Mittelschwierig machbar	22
5.5	Schwierig machbar	22
5.6	Raumansprüche und Einflussfaktoren im Strassenbereich	24
<b>6.</b>	<b>Alleenkonzept Übersichtsplan</b>	<b>25</b>
	<b>Quellenverzeichnis</b>	<b>26</b>
	<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>26</b>
	<b>Anhänge</b>	
	Zielbild Alleennetz Winterthur, Übersichtsplan in Originalgrösse M 1:10000	

# 1. Zusammenfassung: Alleennetz aus dem Bestand entwickeln

Das vorliegende Alleenkonzzept ist Bestandteil zur Weiterentwicklung und Positionierung der Gartenstadt Winterthur. Es stellt ein umsetzungsorientiertes Instrument für die Stadtplanung und -entwicklung dar, das bei zukünftigen Bauvorhaben und Eingriffen in den Strassenraum als Entscheidungsgrundlage dient.

Basierend auf dem heutigen Alleenbestand, dem bestehenden Alleenkonzzept aus dem Jahr 1998, sowie dem stadtplanerischen Zukunftsbild wird das Zielbild eines stadtdurchdringenden Alleennetzes für Winterthur formuliert. Die Betrachtung geschichtlicher Dokumente und Pläne lässt die Überformung des ehemaligen Stadtgrabens zu einer baumbestandenen Promenade als Initialisierung für die Baumreihen an den radial vom Promenadenring ausgehenden historischen Ausfallachsen deuten.

In Anbetracht der städtebaulichen und räumlichen Bedeutung der Alleen als Richtungsweiser und Orientierungshilfe, als gliederndes und gestalterisches Element im Stadt- und Strassenraum wird ein besonderes Augenmerk auf die Hierarchisierung der Strassenräume gelegt. Dies spiegelt sich in einer klar ablesbaren Hierarchie des Alleennetzes wieder, dessen Hauptachsen ein deutlich erkennbares Grundgerüst bilden. Diesem wird in der abschnittswisen Umsetzung Vorrang eingeräumt. Die Quartier- und Nebenstrassen hingegen stellen die ‚Ausfachung‘ des Alleennetzes dar, das zu einer feingliedrigen Verwebung und geschlossenen Gesamtwirkung desselben führt.

Als historisches Verbindungselement zwischen Ortschaften wird eine Ausdehnung der Alleen über die Gemeindegrenzen hinweg angestrebt. Stadträumlich begründet erfahren die Alleen an den Kernzonen eine Unterbrechung. Abzuwägen gilt es auch die bewusste Freistellung von Repräsentationsbauten und Schutzobjekten.

Die Umsetzung des Alleenkonzpts erfolgt in unabhängigen Teilschritten im Zuge von Bauvorhaben, Strassenbau- und Werkleitungsprojekten. Die gezielte Priorisierung der Strassen mit übergeordneter Bedeutung in der Weiterentwicklung des Alleennetzes soll die stadträumliche Gliederung Winterthurs unterstreichen und lesbar machen. Quartiersbezogen kann das Ausmass der Alleepflanzungen nur situativ und projektbezogen beurteilt werden.

Für die kontinuierliche räumliche Wirkung und nachhaltige Sicherung sollen Alleen grundsätzlich auf öffentlichem Grund stehen. Die in Ausnahmefällen mögliche abschnittswise Pflanzung auf Privatgrund ist durch entsprechende Verträge abzusichern.

Um die Ansprüche der Alleebäume mit den konkurrenzierenden Raumansprüchen von ÖV, MIV und Werkleitungsstrassen angemessen zu gewichten, werden als Basis für eine begründete Güterabwegung die Standortbedingungen und -ansprüche der Alleebäume in der nachfolgenden Projektierung detailliert formuliert.

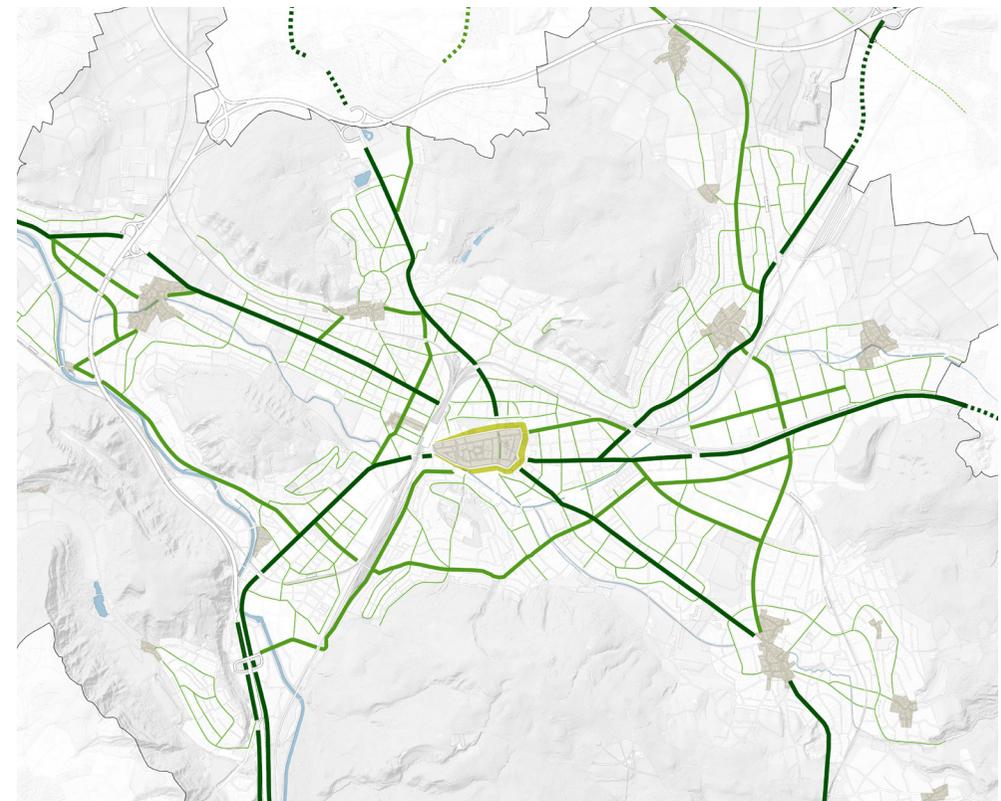


Abb. 01: Zielbild Alleennetz Winterthur

## 2. Ausgangslage und Zielsetzungen

### 2.1 Ausgangslage und Planungsgrundlagen

Der heutige Alleenbestand und das bestehende Alleenkonzept aus dem Jahr 1998 bilden die Grundlage für die Weiterentwicklung des Alleenkonzeptes.

Im aktuellen Alleenkonzept nur bedingt ablesbar ist eine städtebauliche Ordnung und entsprechende Gewichtung der Strassenräume.

Die bestehenden Alleen ergeben ein fragmentarisches Bild und die bestehenden Unterbrüche lassen räumliche Zusammenhänge teilweise nur schwer erkennen.

Planungsgrundlagen:

- Alleenkonzept Winterthur, 1998
- Bestandesplan Strassenbäume gemäss Baumkataster vom 13.02.2013
- Städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK 2010) vom Juli 2011
- Leitfaden 'Gartenstadt Winterthur 2012+' vom 06.09.2012
- Richtpläne Zonen und Verkehr vom 20.02.2013



Abb. 02: Alleenkonzept Winterthur 1998

## 2.2 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Strassenräume bilden flächenmässig den grössten Anteil des öffentlichen Raumes in Winterthur und haben eine entsprechend hohe stadträumliche Bedeutung. Neben der Erschliessungsfunktion für die verschiedenen Verkehrsträger formen sie massgeblich die Stadtmorphologie und Atmosphäre. Baumbegleitet, prägen sie als Alleen die Gartenstadt mit und leisten einen wichtigen Beitrag für eine lebenswerte Stadt. Im Zuge der baulichen Stadtverdichtung nimmt die Bedeutung der Alleen in Zukunft weiter zu.

Aus diesem Grund hat sich Stadtgrün Winterthur entschlossen, das im Jahre 1998 erarbeitete Alleenkonzept zu überarbeiten und weiterzuentwickeln. Dieses soll Amtsstellen, Bewilligungsbehörden und Planern bei zukünftigen Bauvorhaben und Fragen zur Strassenraumgestaltung als konsolidiertes, langfristig wirksames und umsetzungsorientiertes Planungsinstrument zur Verfügung stehen.

Das überarbeitete Alleenkonzept stützt sich auf die aktuellen Stadtentwicklungsstudien zur ‚Gartenstadt Winterthur‘, sowie das städtische Gesamtverkehrskonzept, es definiert die städtebauliche und stadträumliche Funktion der Alleen und sichert diese langfristig ab.

Die Belange der Verkehrssicherheit (Sichtdistanzen) sind einzuhalten und werden jeweils projektbezogen mit der Stadtpolizei Winterthur abgesprochen.



Abb. 03: Halballee mit Verbindungsfunktion an der Wiesendangerstrasse



Abb. 04: Ersatzpflanzung Platanenallee Schaffhauserstrasse



Abb. 05: Halballee Breitstrasse kombiniert mit privatem Grün



Abb. 06: Ergänzungspflanzung Allee Salomon-Hirzel-Strasse



Abb. 07: Neupflanzung Sulzerallee in Neuhegi mit Eichen



Abb. 08: Stammschutz während Strassensanierungsarbeiten an der Haldenstrasse

### 2.3 Planungsebene: Zukunftsorientierte Zielformulierungen

Das Alleenkonzzept soll als langfristiges Planungsinstrument für eine zielgerichtete Weiterentwicklung, kontinuierliche Umsetzung der Alleen, und als Finanzierungsgrundlage für Beiträge Dritter (z.B. Kanton) dienen.

Mit seinen zukunftsweisenden Zielformulierungen und planerischen Festlegungen ist das Alleenkonzzept auf einen Zeithorizont von 30 Jahren ausgerichtet.

Für die kontinuierliche räumliche Wirkung im Strassenraum und die langfristige Sicherung sollten Alleen prioritär auf öffentlichem Grund stehen.

Die technische Machbarkeit von bestehenden und neu-geplanten Alleen und Abschnitten, sowie das Abwägen der Zielkonflikte aufgrund kollidierender Raumansprüche im Strassenraum, sind jeweils auf Projektierungsebene zu klären. Unter diesem Aspekt müssen die Ansprüche der Alleen in der Güterabwägung gleichberechtigt berücksichtigt werden.



Abb. 09: Quartierplan Wyden: Neupflanzung Halballee

## 2.4 Begriffsdefinition

### Alleen und Halballeen

Alleen und Halballeen prägen die städtischen Strassenräume durch einheitliche Erscheinung mit regelmässigen Pflanzabständen und homogener Wuchsgrösse. Pflanz- und Erneuerungsetappen erfolgen in der Regel abschnittsweise.

Der Begriff Allee stammt vom französischen *aller* (dt. gehen) ab, wurde zu *allée* und bezeichnete ursprünglich einen schattigen Gehweg.

Seit Ende des 17. Jhd wird die Bezeichnung Allee im deutschen Sprachraum für einen doppelseitig von Bäumen gesäumten Weg verwendet, Halballeen hingegen begleiten den Strassenraum einseitig.

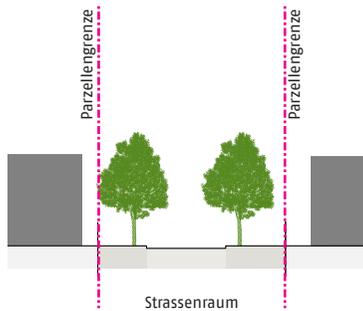


Abb. 10: Schema Allee

- beidseitig
- regelmässige Anordnung
- ein- oder doppelreihig
- (abschnittsweise) einheitliche Baumarten

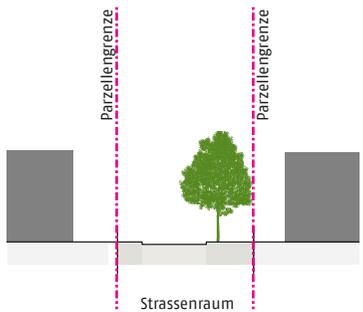


Abb. 11: Schema Halballee

- einseitige Baumreihen
- teilweise wechselseitig
- regelmässige Anordnung
- (abschnittsweise) einheitliche Baumarten

### Strassengrünzüge

Im stark durchgrüntem Quartier der Gartenstadt Winterthur ist der dichte Baumbestand anstossender privater oder öffentlicher Parzellen für die grüne Prägung des Strassenraums massgeblich und kann situationsbezogen die Funktion von Alleen teilweise übernehmen.

Beispiele: Museumstrasse, Römerstrasse

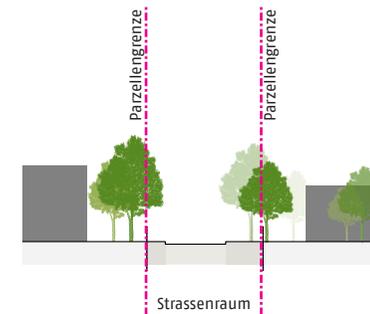


Abb. 12: Schema Strassengrünzug

- mehrheitlich auf Quartierebene
- beidseitig oder einseitig
- unregelmässige, freie Anordnung
- unterschiedliche Baumarten

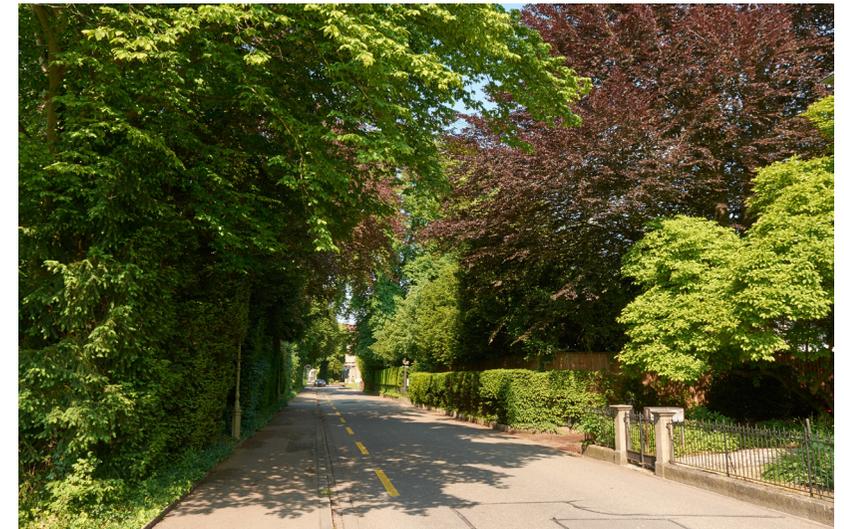


Abb. 13: Grünzug an der Museumstrasse, Privat- und öffentlicher Grund

### 3. Alleen im Stadtraum

#### 3.1 Städtebauliche und räumliche Bedeutung

Alleen nehmen eine wichtige räumliche Funktion wahr, bereichern das Stadtbild und führen zur Auflockerung der gebauten Strukturen. Sie zeichnen bedeutende Strassenzüge, dienen als Richtungsweiser und bieten Orientierungshilfe. Historisch betrachtet stellen sie ein Verbindungselement dar und gliedern die unterschiedlichen Bereiche der Stadt.

Als räumliches Gestaltungselement im Strassenraum übernehmen Alleen ausserdem eine Leit- und Trennwirkung und schirmen den Fliessverkehr optisch ab. Die Baumkronen bilden ein grünes Dach und sorgen für ausreichende Beschattung des ruhenden und des Langsamverkehrs.



Abb. 14: Frauenfelderstrasse, Trennung Velo- und Fusswegstreifen durch Feldahorn



Abb. 15: Lindstrasse, Pflanzung Alleebäume, Linden

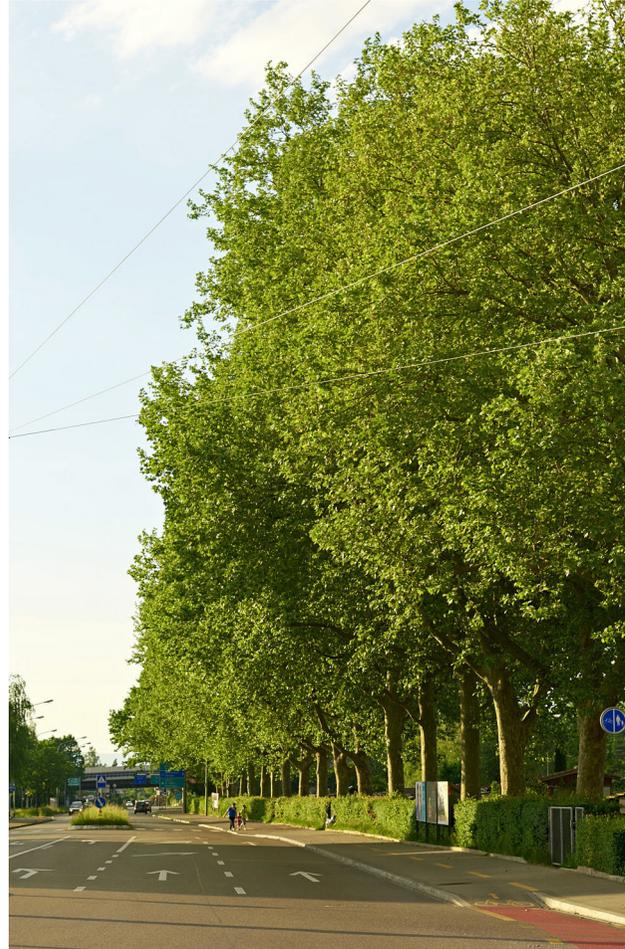


Abb. 16: Schaffhauserstrasse, Halballee Platanen

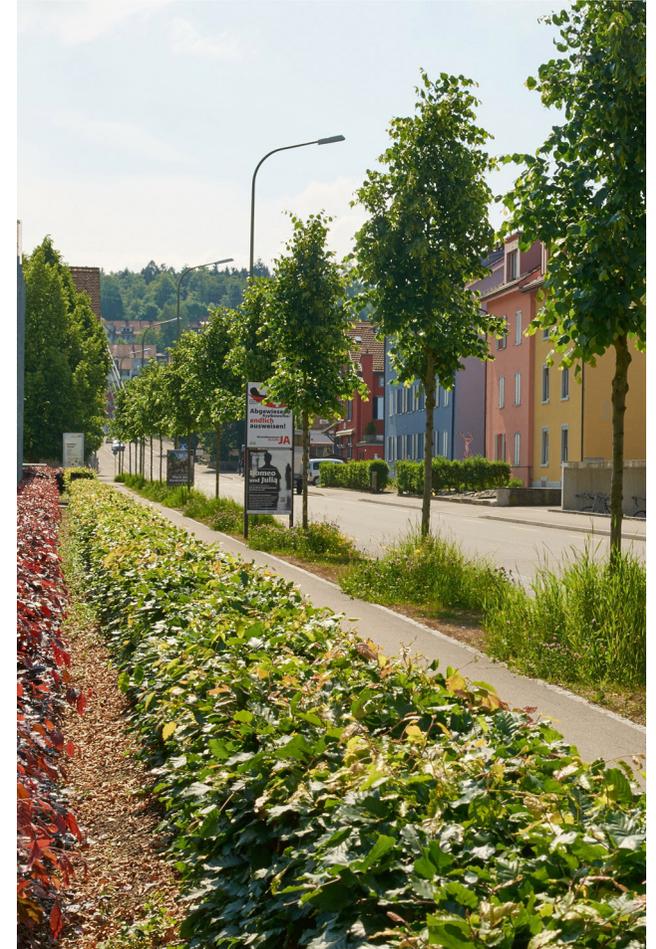


Abb. 17: Untere Briggerstrasse, Trennung Fahrbahn und Trottoir durch Linden und Grünstreifen

### 3.2 Historische Entwicklung

In vielen Europäischen Städten wurden im Laufe des 18. und 19. Jahrhunderts die militärischen Befestigungen um die Altstädte aufgegeben und durch Ringstrassen ersetzt. In Winterthur entstand so um ca. 1835 anstelle des alten Stadtgrabens die Ringstrasse um die Altstadt, die begleitet von Alleen und Baumreihen einen Promenadenring bildet.

Radial von der ringförmigen Baumfigur des Promenadenrings ausgehend, säumen Baumreihen die wichtigen Ausfallachsen und Verbindungsstrassen. Deren abschnittsweise Realisierungen ist auf historischen Stadtplänen gut nachzuvollziehen.



Abb. 18: Promenadenring um Altstadt, Ausschnitt Stadtplan 1904

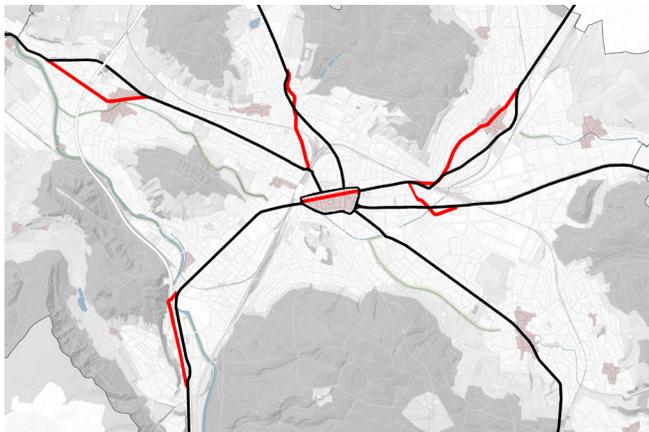


Abb. 20: Hauptverkehrsachsen rot: Verlauf gem. Wildkarte 1847, schwarz: heutiger Verlauf

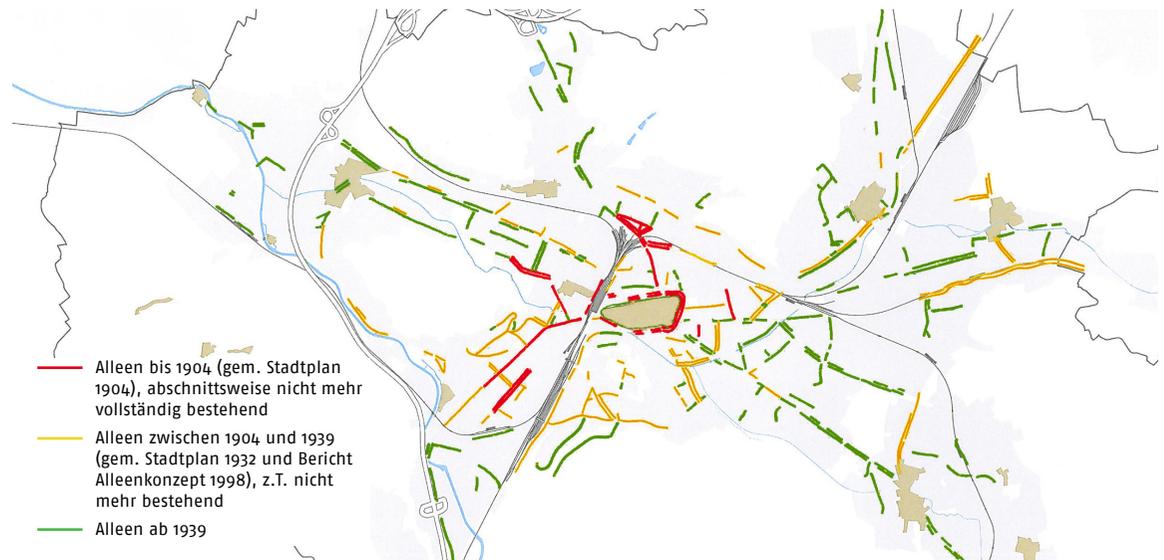


Abb. 19: Historische Entwicklung der Alleen in Winterthur



## 4. Ein Alleennetz für Winterthur

### 4.1 Konzept: Grünes Netz

Mit dem Ziel einer ablesbaren Hierarchie des Alleennetzes bilden Hauptachsen, ausgehend von den konzentrischen Baumreihen des Promenadenrings um die Altstadt, ein erkennbares Grundgerüst, welches zu historischen Ortskernen führt und die bedeutenden Ausfallachsen und Verkehrswege der Stadt nachzeichnet.

Das Alleenleitbild gründet auf folgenden Prinzipien:

- Grünes Netz aus dem Bestand entwickelt
- Abstimmung mit städtebaulichem Zukunftsbild
- Strassenräumliche Hierarchisierung
- Gemeindeübergreifende Verbindungen
- Bewusste Unterbrüche (z.B. bei Kernzonen)
- Umsetzung in unabhängigen Teilschritten

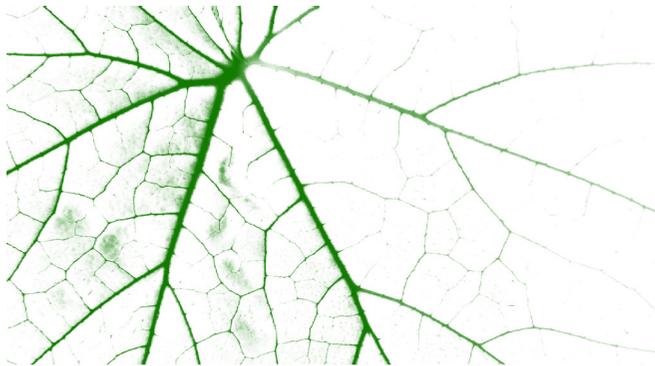


Abb. 22: Netzartige Blattaderung

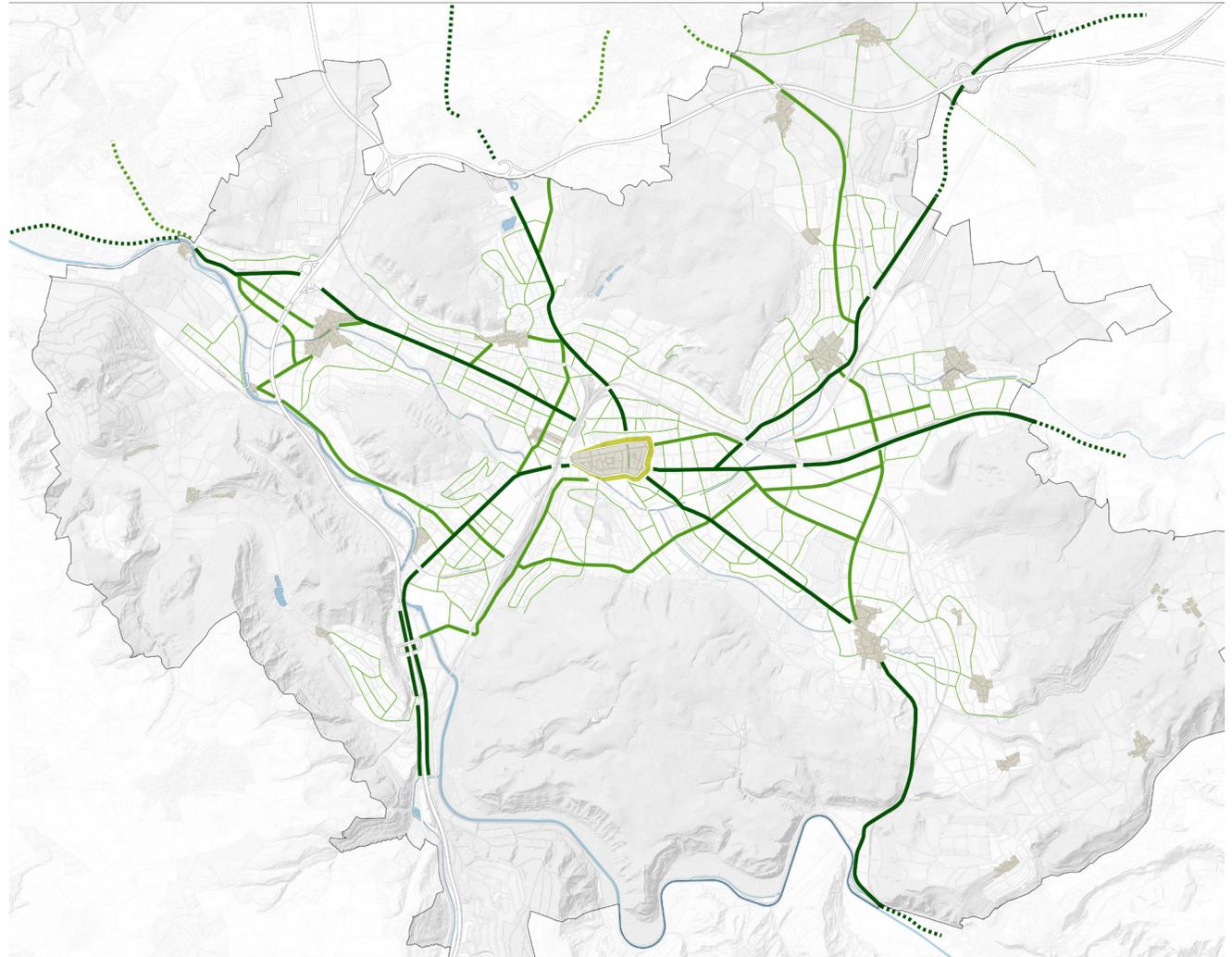


Abb. 23: Alleennetz Winterthur

## 4.2 Entwicklung aus dem Bestand

Aus den bestehenden Teilabschnitten sollen die Alleen zu einem Grünen Netz weiterentwickelt werden.

Basierend auf Annahme einer abschnittswise Realisierung und Aufwertung im Zuge von Strassen- und Tiefbauprojekten liegt die Priorisierung in der Ergänzung der Strassen mit übergeordneter Bedeutung.

In welchem Ausmass zusätzliche Strassen mit Bäumen bepflanzt werden, soll situativ auf Projektebene entschieden werden.

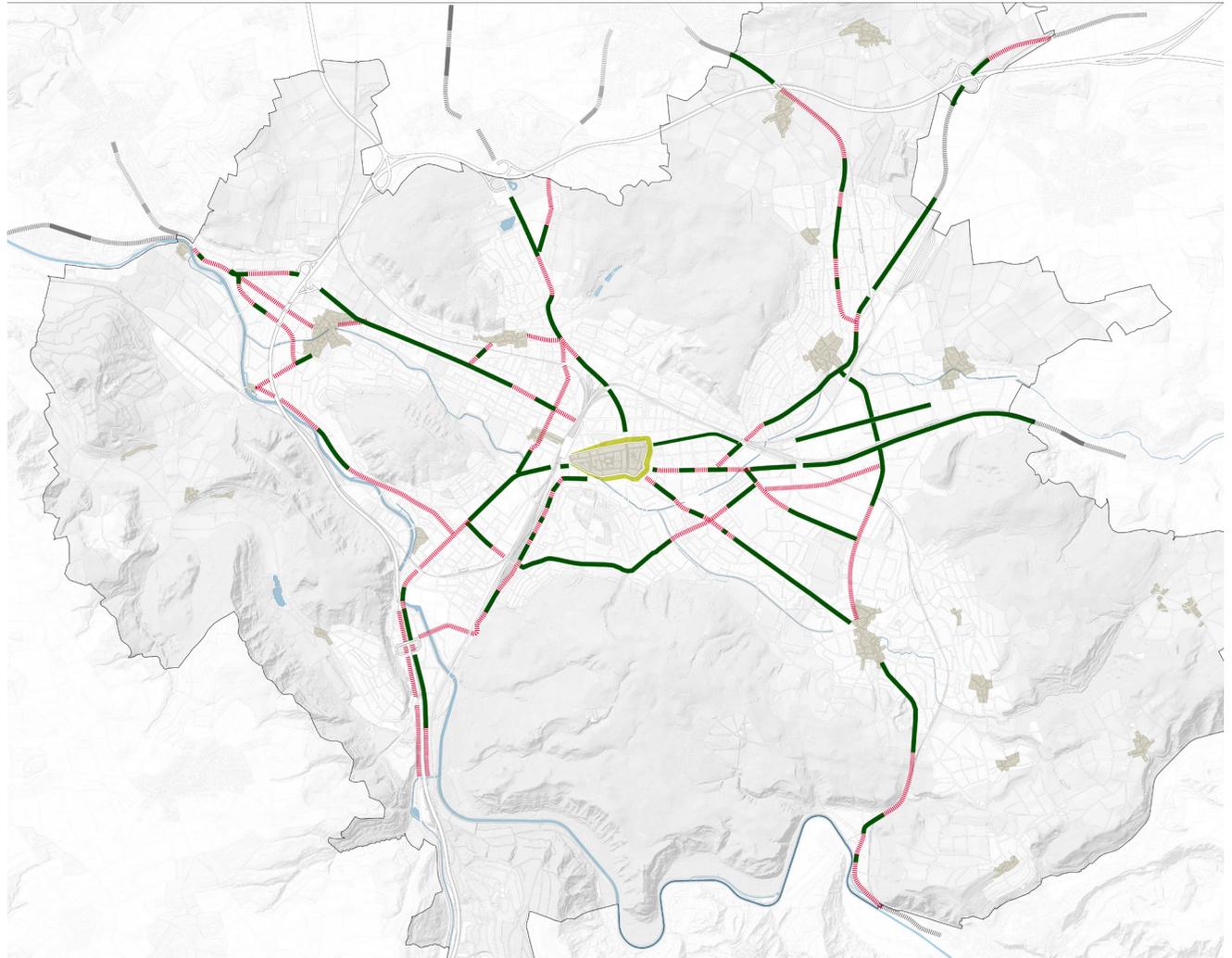


Abb. 24: Bestand Haupteerschliessungstassen ergänzen  
— bestehende Alleen  
- - - Ergänzung Alleen

### 4.3 Alleennetz abgestimmt auf das stadtplanerische Zukunftsbild

Das stadtplanerische Zukunftsbild der ‚bipolaren/polyzentrischen Stadt‘ und die spezifische Identität Winterthurs als durchgrünte Gartenstadt mit Stadtquartieren von hoher Lebensqualität bilden eine wichtige Grundlage für das Alleenkonzzept.

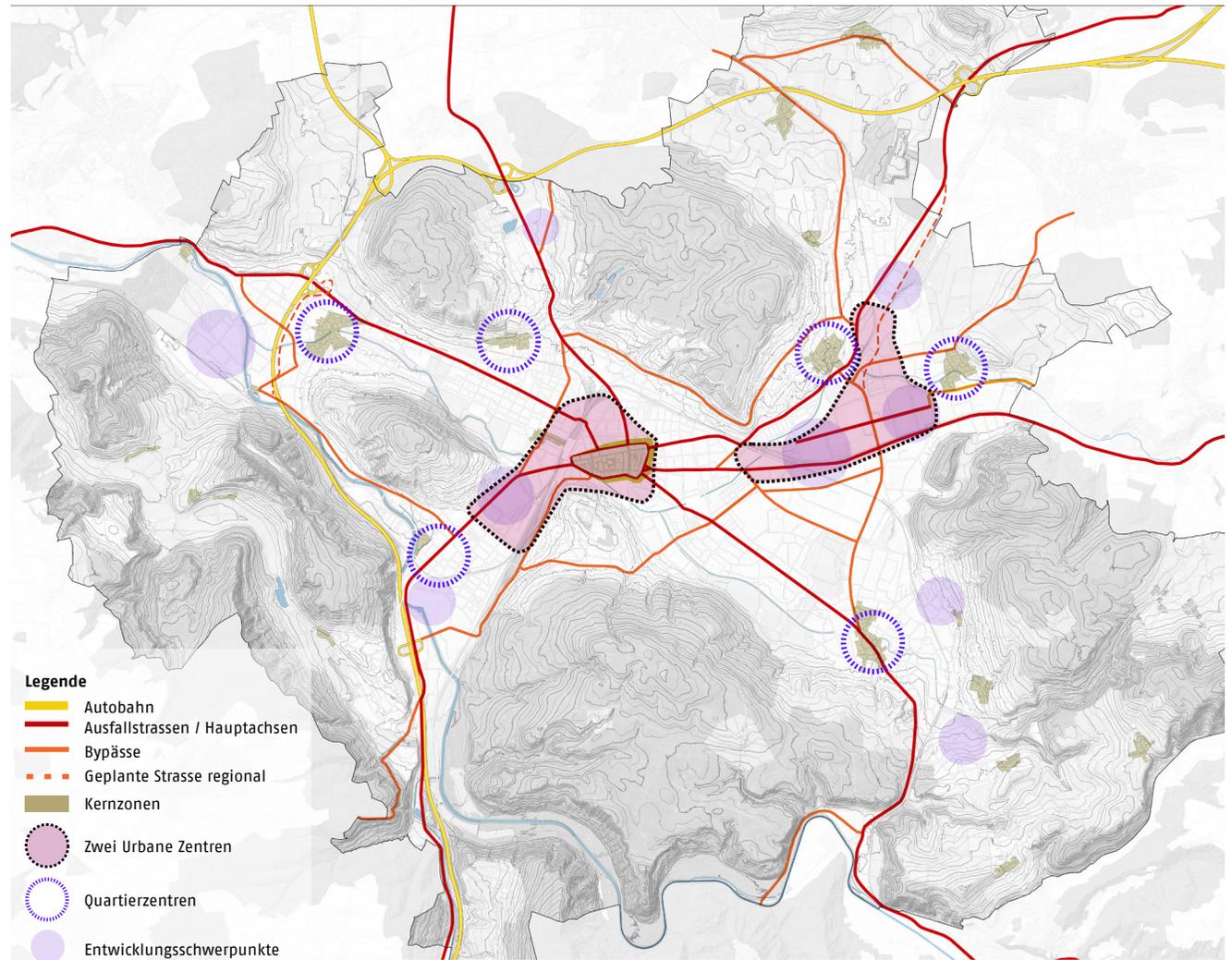


Abb. 25: Stadtplanerisches Zukunftsbild

#### 4.4 Hierarchisierte Strassenräume

Die Hierarchisierung der Strassenräume basiert auf einer Interpretation folgender Parameter:

- der stadträumlichen Bedeutung der Strassenzüge
- der historisch gewachsenen Stadtstruktur
- den Verkehrsklassen gemäss Richtplan

Das Hauptgerüst wird durch Hauptverkehrsachsen, ‚Urban Boulevards‘, Bypässe und Strassen mit hoher Verbindungsfunktion definiert. Quartier- und Nebenstrassen bilden die ‚Ausfachung‘.

Entsprechend Ihrer Bedeutung und Klassifizierung werden in den diversen Strassenraumtypen unterschiedliche Alleentypen umgesetzt.

Die stadträumliche Bedeutung der Strassen, sowie ihre Klassierung im Richtplan kann aufgrund der fortschreitenden Entwicklung und Veränderung der Stadt nicht als statisch angesehen werden. Über grössere Zeitabschnitte muss also auch das Alleenkonzzept immer wieder auf die Stadt- und Strassenentwicklung angepasst werden.

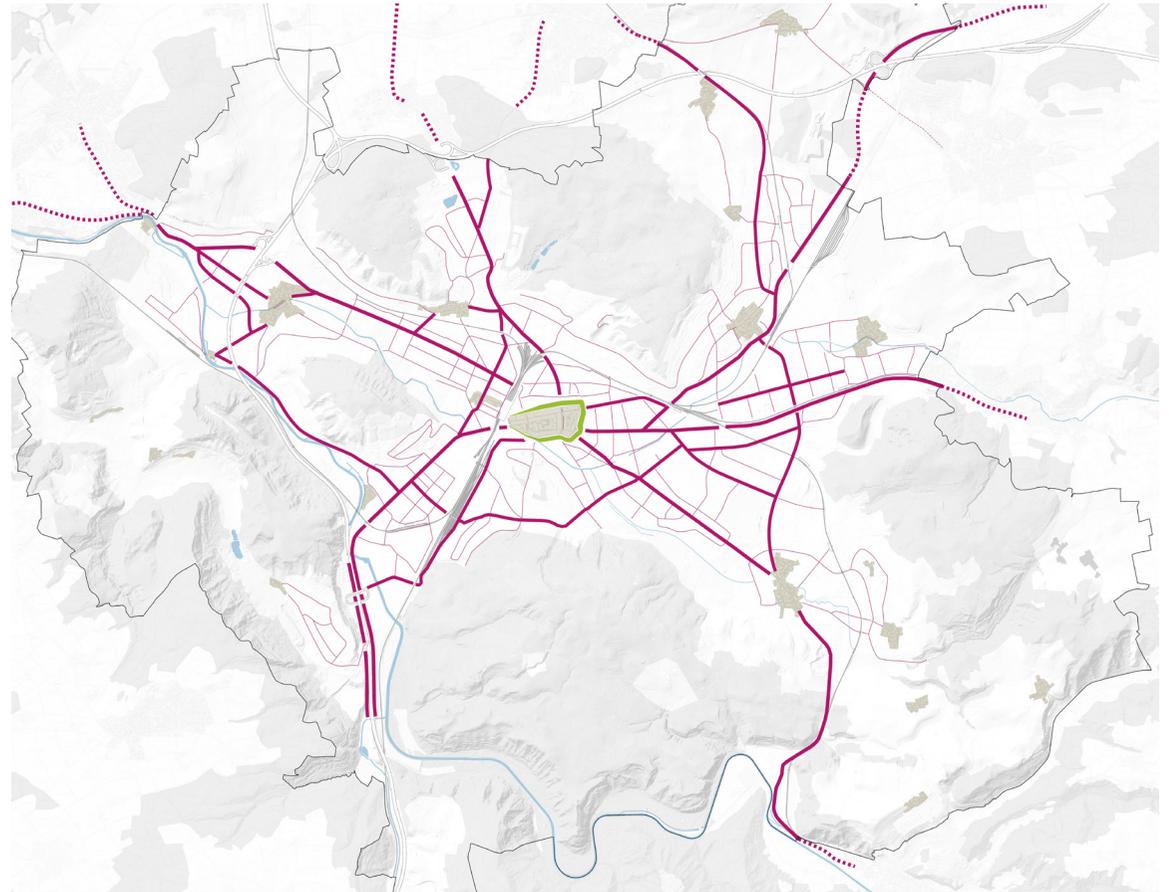


Abb. 26: Hierarchisierte Strassenräume

### a) Hauptverkehrsachsen und ‚Urban Boulevards‘

Bereits die historischen Landstrassen bilden ablesbare Hauptachsen, die zum Teil heute noch die Hauptverkehrsachsen darstellen und sich zum überwiegenden Teil mit der Urban Boulevards aus dem stadtplanerischen Zukunftsbild decken.

Räumliche und gestalterische Ausformung:

- Vorzugsweise Allee (beidseitig)
- Grosskronige Baumarten

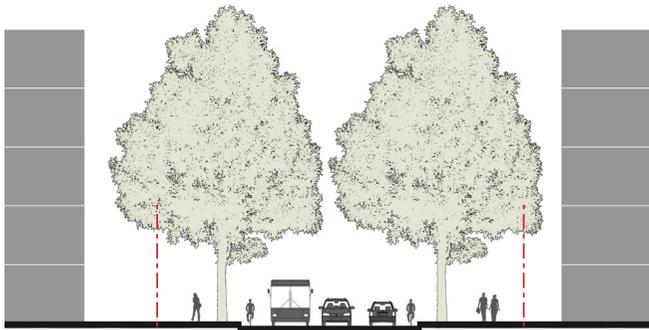


Abb. 28: Schema Allee



Abb. 29: Lindenallee an der Hauptverkehrsachse Tösstalstrasse

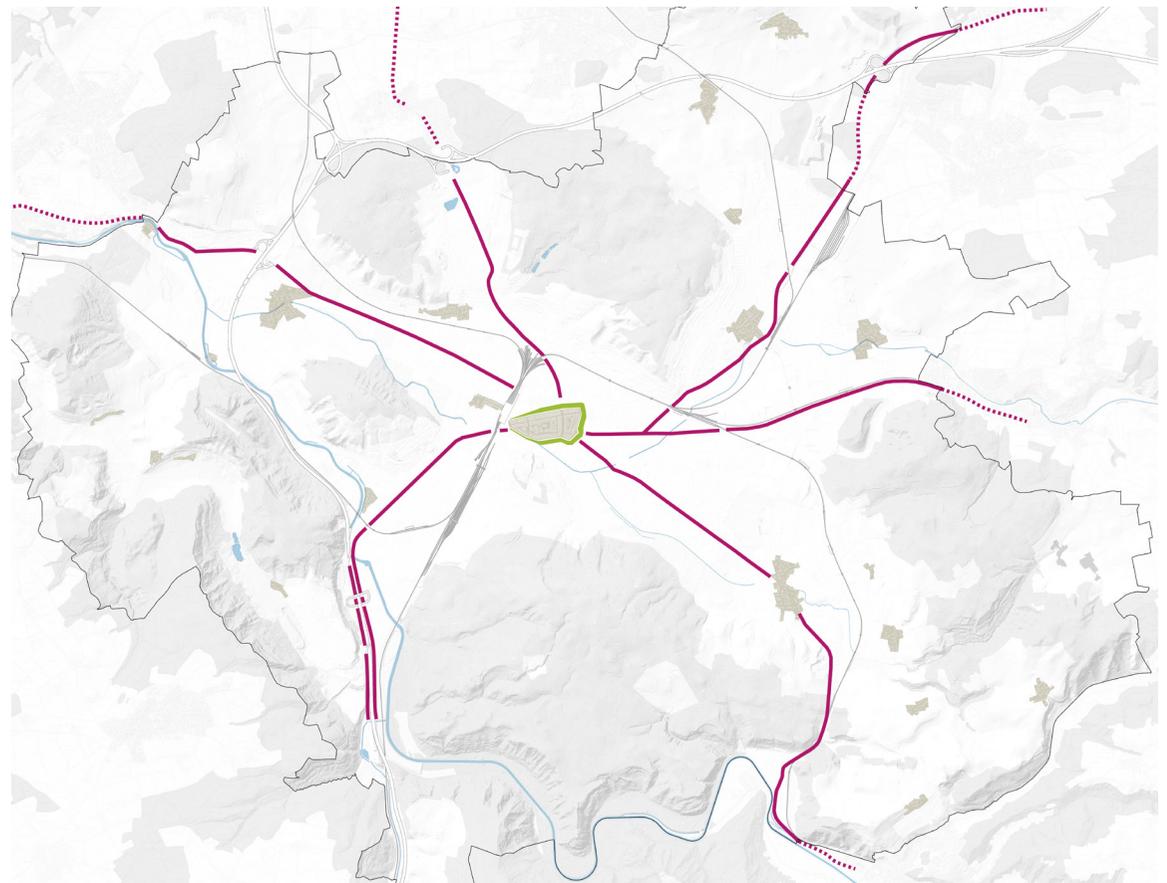


Abb. 27: Hauptverkehrsachsen und ‚Urban Boulevards‘

## b) Bypässe und Strassen mit hoher Verbindungsfunktion

Kennzeichnend für diese Strassenzüge ist ihre wichtige verkehrsräumliche Bedeutung.

Die Sulzerallee wird als grüne Mitte für Neuhegi und als grüne Ordnungslinie für das neue Stadtzentrum der bipolaren Stadt interpretiert.

Räumliche und gestalterische Ausformung:

- Halballee oder Allee
- Gross-/mittelkronige Baumarten

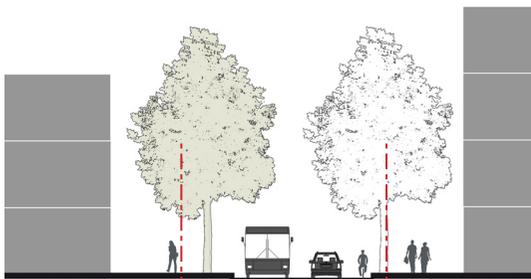


Abb. 30: Bypass: Halballee oder Allee



Abb. 31: Halballee im Wohnquartier Untere Briggerstrasse

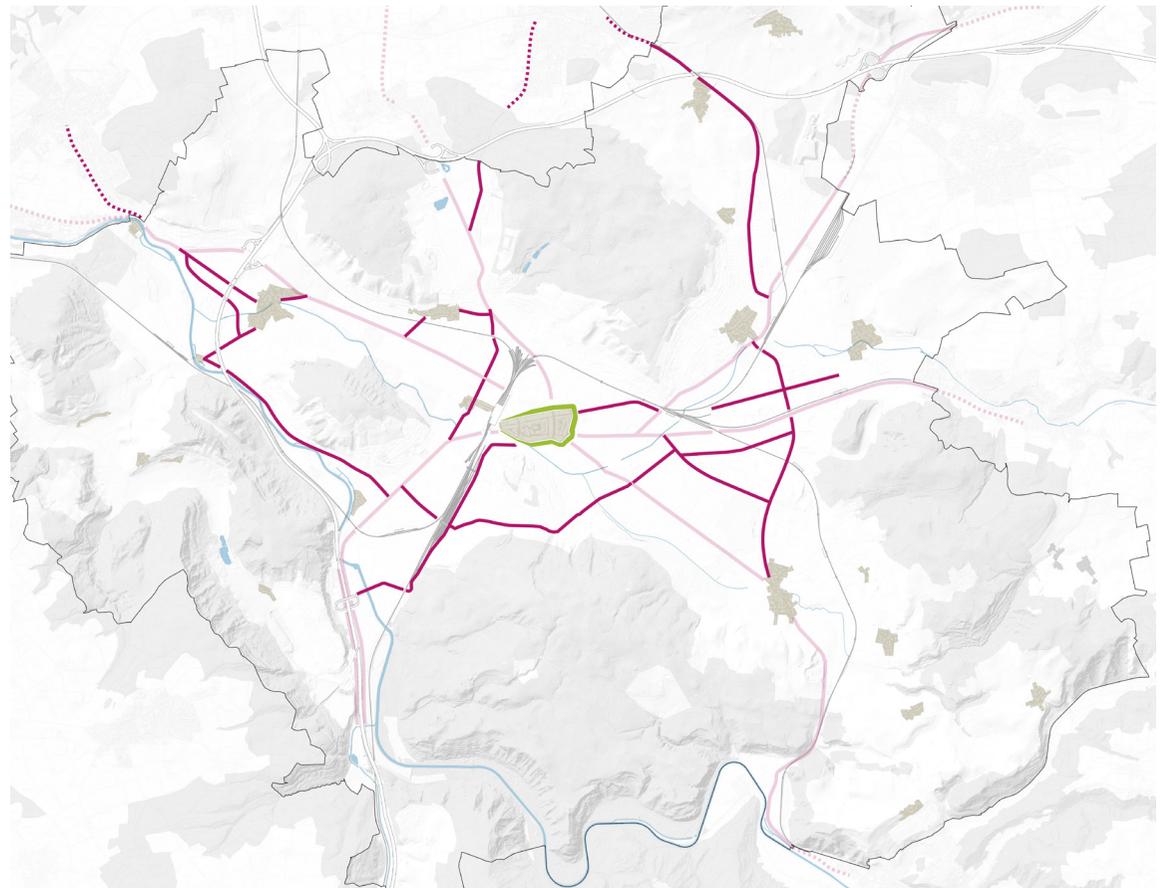


Abb. 32: Bypässe und Strassen mit hoher Verbindungsfunktion

### c) Quartier- und Nebenstrassen

Die Baumpflanzungen der Quartier- und Nebenstrassen bilden die „Ausfachung“ des Alleennetzes. Das formulierte Zielbild kann hier nicht abschliessend dargestellt werden. Hauptproblem ist der knappe öffentliche Raum, eine Konkretisierung muss auf Projektebene stattfinden.

Räumliche und gestalterische Ausformung:

- Halballee oder Allee
- Mittel-/kleinkronige Baumarten
- Strassengrünzüge mit Bäumen teilweise auf Privatgrund

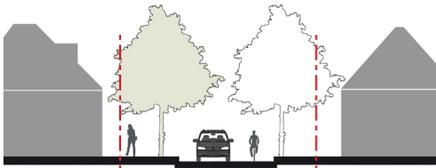


Abb. 33: Schema Quartierstrasse: Halballee



Abb. 34: Zierkirschenallee Agnesstrasse im Tössfeldquartier

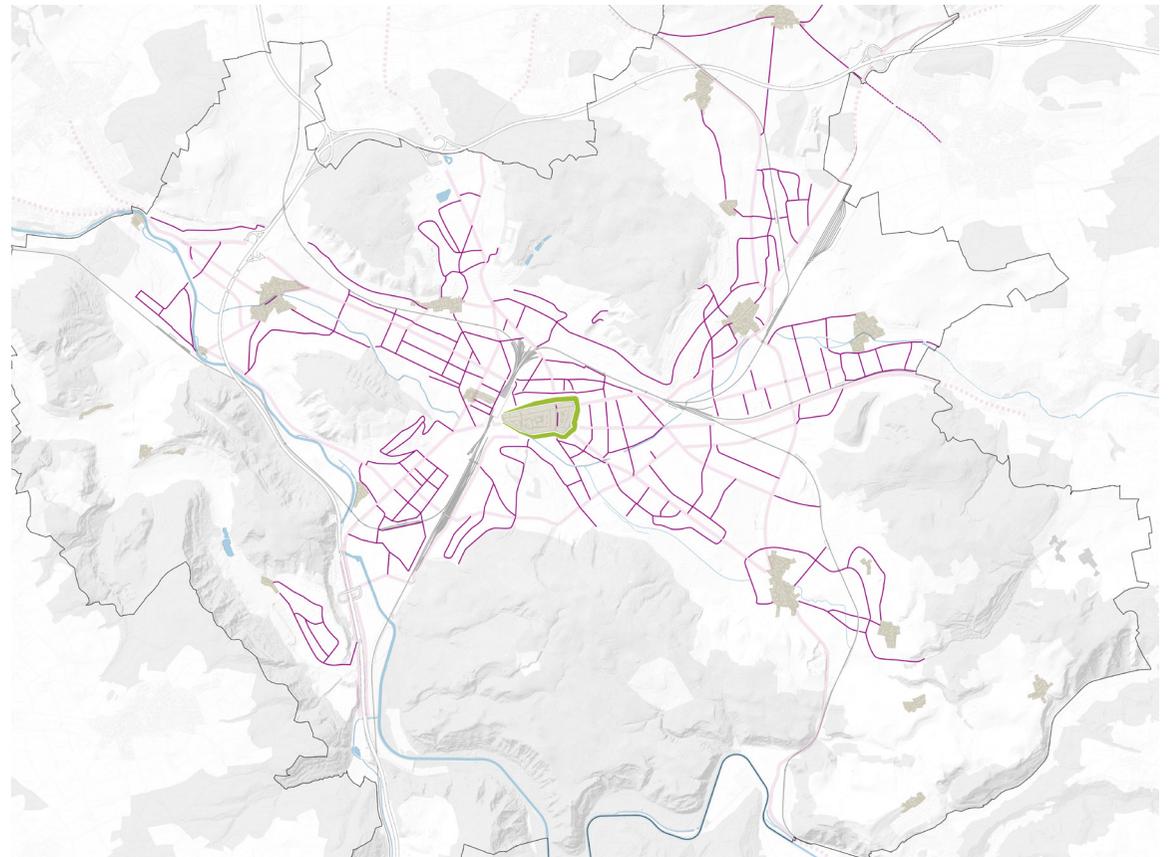


Abb. 35: Quartierstrassen und Nebenstrassen

Die Siedlung ‚Vogelsang‘ kann als besonders gelungenes Beispiel für den bedeutenden Beitrag von Alleeen zur Lebensqualität im Wohnquartier angesehen werden. Die baumgesäumten Quartierstrassen sind ein wesentlicher Bestandteil des Bebauungsplan aus dem Jahre 1911. Sie schaffen im Wohnquartier eine unvergleichliche Aufenthalts- und Lebensqualität und bilden einen wichtigen Grundstein für die Gartenstadtidentität Winterthurs.

Zeitgenössische Neubauquartiere weisen in dieser Hinsicht einen Nachholbedarf auf, z.B. Dättnuu, Oberseen, Maienried, Zinzikon oder Niederfeld. Im Zuge von Strassen- oder Werkleitungsprojekten sollte hier eine Aufwertung des Strassenraums mit Baumpflanzungen geprüft werden.



Abb. 37: Jonas-Furrer-Strasse, Vogelsangquartier

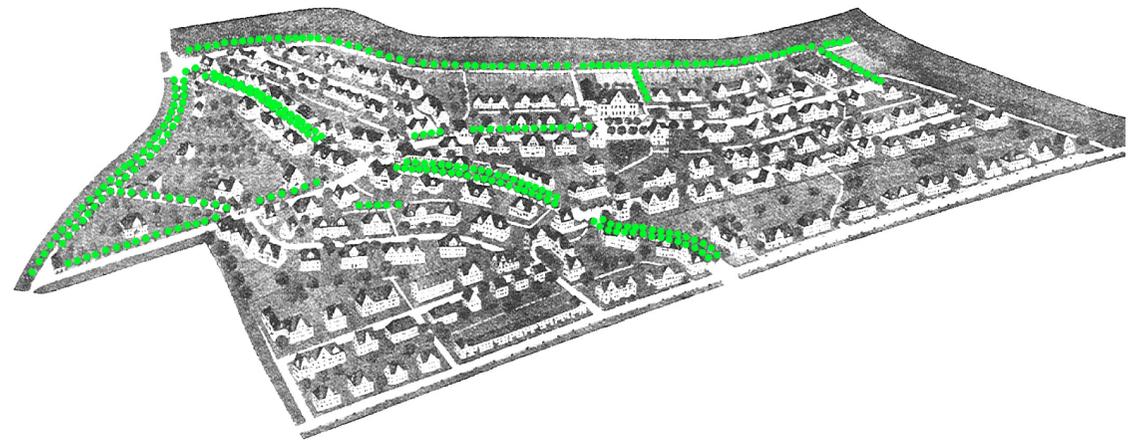


Abb. 36: Vogelsangquartier, Architekten Bridler + Völkli, 1911

## 4.5 Räumliche Ausdehnung von Alleen

### Verbindung über Gemeindegrenzen hinweg

Historisch begründet verbinden Allees und Halballen über Gemeindegrenzen hinweg Städte und Ortschaften. Territorialgrenzen sind nicht relevant und stehen der Verbindungsfunktion der Verkehrswege nach.

Es wird daher bewusst auf die Festsetzung von ‚Toren zur Stadt‘, also auf Anfangs-, bzw. Endpunkte von Allees verzichtet. Dies bedingt eine gemeindeübergreifende Koordination und Planung. Die Festsetzung des Alleekonzepts und nachfolgender Planungen erfolgen Seitens der Stadt Winterthur bis zur Stadtgrenze.

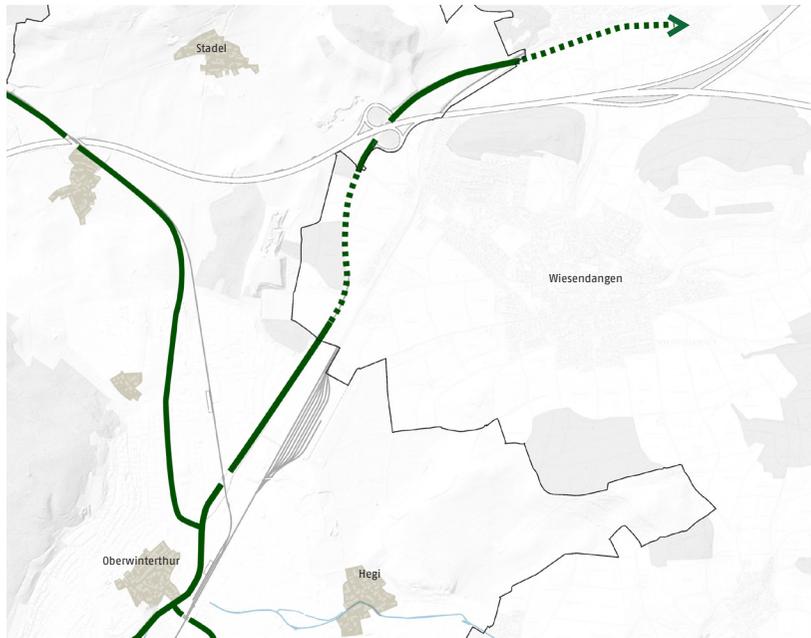


Abb. 38: Ausdehnung über Gemeindegrenzen hinweg

### Promenadenring um Altstadt

Das Ausbilden einer Fuge stärkt die ringförmige Baumfigur rund um die Altstadt gegenüber den Hauptverkehrsachsen.

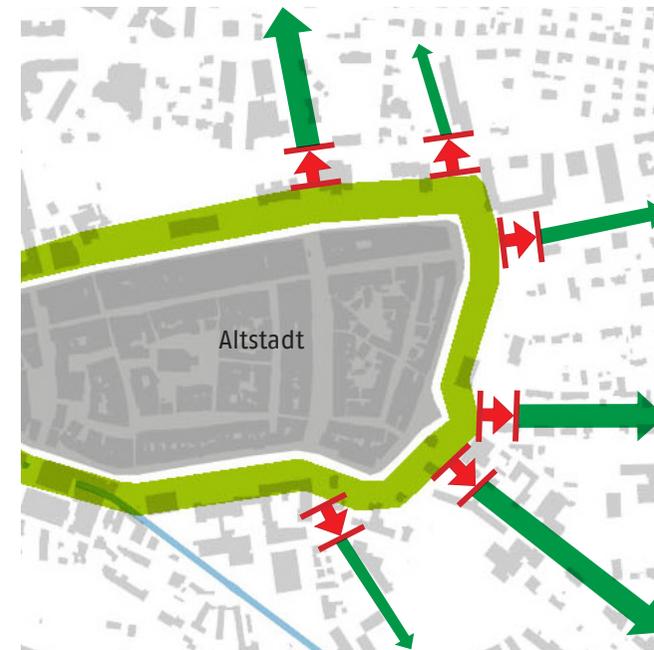


Abb. 39: Schema räumliche Abgrenzung zu Promenadenring

### Kernzonen

Aufgrund stadträumlicher Charakteristiken und beschränkter Raumverhältnisse sind Alleeen in historischen Ortskernen und Kernzonen weitgehend unterbrochen.

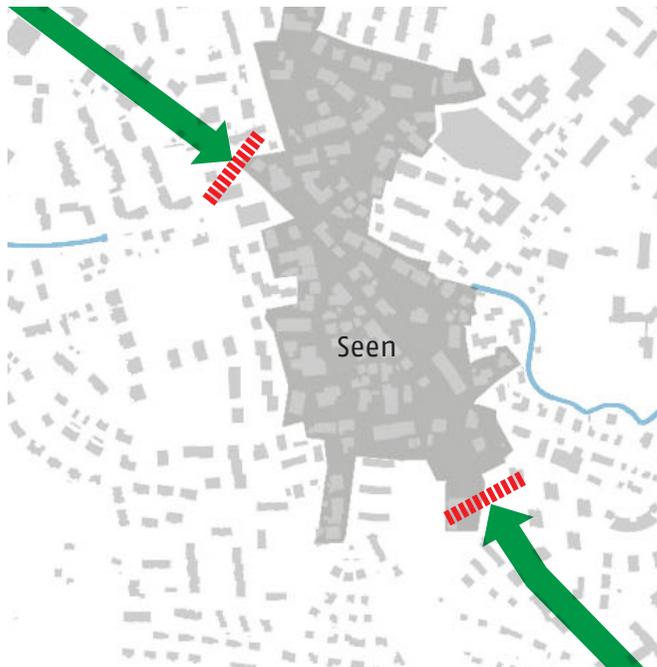


Abb. 40: Schema Unterbruch bei Kernzone

### Repräsentationsbauten und Schutzobjekte

Besondere Abwägung gegenüber der räumlich geschlossenen Gesamtwirkung braucht die Unterbrechung von Alleeen/Halballeen für das Freistellen von Repräsentationsbauten und Schutzobjekten (z.B. Wintower, Sulzerareal, Promenadenring) oder die Einbindung prägender Einzelbäume. Eine genaue Festlegung dieser Unterbrüche muss auf Projektebene erfolgen.

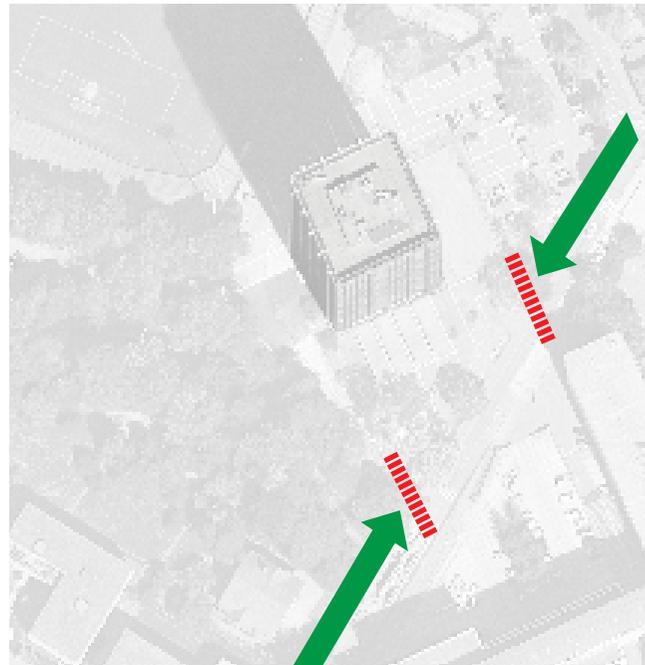


Abb. 41: Schema Unterbruch vor Repräsentationsbauten/Schutzobjekten

## 5. Umsetzung

### 5.1 Grundsätzliches

Das Alleenkonzert ist eines von zahlreichen Instrumenten, welche bei Planung, Projektierung und Bau im Strassenbereich zum Einsatz kommen. Es kann nicht auf übergeordnete Vorgaben, Planungen oder Gesetze abgestützt werden. Vielmehr ist es ein Mittel um bspw. die Biodiversitätsstrategie des Bundes umzusetzen oder Nachhaltigkeitsziele zu erreichen. Im Leitfaden zur Weiterentwicklung und Positionierung der Gartenstadt Winterthur wird es als wichtiges Instrument aufgeführt. Damit hat das Konzept indirekt sehr langfristige Auswirkungen auf das Wohlbefinden und die Gesundheit der Stadtbevölkerung.

Die Umsetzung ist von zahlreichen Rahmenbedingungen, Einflussfaktoren und Raumansprüchen abhängig. Deshalb ist es unabdingbar, dass auf Projektebene sämtliche Anspruchsgruppen und Projektpartner von Beginn weg zusammenarbeiten und ausgewogene Lösungen suchen. Projektierungshilfen, Ausführungsbeispiele, Baumschutz- und Pflegeanleitungen unterstützen dabei. Bestehende Planungsrichtlinien, Projektierungs- und Sicherheitsnormen sind einzuhalten.

Verschiedenen städtischen Gremien obliegt die Begleitung der Entwicklung und Umsetzung des Konzepts: Arbeitsgruppe Verkehrsräume, Kommission Verkehrsräume, Strassenbaustellenkoordinationssitzung, Arbeitsgruppe Gartenstadt.

Die Machbarkeit der Umsetzung wird in folgende Stufen gegliedert.

### 5.2 Lücken schliessen

Das Schliessen von Lücken mit Einzelbäumen ist eine Standardaufgabe von Stadtgrün und wird über den Globalkredit finanziert. Absprachen mit involvierten Amtsstellen und Direktbetroffenen erfolgen fallweise.

### 5.3 Einfach machbar

Als einfach machbar werden Ergänzungspflanzungen eingestuft, für die der notwendige Platz vorhanden ist und die ohne grössere Bauarbeiten ausgeführt werden können. Die Finanzierung erfolgt in der Regel über den Globalkredit oder zweckgebundene Mittel. Absprachen mit involvierten Amtsstellen und Direktbetroffenen erfolgen zwingend.

### 5.4 Mittelschwierig machbar

Mittelschwierig machbar sind Ergänzungs- oder Neupflanzungen, für die grundsätzlich Platz im Querprofil vorhanden, aber nicht frei verfügbar ist. Sie sind in der Regel Teil von umfangreichen Strassen- oder Werkleitungssanierungen. Stadtgrün übernimmt in der Projektorganisation die fachliche Beratung und Unterstützung. Die Finanzierung erfolgt über die entsprechenden Objektkredite.

### 5.5 Schwierig machbar

Als schwierig machbar sind Neupflanzungen bezeichnet, für die im Querprofil kein oder zu wenig Platz vorhanden ist. Sie können nur langfristig im Rahmen von umfangreichen Neubauprojekten von Strassen oder Anliegern projektiert und erstellt werden. Das notwendige Land ist zu sichern oder die Standorte sind zu vereinbaren. Stadtgrün übernimmt in der Projektorganisation die fachliche Beratung und Unterstützung. Die Finanzierung erfolgt über die entsprechenden Objektkredite.



## Umsetzung

Die Machbarkeit der Umsetzung wird in folgende Stufen gegliedert.

### Lücken schliessen

Das Schliessen von Lücken mit Einzelbäumen ist eine Standardaufgabe von Stadtgrün und wird über den Globalkredit finanziert. Absprachen mit involvierten Amtsstellen und Direktbetroffenen erfolgen fallweise.

### Einfach machbar

Als einfach machbar werden Ergänzungspflanzungen eingestuft, für die der notwendige Platz vorhanden ist und die ohne grössere Dauerarbeiten ausgeführt werden können. Die Finanzierung erfolgt in der Regel über den Globalkredit oder zweckgebundene Mittel. Absprachen mit involvierten Amtsstellen und Direktbetroffenen erfolgen zwingend.

### Mittelschwerig machbar

Mittelschwerig machbar sind Ergänzungs- oder Neupflanzungen, für die grundsätzlich Platz im Querprofil vorhanden, aber nicht frei verfügbar ist. Sie sind in der Regel Teil von umfangreichen Strassen- oder Werkleitungssanierungen. Stadtgrün übernimmt in der Projektorganisation die fachliche Beratung und Unterstützung. Die Finanzierung erfolgt über die entsprechenden Objektkredite.

### Schwerig machbar

Als schwierig machbar sind Neupflanzungen bezeichnet, für die im Querprofil kein oder zu wenig Platz vorhanden ist. Sie können nur langfristig im Rahmen von umfangreichen Neubauprojekten von Strassen oder Anliegern projektiert und erstellt werden. Das notwendige Land ist zu sichern oder die Standorte sind zu vereinbaren. Stadtgrün übernimmt in der Projektorganisation die fachliche Beratung und Unterstützung. Die Finanzierung erfolgt über die entsprechenden Objektkredite.

### Legende

- Bestehend / Lücken schliessen
- Einfach machbar
- Mittelschwerig machbar
- Schwerig machbar

0 200 400 600 800 1000m



Dipartimento Technische Betriebe  
Stadtgrün Winterthur

Stadt Winterthur

Projektname	Alleenkonzept Winterthur	Projektnummer	
Plan	Umsetzungsplan	Plannummer	
Stand	Übersichtsplan	Messstab	ohne
Datum	18.01.2017	Datum	
Format	A3	Datum	
Drahter	mk	Datum	

Abb. 42: Umsetzungsplan mit Angaben zur Machbarkeit der Umsetzung (Stand 01.01.2017)

## 5.6 Raumannsprüche und Einflussfaktoren im Strassenbereich

Neben den Belastungen durch Umwelteinflüsse sind die Alleebäume zunehmenden Zielkonflikten im knappen öffentlichen Strassenraum ausgesetzt. Eine Vielzahl von konkurrenzierenden Raumannsprüchen trifft aufeinander. Im Kronenbereich sind dies der Mindestabstand von Baulinien, das Lichtraumprofil für ÖV und Schwerverkehr, sowie Fahrleitungen und öffentliche Beleuchtung. Der Wurzelraum wird durch Werkleitungstrassen, durch Unterhaltsfahrzeuge auf dem Trottoir sowie durch Verdichtung und Vibrationen des Verkehrs beeinträchtigt. Einzuhaltende Sichtwinkel bei Strassenkreuzungen und Fussgängerquerungen schränken die Standortwahl zusätzliche ein.

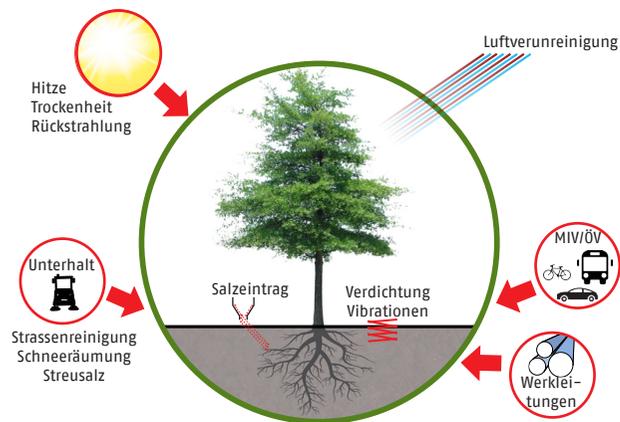


Abb. 44: Einflüsse auf Strassenbäume

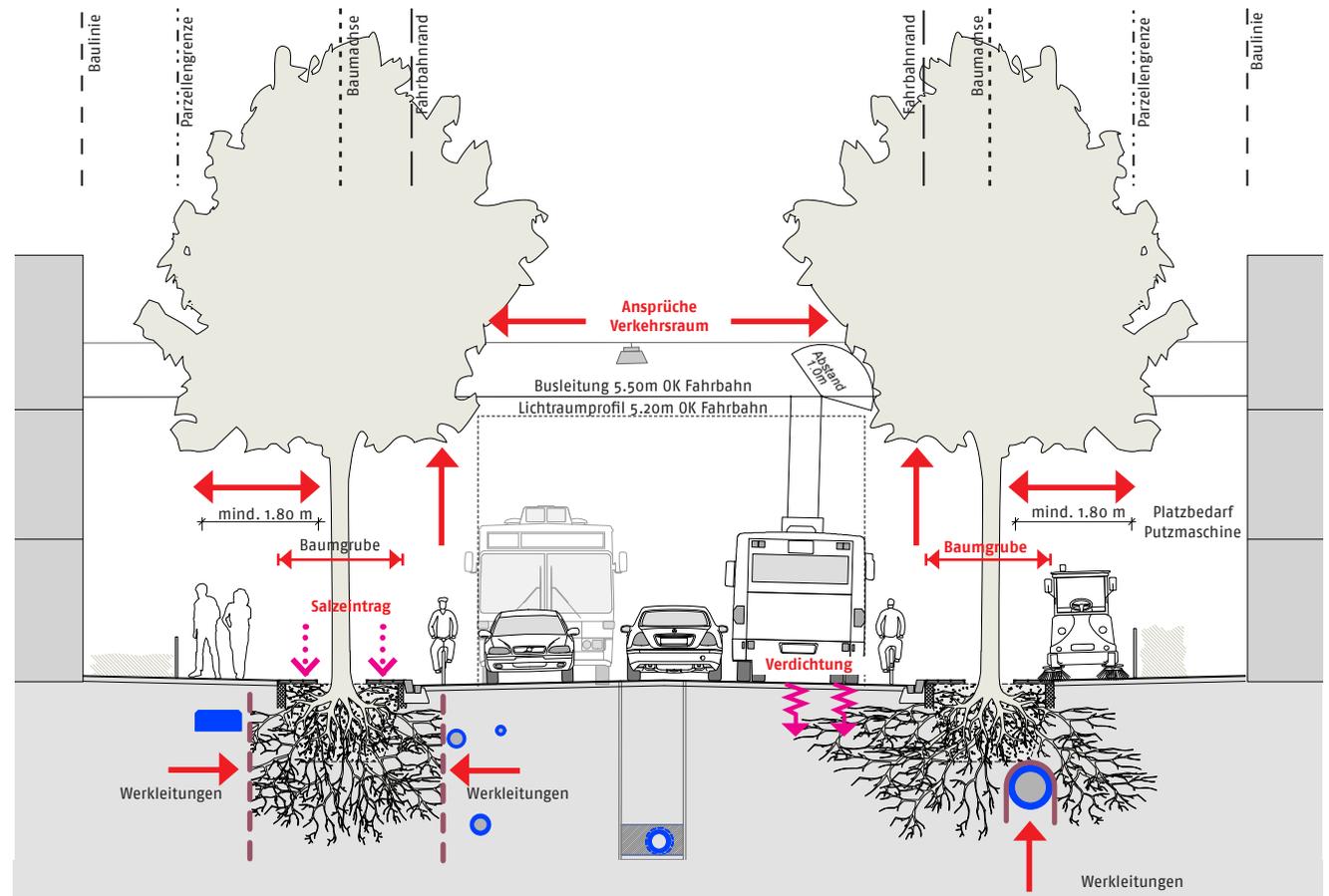


Abb. 43: Raumannsprüche und Konfliktbereiche

## 6. Alleenkonzzept Übersichtsplan

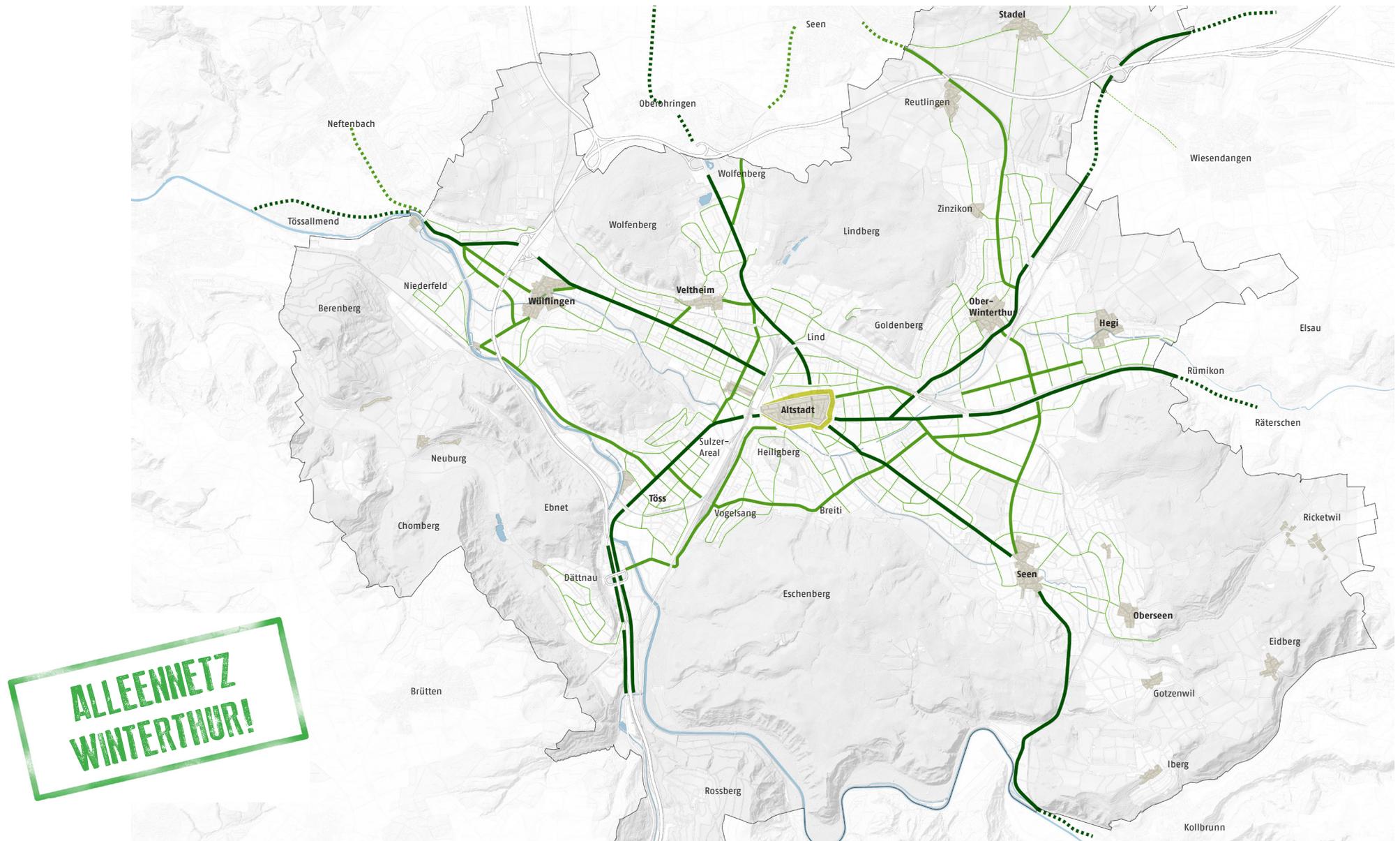


Abb. 45: Zielbild Alleennetz Winterthur, Originalplan im Format A0 / M 1:10000 im Anhang

## Quellenverzeichnis

### Fotos

Stadtgrün Winterthur  
 Amt für Städtebau Winterthur  
 Stadtarchiv Winterthur  
[www.landbote.ch](http://www.landbote.ch)  
[www.ortsverein-stadel-grundhof.ch](http://www.ortsverein-stadel-grundhof.ch)  
[www.kassel.de/kultur/documenta/kunstwerke/objekte/08259/index.html](http://www.kassel.de/kultur/documenta/kunstwerke/objekte/08259/index.html)  
[www.mushero.com](http://www.mushero.com)  
[www.textureideas.blogspot.ch](http://www.textureideas.blogspot.ch)  
<http://schoenstebauten.heimatschutz.ch/de>

### Pläne

Rotzler Krebs Partner Landschaftsarchitekten BSLA, Winterthur (RKP)  
 Stadtgrün Winterthur, Ökologie und Freiraumplanung  
 Departement Bau, Vermessungsamt Winterthur  
 Stadtarchiv Winterthur

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 01: Zielbild Alleennetz Winterthur (RKP)	3	Abb. 26: Hierarchisierte Strassenräume (RKP)	15
Abb. 02: Alleenkonzzept Winterthur 1998 (Stadtgrün Winterthur)	4	Abb. 28: Schema Allee (RKP)	16
Abb. 03: Halballee mit Verbindungsfunktion an der Wiesendangerstrasse (Stadtgrün Winterthur)	5	Abb. 29: Lindenallee an der Hauptverkehrsachse Tössstalstrasse (Stadtgrün Winterthur)	16
Abb. 05: Halballee Breitestrasse kombiniert mit privatem Grün (Stadtgrün Winterthur)	5	Abb. 27: Hauptverkehrsachsen und ‚Urban Boulevards‘ (RKP)	16
Abb. 07: Neupflanzung Sulzerallee in Neuhegi mit Eichen (Stadtgrün Winterthur)	5	Abb. 30: Bypass: Halballee oder Allee (RKP)	17
Abb. 04: Ersatzpflanzung Platanenallee Schaffhauserstrasse (Stadtgrün Winterthur)	5	Abb. 31: Halballee im Wohnquartier Untere Briggerstrasse (Stadtgrün Winterthur)	17
Abb. 06: Ergänzungspflanzung Allee Salomon-Hirzel-Strasse (Stadtgrün Winterthur)	5	Abb. 32: Bypässe und Strassen mit hoher Verbindungsfunktion (RKP)	17
Abb. 08: Stammschutz während Strassensanierungsarbeiten an der Haldenstrasse (Stadtgrün Winterthur)	5	Abb. 33: Schema Quartierstrasse: Halballee (RKP)	18
Abb. 09: Quartierplan Wyden: Neupflanzung Halballee (Stadtgrün Winterthur)	6	Abb. 34: Zierkirschenallee Agnesstrasse im Tössfeldquartier (Stadtgrün Winterthur)	18
Abb. 10: Schema Allee (RKP)	7	Abb. 35: Quartierstrassen und Nebenstrassen (RKP)	18
Abb. 11: Schema Halballee (RKP)	7	Abb. 37: Jonas-Furrer-Strasse, Vogelsangquartier (Stadtgrün Winterthur)	19
Abb. 12: Schema Strassengrünzug (RKP)	7	Abb. 36: Vogelsangquartier, Architekten Bridler + Völkli, 1911 (grafisch nachbearbeitet RKP)	19
Abb. 13: Grünzug an der Museumstrasse, Privat- und öffentlicher Grund (Stadtgrün Winterthur)	7	Abb. 38: Ausdehnung über Gemeindegrenzen hinweg (RKP)	20
Abb. 14: Frauenfelderstrasse, Trennung Velo- und Fusswegstreifen durch Feldahorn (Stadtgrün Winterthur)	8	Abb. 39: Schema räumliche Abgrenzung zu Promenadenring (RKP)	20
Abb. 15: Lindstrasse, Pflanzung Alleebäume, Linden (Stadtgrün Winterthur)	9	Abb. 40: Schema Unterbruch bei Kernzone (RKP)	21
Abb. 16: Schaffhauserstrasse, Halballee Platanen (Stadtgrün Winterthur)	9	Abb. 41: Schema Unterbruch vor Repräsentationsbauten/ Schutzobjekten (RKP)	21
Abb. 17: Untere Briggerstrasse, Trennung Fahrbahn und Trottoir durch Linden und Grünstreifen (Stadtgrün Winterthur)	9	Abb. 42: Umsetzungsplan mit Angaben zur Machbarkeit der Umsetzung (RKP, grafisch nachbearbeitet Stadtgrün Winterthur)	23
Abb. 20: Hauptverkehrsachsen	10	Abb. 43: Raumansprüche und Konfliktbereiche (RKP)	24
Abb. 18: Promenadenring um Altstadt, Ausschnitt Stadtplan 1904 (AfS)	10	Abb. 44: Einflüsse auf Strassenbäume (RKP)	24
Abb. 19: Historische Entwicklung der Alleen in Winterthur (RKP)	10	Abb. 45: Zielbild Alleennetz Winterthur, Originalplan im Format A0 / M 1:10000 im Anhang (RKP)	25
Abb. 21: Ökologische Bedeutung von Alleen (RKP)	11		
Abb. 22: Netzartige Blattaderung (RKP)	12		
Abb. 23: Alleennetz Winterthur (RKP)	12		
Abb. 24: Bestand Hupterschliessungsstassen ergänzen (RKP)	13		
Abb. 25: Stadtplanerisches Zukunftsbild (Basis AfS, adaptiert RKP)	14		