



**EIN ERFOLGVERSPRECHENDES
PROJEKT
MIT MASSGESCHNEIDERTEN
LÖSUNGEN
FÜR EINE STADT, DIE MOBIL
UND LEBENSWERT IST**

QUALITATIVES WACHSTUM STEHT IM VORDERGRUND

Winterthur ist ein attraktiver Wohnort. Allein im Jahr 2010 ist die Bevölkerung um 1,5 Prozent gewachsen. Winterthur ist aber auch ein bedeutender Bildungs- und Arbeitsplatzstandort und spielt eine immer wichtigere Rolle als regionales



Zentrum im Metropolitanraum Zürich. Diese Position gilt es zu stärken und auszubauen; die Stadt wird und will weiter wachsen. Dabei muss Winterthur aber seinen Charme und seine Form bewahren und im besten Sinne

des Wortes städtisch bleiben. Ein Ort, wo Nachbarschaften gepflegt werden und wo Freiräume und Grünzonen eine grosse Bedeutung haben.

Um diese Entwicklung in die gewünschten Bahnen zu lenken, haben wir uns ein Bild der Stadt in zwanzig, dreissig Jahren gemacht, und dieses Zukunftsbild zeigt: Winterthur steht vor grossen Aufgaben und muss neue Wege gehen. Wie diese aussehen und wohin sie führen, steht im städtischen Gesamtverkehrskonzept sGVK. In der vorliegenden Broschüre, der Nr. 2 unserer Schriftenreihe zur Zukunft, sind die wichtigsten Überlegungen und Massnahmen zusammengefasst. Winterthur hat noch viel vor, und ich freue mich darauf.

Ernst Wohlwend, Stadtpräsident

DAS sGVK SICHERT UNSERE KÜNFTIGE MOBILITÄT

Wir alle haben es gern bequem und möchten ungehindert unser Ziel erreichen. Stattdessen stecken wir oft im Stau oder in übervollen Zügen. Unsere Mobilität muss weitergedacht werden, denn in einer wachsenden Stadt nimmt auch der Verkehr zu. Wir müssen Lösungen für morgen erarbeiten, damit Winterthur gedeihen und sich weiterentwickeln kann. Dafür brauchen wir ein erfolgversprechendes Konzept.

Stadt und Kanton haben in einer beispielhaften Zusammenarbeit, gemeinsam mit externen Fachleuten, ein städtisches Gesamtverkehrskonzept entwickelt. Dieses ist abgestimmt auf das Leben in einer modernen, aufstrebenden Stadt und zeigt, was für den öffentlichen Verkehr, den motorisierten Individualverkehr, die Velofahrenden und Fussgängerinnen und Fussgänger zu tun ist. Es ist ein ganzes Bündel von Massnahmen, die es im Rahmen einer umsichtigen Finanzplanung umzusetzen gilt. Damit alle jederzeit möglichst ungehindert und bequem von einem Ort zum nächsten gelangen. Damit die hohe Aufenthaltsqualität erhalten bleibt oder gar noch steigt. Dies ist unser verkehrspolitisches Ziel. Dafür setze ich mich gerne und mit Engagement ein, zusammen mit dem Stadtrat, der Region und dem Regierungsrat.

Pearl Pedernana, Stadträtin, Vorsteherin
Departement Bau

Nächster Halt Hegi:
Direkte Verbindungen
vom Flughafen, von
Frauenfeld oder Zürich,
mehr Busse, neue Velo-
abstellplätze und eine

angenehme Umgebung –
das ist der Bahnhof Hegi
im Jahr 2030.

2

WINTERTHURS WIN-WIN-CHANCE DAS STÄDTISCHE GESAMTVERKEHRS- KONZEPT UND SEINE GRUNDLAGEN

WIESO BRAUCHT ES ÜBERHAUPT EIN sGVK?

Winterthurs Zukunft hat bereits begonnen. Die Stadt wächst und entwickelt sich. Dieses Wachstum gilt es in vernünftige Bahnen zu lenken, indem wir Entwicklungen frühzeitig aufnehmen und Änderungen anstossen. Dafür brauchen wir eine Vorstellung davon, wie unsere Stadt in zwanzig, dreissig Jahren aussehen wird. Keine Vision, sondern ein möglichst realistisches Bild vom Winterthur der Zukunft, ein Zukunftsbild.

Die Stadt im Jahr 2030 wird geprägt sein von zwei urbanen Zentren, Winterthur Mitte und Neuhegi-Grüze, sowie von starken und lebendigen Quartierzentren, oft mit historischem Dorfkern. Daneben haben sich an mehreren Punkten verdichtete Räume gebildet. Das Ganze wird durchsetzt sein mit beschaulichen, von Gärten durchzogenen Wohngebieten. Und nach wie vor wird Winterthur die Stadt der Grünoasen sein, mit leicht erreichbaren Parks und bewaldeten Hügeln. Alle Stadtteile werden mit den beiden Zentren verbunden sein durch so genannte «Urban Boulevards», leistungsfähige und städtebaulich attraktive Verkehrsachsen, die auch weiter ent-



fernte Gebiete näher zusammenrücken lassen. Um das Winterthur der Zukunft für alle verträglich und vorteilhaft zu gestalten, müssen wir die Mobilität intelligent und attraktiv planen. Dafür brauchen wir ein städtisches Gesamtverkehrskonzept, das auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt ist.

WORAUF BASIEREN DIE WACHSTUMS- PROGNOSEN?

Allein im Jahr 2010 wuchs Winterthurs Bevölkerung um 1,5 Prozent und stieg auf 103 259 Personen. Nimmt man die Zahlen der letzten fünfzehn



Grenzen des Wachstums:
Würde das Verkehrsvolumen einfach mit der Bevölkerung mitwachsen, wären die Grenzen der Belastbarkeit bald erreicht. Weiterdenken ist gefragt.

Winterthur wächst durchschnittlich jeden Tag um 4 Menschen und 2 Autos



2000-WATT- UND 1-TONNE-CO₂-GESELLSCHAFT

Der Stadtrat setzt sich für die von der ETH Zürich entwickelte Energie- und Klimaschutzstrategie ein: Pro Person und Jahr soll der schweizweite Energiebedarf von heute rund 6000 Watt auf 2000 Watt und der CO₂-Ausstoss von rund 11 Tonnen auf 1 Tonne gesenkt werden. Basierend auf dem Energiekonzept 2050 hat der Stadtrat dem Grossen Gemeinderat am 25. Mai 2011 die Volksinitiative «WINERGIE 2050 – Winterthurs Energiezukunft ist erneuerbar» einen behördenverbindlichen Grundsatzbeschluss als Gegenvorschlag vorgelegt. Dieser sieht vor, dass Winterthurs Energieverbrauch von 5100 Watt im Jahr 2008 bis 2050 auf 2300 Watt und der CO₂-Ausstoss von 6,4 auf rund 2 Tonnen pro Person und Jahr reduziert wird.

Jahre und spiegelt sie in die Zukunft, so wird sich die Einwohnerzahl in den nächsten zwanzig Jahren auf 120 000 erhöhen.

Diese Voraussagen sind, trotz Schwankungen, durchaus realistisch und zeigen deutlich: Winterthur steht vor beachtlichen Herausforderungen. Denn alle diese Menschen brauchen Platz und werden in der Stadt unterwegs sein.

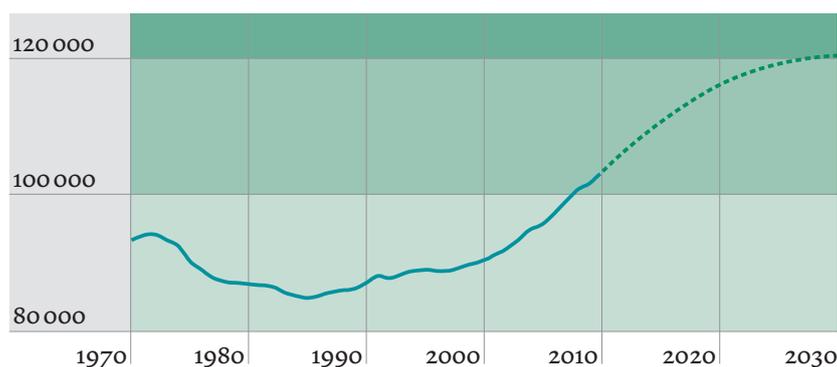
Winterthur verfügt, gemäss der gültigen Bau- und Zonenordnung, über genügend nicht oder nicht vollständig ausgenutzte Bau- und Reservezonen, um ein solches Wachstum bewältigen zu können. Auch im Siedlungsraum selbst besteht

nach wie vor grosses Potenzial für die innere Verdichtung.

Aber quantitatives Wachstum allein verringert unsere Lebensqualität. Lässt man einfach das Siedlungsgebiet und das Verkehrsvolumen weiter wachsen, stösst man bald an die Grenzen der Belastbarkeit – sowohl finanziell als auch was die Beeinträchtigungen durch Stau, Lärm und Luftverschmutzung angeht. Deshalb muss parallel zum quantitativen Wachstum auch ein qualitatives Wachstum stattfinden. Das quantitative Wachstum kommt sozusagen von selbst, das qualitative erfordert grosse gemeinsame Anstrengungen, um neue Verhältnisse zu schaffen, von denen alle profitieren.

LÄSST SICH DAS WACHSTUM BEEINFLUSSEN?

Die gültige Bau- und Zonenordnung umfasst Raum für insgesamt 120 000 Einwohnerinnen



ENTWICKLUNGS-PROGNOSE DER GESAMTBEVÖLKERUNG DER STADT WINTERTHUR BIS 2030

QUELLE: EINWOHNERKONTROLLE WINTERTHUR, AMT FÜR STÄDTEBAU WINTERTHUR

*Neuhegi:
Hier entsteht ein neuer
Stadtteil mit zahlreichen
Arbeitsplätzen und guter
Verkehrsanbindung.*



und Einwohner und rund 66 000 Arbeitsplätze. Wie und wann diese Bauzonen bebaut werden, hängt von den Eigentümerinnen und Eigentümern ab und lässt sich kaum beeinflussen. Die Stadt selbst verfügt mit ihren eigenen Grundstücken und Liegenschaften nur über eine geringe Steuerungsmöglichkeit. Auf jeden Fall ist es wichtig, das Wachstum stets in Abstimmung mit der Region zu bewältigen.

WIE IST DIE WECHSELWIRKUNG ZWISCHEN SIEDLUNG UND VERKEHR?

Seine Lage und seine zahlreichen Naherholungsgebiete machen Winterthur zu einem Ort von hoher Lebensqualität. Vorzüge, die es zu pflegen gilt. Winterthur muss auf seine Konturen achten:

Seine Ränder dürfen nicht ausfransen. Siedlungs- und Erholungsgebiete sollen sich klar unterscheiden.

Der Blick auf die Stadtsilhouette soll nicht den Eindruck von unkontrolliertem Wachstum vermitteln. In gewissen Gebieten darf darum nicht höher als drei- oder viergeschossig gebaut werden, ganz im Sinne der traditionellen Winterthurer Gartenstadt.

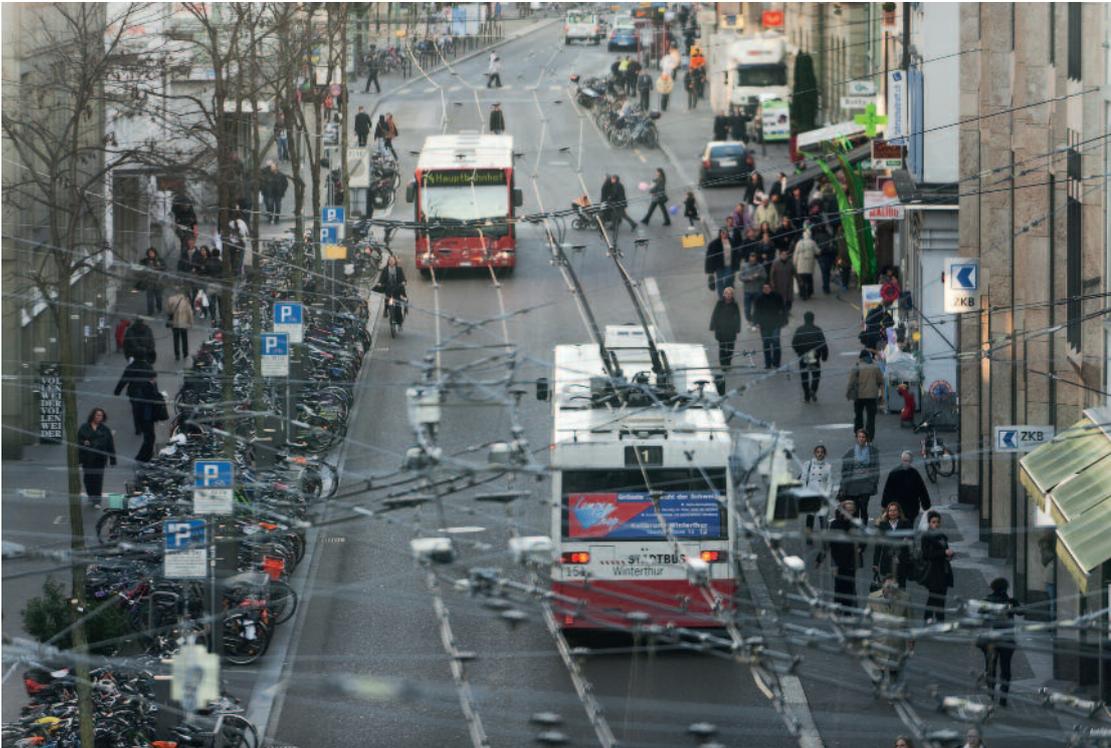
Aus der Nähe betrachtet sollen Gebäude und öffentlicher Raum ein harmonisches städtisches Ensemble bilden. Beim Zusammenspiel von Siedlung und Verkehr muss das Gleichgewicht stets neu gefunden werden.

Aber die Stadt wächst. An manchen Orten, zum Beispiel im Gebiet Sulzer Stadtmitte oder an den

*Querung beim Bahnhof
Grüze geplant:
Sie bringt für Bus und
Velo den direkten und
schnellsten Weg
in die Stadt.*



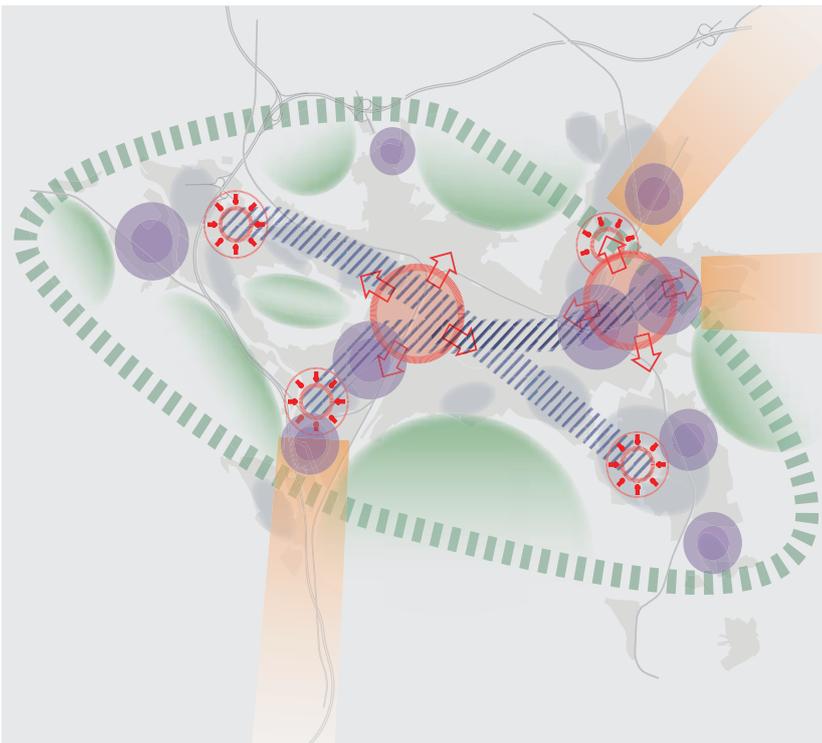
Jeden Tag pendeln rund **28 000** Personen nach Winterthur und **24 000** Personen von Winterthur weg



Beengte Verhältnisse: Auf der Stadthausstrasse wird es vor allem für Velofahrende oft ungemütlich.

Umsteigebahnhöfen wie Grüze, ist daher eine hohe Verdichtung wünschenswert und kann Akzente setzen. Hier können die Gebäude auch einmal zehn Geschosse und mehr haben. Solche Überle-

gungen entsprechen im Übrigen den Vorgaben für die 2000-Watt- und 1-Tonne-CO₂-Gesellschaft. Weitere Überlegungen zur Thematik Siedlung und Verkehr finden sich im sGVK.



**ZUKUNFTSBILD:
DIE STRUKTUR DER STADT WINTERTHUR
IM JAHR 2030**

-  *Urbanes Zentrum*
-  *Quartierzentrum*
-  *Entwicklungsschwerpunkt*
-  *Raum mit Verdichtungspotenzial*
-  *Überregionale Entwicklungsachse*
-  *«Urban Boulevard»*
-  *Grüner Ring*

SELBSTBEWUSSTER AUFTRITT WINTERTHUR IM JAHR 2030 VERTRAUTER CHARAKTER UND STÄDTISCHE AUSSTRAHLUNG

WIE SIEHT DIE STADT IN ZUKUNFT AUS?

Winterthur soll im besten Sinne städtisch bleiben. Ein Ort, wo Nachbarschaften gepflegt werden, wo Freiräume und Grünzonen grosse Bedeutung haben. Winterthur im Jahr 2030 ist geprägt von unterschiedlichen Stadtteilen.

Die urbanen Zentren Winterthur Mitte und Neuhegi-Grüze

Die beiden grundverschiedenen Gebiete sind Sinnbild für eine lebendige Stadt: einerseits das gewachsene Zentrum mit historischem Kern und den angrenzenden Gebieten, andererseits ein durch Strukturwandel entstandenes neues Zentrum. Zwei Pole, die sich auf spannende Art ergänzen.

Was geschieht genau in Neuhegi-Grüze?

Das Gebiet ist schon heute eine erstklassige Adresse für global und lokal tätige Unternehmen im Produktions- und Dienstleistungssektor. Ein Arbeitsplatzgebiet mit grosser Ausstrahlung, mit dem sich Winterthur als Wirtschaftsstandort profiliert. Diese Entwicklung soll fortgeführt werden. Bei der

angestrebten hohen Arbeitsplatzdichte muss das Gebiet auch bestmöglichst erreichbar sein, mit guten Anbindungen an die regionalen ÖV- und Strassen-Netze. Rund um die S-Bahn-Stationen Hegi und Grüze sind zudem Mischnutzungen vorgesehen für Arbeiten, Wohnen, Freizeit, Ausbildung und Einkaufen.

Die vier Quartierzentren Töss, Wülflingen, Oberwinterthur und Seen

Die ehemaligen Dorfkerne mit eigenem Charakter werden zu Lebensräumen aufgewertet, in denen man wohnt, arbeitet, einkauft und sich trifft. Durch die «Urban Boulevards» sind sie untereinander und mit den urbanen Zentren verknüpft. Solche starken Quartierzentren bilden das Rückgrat der Stadt und prägen ihr Gesicht.

Stadtverträgliche Entwicklungsschwerpunkte und überregionale Entwicklungsachsen

Neben den urbanen Zentren und rund um die Quartierzentren entwickeln sich weitere Gebiete wie Niederfeld, Oberseen oder Gotzenwil zu neuen Wohn- und Arbeitsquartieren. Auch deren Bewohnerinnen und Bewohner sollen von einem guten ÖV-Angebot profitieren. Über die Region hinaus zeigen sich drei Entwicklungsachsen als besonders vielversprechend: Richtung Frauenfeld, Wil-St. Gallen und Kemptthal-Effretikon. Hier sollen gute Rahmenbedingungen geschaffen und die Zusammenarbeit verstärkt werden.

Räume mit Verdichtungspotenzial

Zwischen den dynamischen Entwicklungsschwerpunkten und denjenigen Quartieren und Zonen, die sich baulich nur wenig verändern werden, gibt es grossflächige Räume, wo sich das Stadtbild kontinuierlich wandeln kann. Dort soll gemäss der angestrebten Siedlungsentwicklung nach in-

Kreuzung mit Verbesserungspotenzial: Der Lindenplatz in Wülflingen soll zu einem attraktiven städtischen Platz werden.



Der neue Eulachpark: Er umfasst sechs Hektaren und ist damit so etwas wie der «Central Park» von Neuhegi.

Auf **5,6%** von Winterthurs Boden stehen Gebäude, **8,3%** sind Verkehrswege, **18,4%** sind Gärten und Anlagen und **38,7%** sind Wald



50er-Jahre
am Bahnhof Grütze:
Die einzigartigen Rohr-
träger-Perrondächer
wurden 1955 vom Archi-
tekten Hans Hilfiker
als Prototypen
erstellt.

nen eine hochwertige bauliche Verdichtung stattfinden.

Der «Grüne Ring» um die gebaute Stadt

Die Stadt wächst in den bestehenden Bau- und Reservezonen. Darum herum bleiben grosszügige Grünräume und attraktive, von Hügeln geprägte Landschaften erhalten. Die Entwicklung und Nutzung dieses «Grünen Rings» um Winterthur ist von zentraler Bedeutung. Die vielfältigen Ansprüche an den Wald werden koordiniert und gesteuert: Er soll sowohl Erholungsraum sein für Sport und Wandern als auch störungsarmes Rückzugs- und Schongebiet für Fauna und Flora. Die Gewässer werden aufgewertet und mit den städtischen Grünflächen und den angrenzenden Natur- und Landschaftsräumen vernetzt.

WIE STÄRKT MAN AUCH IN ZUKUNFT DAS HOHE ANSEHEN?

In den Augen von Besucherinnen und Besuchern sowie von Einheimischen gilt Winterthur als charmante Stadt mit besonderer Lebensqualität und als überschaubarer Ort, wo man sich zurechtfindet. So soll es auch bleiben:

– In der mobilen Stadt mit funktionsfähigem Strassennetz kann der Verkehr ruhig fließen. Die

Einfallsachsen werden zu urbanen Boulevards, wo man sich auch aufhält, der Bahnhofplatz und seine Umgebung zur «Empfangshalle» der Stadt und zum Begegnungszentrum.

– In der Einkaufsstadt – erreichbar mit Auto, ÖV oder Velo – lädt ein durchgehendes, sicheres und bequemes Fusswegnetz zum Flanieren ein.

– In der Gartenstadt wird auch in Zukunft der Park neu erfunden. Bereits 2010 wurde Winterthur für den neu gestalteten Brühlgutpark von der Zeitschrift «Hochparterre» mit dem «Goldenen Hasen» für Landschaftsarchitektur ausgezeichnet. Und der Eulachpark ist heute schon Publikumsmagnet.



Willkommen in
Winterthur:
Die Frauenfelderstrasse
ist die stilvolle Zufahrt
zur Gartenstadt.

MASSGESCHNEIDERTE LÖSUNGEN VERBESSERUNGEN, VON DENEN ALLE PROFITIEREN

Alle sind irgendwann im Auto unterwegs, alle gehen zu Fuss, viele fahren Velo und immer mehr nehmen den Bus oder die Bahn. Ganz besonders, wenn das Umsteigen von einem Verkehrsmittel auf das andere einfach und bequem ist. Darauf ist das neue städtische Gesamtverkehrskonzept abgestimmt.

WAS ÄNDERT SICH FÜR MICH, WENN ICH MIT DEM ÖFFENTLICHEN VERKEHR UNTERWEGS BIN?

Der öffentliche Verkehr wird mehrfach aufgewertet. Das verbesserte Bus- und Bahnangebot bringt mehr Fahrgäste schneller, häufiger und bequemer durch die Stadt, in die Quartiere und ins Gebiet Neuhegi-Grüze.

Auf den so genannten ÖV-Hochleistungskorridoren wird der Bus konsequenter als heute bevorzugt, und zwar durch eigene Fahrspuren sowie mit einer angepassten Lichtsignalsteuerung. So kommt er ungehindert vorwärts, bleibt nicht im Stau stecken und der Fahrplan wird eingehalten.

Komfortable Busse können schneller und mehr Fahrgäste aufnehmen, auch mit Kinderwagen, Rollator oder viel Gepäck.

WIE BIN ICH UNTERWEGS, WENN ICH IN NEUHEGI WOHNE ODER ARBEITE?

Von Neuhegi und Grüze aus wird die Fahrt mit dem öffentlichen Verkehr besonders attraktiv. Eine neue Querung beim Bahnhof Grüze – für Bus und Velo – garantiert die rasche und direkte Fahrt in die Stadt. Zudem soll regelmässig geprüft werden, ob weitere Buslinien in neu erschlossene Gebiete notwendig sind.

Gleiches gilt für die S-Bahn, deren Netz in den nächsten Jahren erweitert wird. Im Zuge der 4. Teilergänzung der S-Bahn (bis 2018) entstehen vorteilhaftere Verbindungen zu den Bahnhöfen Hegi, Grüze und Oberwinterthur, die von Frauenfeld, vom Flughafen und von Zürich aus direkt erreichbar sind. Dadurch gewinnen die drei genannten Stationen massiv an Bedeutung, speziell der Bahnhof Grüze, der im neuen Zentrum eine gute Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger sicherstellt und den Hauptbahnhof in der Stadtmitte entlastet. Selbstverständlich werden auch die Zugänge und die Umgebung der Stationen in Neuhegi-Grüze sowohl für Velofahrende als auch für Fussgängerinnen und Fussgänger stadträumlich attraktiv gestaltet.

◆ *Die neue Busquerung beim Bahnhof Grüze wird auch für Velos passierbar sein. Eine Öffnung für den Autoverkehr ist nicht sinnvoll, da dies auf dem anschließenden Strassennetz zu Überlastungen führen würde und das Zentrum mit dem Bus über den ÖV-Hochleistungskorridor schnell und reibungslos erreicht werden kann. Der motorisierte Individualverkehr wird direkt über eine neue Strasse, die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze, Richtung Autobahn geführt.*

WAS ÄNDERT SICH FÜR MICH, WENN ICH MIT DEM AUTO UNTERWEGS BIN?

In Winterthur hat das Auto seit jeher einen hohen Stellenwert. Und so, wie sich die Stadt in den letz-

ÖV-HOCHLEISTUNGSKORRIDOR UND «URBAN BOULEVARDS»

Haupteinfallachsen wie die Zürcherstrasse, Tössalstrasse, Wülflingerstrasse oder St. Gallerstrasse werden zu so genannten ÖV-Hochleistungskorridoren erklärt, auf denen der öffentliche Verkehr konsequent bevorzugt wird, so dass die Busse nicht mehr in Staus stecken bleiben und den Fahrplan einhalten können.

Diese Hauptverbindungsstrassen, welche die beiden urbanen Zentren miteinander sowie mit den Quartierzentren verknüpfen, sorgen über die Stadtgrenze hinaus für eine funktionsfähige Anbindung an die Region. Die Gestaltung der Strassenräume nimmt Rücksicht auf die gewachsene Quartierstruktur, reduziert die Auswirkungen der Verkehrsbelastung und verbessert so die Wohn- und Aufenthaltsqualität. Es sollen so genannte «Urban Boulevards» entstehen.

81 Stadtbusse legen jährlich **4 832 563** km zurück und befördern **24 511 697** Fahrgäste



*Erfolgreiches Abo:
Jedes Jahr lassen sich
rund 800 000 Personen
mehr vom Stadtbus
chauffieren.*

ten Jahrzehnten gewandelt hat, hat sich auch der Gebrauch des Autos verändert. Gesundheitsbewusste Automobilisten steigen auch mal aufs Velo, überzeugte ÖV-Benutzerinnen lösen zusätzlich ein Mobility-Abo, und viele wählen ihre Fortbewegungsart je nach Ziel, Gepäck oder Wetter. Wieder andere sind zwingend auf das eigene Auto angewiesen.

Diesem veränderten Verhalten trägt das städtische Gesamtverkehrskonzept Rechnung. Es bringt neue Strassen, dort wo sie dringend benötigt werden. Zum Beispiel die Zentrumserschliessung mit Anschluss an die Autobahn im Gebiet Neuhegi-Grüze. Auf den Hauptverkehrsstrassen, den «Urban Boulevards», genießt der öffentliche Verkehr höchste Priorität. Zu Spitzenzeiten kann das gewisse Ein-

schränkungen für den motorisierten Individualverkehr bedeuten. Einige Linksabbiegespuren werden aufgehoben und die Koordination der Lichtsignalanlagen auf die Stadtbusse ausgerichtet. Durch eine angepasste Fahrweise soll auch das Autofahren auf den «Urban Boulevards» entspannter und fließender werden. Kommt dazu, dass das sGVK erweiterte Buslinien und ein verdichtetes Bahnnetz (4. Teilergänzung) vorsieht, so dass in Zukunft weniger Personen auf das Auto angewiesen sein werden. Vor allem Pendlerinnen und Pendler werden das attraktive ÖV-Angebot vermehrt nutzen.

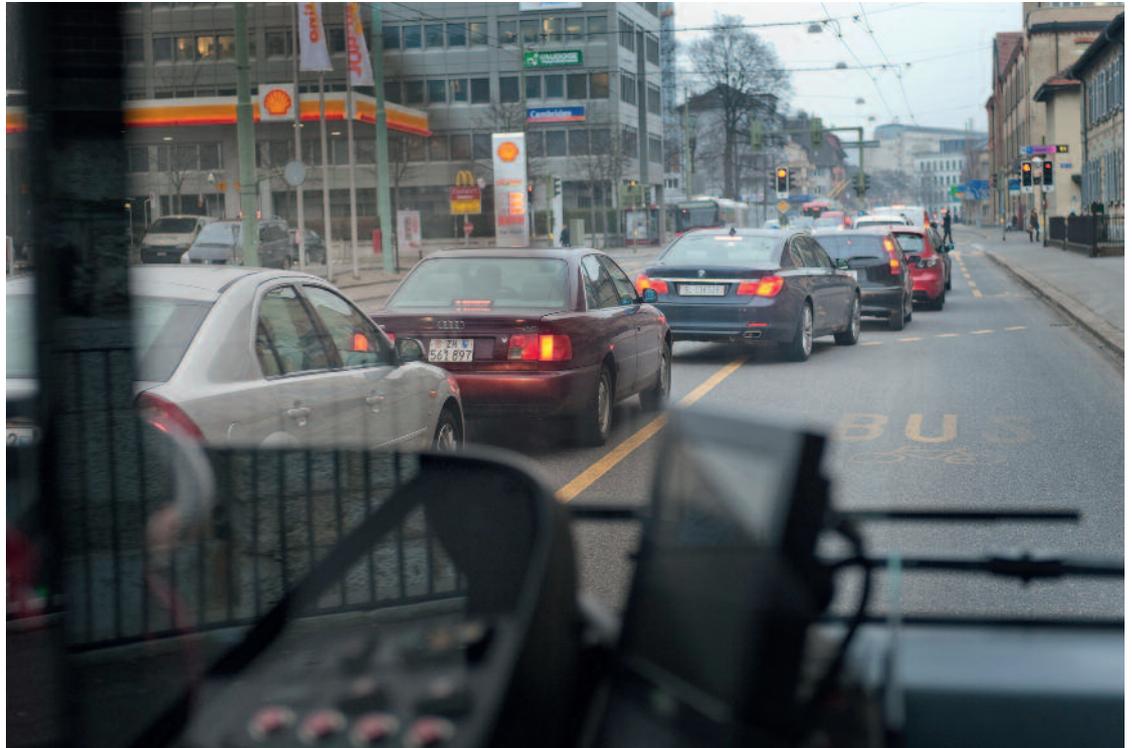
Flexibilität ist gefragt. Auch bei den Parkplätzen. Hier soll die Bewirtschaftung (weisse oder blaue Zone, Höhe der Gebühren) je nach Standort das Angebot regeln. Mit all diesen Massnahmen lässt

*Das Pendeln der
Zukunft:
Ein verdichtetes Bahn-
netz bringt rundum
mehr Komfort.*

*Mehr Platz:
Das verbesserte ÖV-
Angebot gibt die Strasse
frei für all jene, die auf
das Auto angewiesen
sind.*



*Verkehrspolitik für alle:
Die Massnahmen und
Verbesserungen sind
abgestimmt auf die Be-
dürfnisse der einzelnen
Verkehrsteilnehmerin-
nen und Verkehrs-
teilnehmer.*





sich der Verkehr flüssig gestalten. Zum Vorteil all jener Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, die das Auto dringend brauchen.

WAS ÄNDERT SICH FÜR GEWERBETREIBENDE, DIE MIT DEM LIEFERWAGEN UNTERWEGS SIND?

Die Veränderungen im öffentlichen Verkehr kommen auch all jenen zugute, die nicht auf das Auto verzichten können. Denn die Strassen werden entlastet, und es gibt weiterhin genügend Parkplätze. So bleiben Durchfahrt und Anlieferung gewährleistet.

◆ *Die Haupteinfallachsen ins Zentrum sind einerseits Durchgangsbereiche, aber auch Lebensräume und Fusswege. Auch hier wohnen Menschen. Diese sehr intensiv genutzten Strassen sollen für alle Beteiligten angenehm gestaltet werden. Für Autos wird ein stetigeres und ruhiges Vorwärtskommen angestrebt.*

WAS ÄNDERT SICH FÜR MICH, WENN ICH MIT DEM VELO UNTERWEGS BIN?

Auf dem durchgehenden Velonetz abseits der Hauptstrassen kommt man schnell und sicher vorwärts. Es führt zum Teil über neue Routen, zum Teil durch verkehrsberuhigte Strassen. Fürs schnelle Vorwärtskommen wird auf so genannten Schnellrouten das Einmünden und Kreuzen erleichtert, sei es durch Über- oder Unterführungen, sei es durch entsprechende Vortrittsregelungen.

UND WIE KOMME ICH MIT DEM VELO ÜBER DEN HAUPTBAHNHOF?

Das Queren des Bahnhofs wird bequem dank einer neuen komfortablen Unterführung, die zudem einen direkten Zugang zur unterirdischen Velostation bietet. Zusätzliche Veloabstellplätze entstehen rund um den Hauptbahnhof, an den S-Bahn-Haltestellen sowie an diversen weiteren Orten. Ferner wird das bestehende Veloverleihsystem mit-

telfristig weiter ausgebaut und ein automatisches Verleihsystem geprüft.

◆ *Die Routen für den Velo- und Fussverkehr werden auch zu idealen Wegen für Jogging, Skating und andere Freizeitaktivitäten.*

WAS ÄNDERT SICH FÜR MICH, WENN ICH ZU FUSS UNTERWEGS BIN?

Im Rahmen des städtischen Gesamtverkehrskonzepts können einzelne Projekte aus dem Masterplan Stadtraum Bahnhof umgesetzt werden. Der gesamte öffentliche Raum rund um den Hauptbahnhof wird aufgewertet und so zu einem Gebiet, wo man gern zu Fuss geht. Der Bahnhofplatz bekommt ein neues grossstadtgemässes Gesicht und der Busbahnhof erhält ein markantes Dach. Eine Überdeckung der Bahnunterführung bei der Zürcherstrasse ermöglicht ein rasches und bequemes Queren dieser Strasse Richtung Sulzerareal Stadtmitte (mit Kesselhaus und Lagerplatzareal) und Salzhausareal. Auch auf seiner Westseite wird der Bahnhof sein Erscheinungsbild vorteilhaft verändern. So wird die Rudolfstrasse in eine Begegnungszone umgewandelt, wo der Fussverkehr Vortritt hat.

In den Quartieren und den aufstrebenden neuen Gebieten wie zum Beispiel Niederfeld, Zinzikon oder Maierenried werden weitere Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen sowie zahlreiche neue Wege entstehen. Ein durchgehendes Fusswegnetz macht Spazieren und Joggen zu einem ungetrübten und ungebremsten Erlebnis. Zudem werden die Umlaufzeiten der Lichtsignale neu beurteilt und wenn möglich komfortabler eingerichtet.

*Grün für Fussgänger:
Die Umlaufzeiten der
Lichtsignale werden neu
beurteilt und abge-
stimmt.*



MASTERPLAN

Das Gebiet rund um den Bahnhof Winterthur wird in den nächsten Jahren sowohl städtebaulich wie betrieblich Schritt für Schritt aufgewertet. Der vom Stadtrat in Auftrag gegebene Masterplan Stadtraum Bahnhof koordiniert die verschiedenen öffentlichen und privaten Bauvorhaben. Auf dem gesamten Bahnhofareal entsteht eine attraktive, lebendige Begegnungszone, die sich nach allen Seiten öffnet und die Stadtteile Altstadt, Sulzerareal, Neuwiesenquartier und Archareal miteinander verbindet. Bestandteile des Masterplans sind folgende sechs Teilprojekte: Gleisquerung Stadtmitte (2. Etappe) / Rudolfstrasse / Verkehrskonzept Neuwiesen / Bahnhofplatz Süd (Busbahnhof) / Personenunterführung Nord / Veloquerung Nord.

Winterthur hat **2** Begegnungszonen, **57** Tempo-30-Zonen und seit **24** Jahren eine «Fuss- und Velo-Altstadt»



*Das Herzstück:
Der Bahnhofplatz
bekommt ein neues
grosstädtisches
Gesicht.*

BEGEGNUNGSZONE

Eine Zone in Wohn- und Geschäftsbereichen, die den Fussgängerinnen und Fussgängern für Spiel und Sport, zum Einkaufen und Flanieren oder als Begegnungsstätte zur Verfügung steht. Die Fussgänger haben immer Vortritt, dürfen überall die Fahrbahn queren, jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern.

WAS ÄNDERT SICH FÜR MICH, WENN ICH NUR LANGSAM UNTERWEGS SEIN KANN?

Nicht nur Sehbehinderte oder Menschen im Rollstuhl sind meist langsam unterwegs, wir alle kom-

men manchmal nicht wie gewohnt vorwärts. Zum Beispiel wenn wir uns mit kleinen Kindern, grossem Gepäck oder nach einem Unfall mit einer Gehhilfe fortbewegen. Neben gegenseitiger Rücksichtnahme können bauliche Veränderungen wie Trottoirabsenkungen die Mobilität erleichtern. An ausgewählten Orten bieten taktile Signale auf dem Strassenbelag sowie akustische Anzeigen an den Übergängen blinden und sehbehinderten Menschen Orientierung und Sicherheit. Neue Busse bringen Komfort für alte und junge Passagiere, mit und ohne Kinderwagen oder Rollkoffer.

◆ *Begegnungszonen, wie sie in der Schweiz seit 2002 eingeführt wurden, haben sich bewährt und verkörpern das rücksichtsvolle Miteinander von Fuss- und Autoverkehr auf ideale Weise.*

*Attraktiv und praktisch:
Das Bahnhofgebiet
wird Begegnungszone.
Die neue Veloquerung
erhält einen direkten
Zugang zur Velo-
station.*



AGGLOMERATIONS-PROGRAMM ALS ANSPORN NACHHALTIGER UMGANG MIT RAUM UND FINANZEN

WIE VIEL WERDEN DIE VORGESCHLAGENEN MASSNAHMEN KOSTEN?

Verglichen mit den Lösungsansätzen für die Verkehrsprobleme der 60er-Jahre stehen wir bei den jetzigen Aufgaben vor einer weit komplexeren Ausgangslage. Das innerstädtische Strassennetz ist weitgehend begrenzt; somit haben wir heute ein eigentliches Verteilproblem. Alle wollen vorwärtskommen, niemand will warten. Die grösste Schwierigkeit besteht also darin, den knappen Strassenraum und bei überlasteten Kreuzungen die knappe Zeit gerecht zu verteilen. Gleichzeitig geht es auch darum, die Planung für neue Verkehrsinfrastrukturbauten in die Wege zu leiten.

Es liegt auf der Hand, dass ein derart komplexes Unternehmen auch bei kostenbewusster Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden ist. Die diversen Massnahmen befinden sich zurzeit in sehr unterschiedlichen Stadien. Für einzelne Projekte wie zum Beispiel den Masterplan Stadtraum Bahnhof sind die Zahlen bekannt. Bei anderen Vorhaben werden die Kosten im Laufe des Jahres 2011 ermittelt.

ZIELVORGABEN sGVK FÜR DEN MODALSPLIT BIS 2030

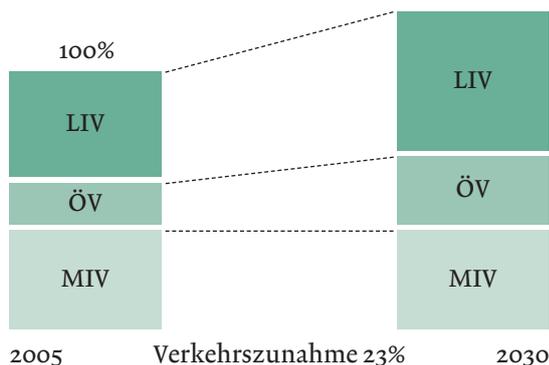
Wege der Wohnbevölkerung nach Hauptverkehrsmittel

MIV: Motorisierter Individualverkehr

ÖV: Öffentlicher Verkehr

LIV: Langsamer Individualverkehr

QUELLE: MIKROZENSUS 2005, BERICHT SGVK



WIE LASSEN SICH KOSTENGÜNSTIGE LÖSUNGEN FINDEN?

Die Einrichtung von Tempo-30- oder von Begegnungszonen lässt sich beispielsweise kostengünstig realisieren. In Zukunft sollen Sanierungsarbeiten im Sinne des sGVK umgesetzt werden. Trotz allfälliger Mehrkosten bringt dies dreifachen Nutzen: Es wird nicht nur eine Werterhaltung, sondern eine Aufwertung des Strassenraums vorgenommen, und ein beträchtlicher Teil der Kosten kann erst noch aus dem Agglomerationsprogramm gedeckt werden, was letztendlich für Stadt und Kanton eine Kostenersparnis bringt.

WER BETEILIGT SICH AN DEN KOSTEN?

Anders als etwa beim Bau von Schulhäusern oder Alterseinrichtungen sind die Investitionen in Strassen, Wege und Verkehrssteuerungen zu einem erheblichen Teil vom Kanton Zürich (Strassenabgaben/Strassenfonds) und vom Bund (Agglomerationsprogramm) finanziert. Allerdings muss die Stadt Winterthur jeweils die Planungen vorfinanzieren.

AGGLOMERATIONSPROGRAMM

Der Bund macht die Mitfinanzierung übergeordneter Verkehrsinfrastrukturen und die Sanierung lokaler Verkehrsnetze von Städten und Agglomerationen mit starker Verkehrsüberlastung von einer integrierten Planung in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Umwelt abhängig: «Die Bundesbeiträge sollen zu einer Effizienzsteigerung des gesamten Verkehrssystems in den Agglomerationen führen und die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Gesellschaft (Stau) und Umwelt (Lärm- und Luftbelastung) reduzieren.» Ein erstes Agglomerationsprogramm (AP) des Kantons Zürich wurde 2007 beim Bundesamt für Raumentwicklung eingereicht. Mitte 2012 wird der Kanton Zürich ein Agglomerationsprogramm der 2. Generation einreichen.

Die Kosten für die Erneuerung von kommunalen Strassen, Wegen und Plätzen gehen zwar zu Lasten der Stadt, lassen sich aber zu 30 bis 50 Prozent aus dem Agglomerationsprogramm finanzieren, sofern sie dessen strenge Vorgaben erfüllen. Wichtig sind eine durchgehende Finanzplanung, sowohl stadtintern als auch mit dem Kanton, eine enge Koordinierung mit Region und Kanton, ein strikter Zeitrahmen sowie eine gute Begründung

Winterthur hat insgesamt **3 Millionen m²**
 Strassenfläche mit einem Wiederbeschaffungswert
 von **650 Millionen Franken** und gibt jährlich
 rund **12 Millionen Franken** für deren Werterhalt aus



Neue Begegnungszone: Die Rudolfstrasse wird vom Durchgangsverkehr befreit und in eine Begegnungszone umgewandelt.

der Massnahmen. Der Schlüssel zum Erfolg liegt in der guten Kommunikation mit allen Interessensvertretungen, mit der Bevölkerung und mit allen internen und externen Beteiligten. Bei einem geschickten und umsichtigen Vorgehen profitieren alle.

**WAS BRINGT DAS sGVK DEM
 GEWERBE UND DEN INVESTORINNEN
 UND INVESTOREN?**

Winterthur ist nicht nur ein bevorzugter Wohnort, sondern auch ein bedeutender Bildungs- und Arbeitsplatzstandort. Das macht die Stadt für Investorinnen und Investoren attraktiv. Dieser Standortvorteil soll auch in wirtschaftlich här-

teren Zeiten zum Tragen kommen, indem die öffentliche Hand geschickt in Verkehr und öffentlichen Raum investiert. So bleibt der Wert der Anlagen erhalten. Für das Winterthurer Planungs- und Baugewerbe wird die Umsetzung des sGVK zweifellos zahlreiche direkte und indirekte Aufträge auslösen. Darüber hinaus wird die Anziehungskraft Winterthurs als Einkaufs- und Ausgehstadt durch die Einrichtung weiterer fussgängerfreundlicher Zonen zusätzlich erhöht. Zudem gilt es, die Pendlerströme und den Freizeitverkehr primär mit dem ÖV zu bewältigen, damit jene Verkehrsteilnehmenden, die auf das Auto als Transportmittel angewiesen sind, nicht im Stau stecken bleiben.

Wer trägt die Kosten?	Finanzierung	Möglicher Beitrag aus Agglomerationsprogramm	Beispiele
Kommunale Strassen	Stadt	30–50%	Tempo-30-Zonen Begegnungszonen Rychenbergstrasse
Überkommunale Strassen	Kanton (Strassenfonds)	30–50%	Zürcherstrasse Breitestrasse «Urban Boulevards»
Spezialprojekte	Stadt, Kanton und Dritte	30–50%	Masterplan Stadt- raum Bahnhof

Im Agglomerationsprogramm der 1. Generation wurde der Stadt Winterthur ein Kostenanteil von 35% zugesprochen. Im AP der 2. Generation beträgt dieser Beitrag zwischen 30 und 50%.

GELEBTE DEMOKRATIE ABSTIMMUNGS- RESULTATE, SIGNALE AUS DER BEVÖLKERUNG UND DIE ZIELE DES STADTRATS

WELCHE POLITISCHEN VORGABEN FLOSSEN INS sGVK EIN?

Masterplan Stadtraum Bahnhof vom Volk genehmigt: Im Jahr 2009 haben die Stimmberechtigten einem Rahmenkredit in der Höhe von 84 Millionen Franken mit Zweidrittelsmehrheit zugestimmt. Dadurch liegt die Ausgabenkompetenz für die einzelnen Projekte beim Grossen Gemeinderat. Im Rahmen des städtischen Gesamtverkehrskonzepts werden nun einzelne Projekte aus dem Masterplan Stadtraum Bahnhof dem Gemeinderat zur Genehmigung vorgelegt. Zum

Beispiel die Umgestaltung des Bahnhofplatzes Süd, die 2. Etappe der Gleisquerung oder die Personenunterführung Nord.

Städte-Charta vom Stadtrat unterschrieben: Die von Basel, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich erstunterzeichnete gemeinsame Charta umreist die grundsätzlichen Ziele und Entwicklungsabsichten dieser Städte für eine nachhaltige Mobilität und bildet die Grundlage für ihre Verkehrspolitik. Inzwischen wurde die Charta von mehr als fünfzig Städten unterzeichnet. Sie beinhaltet Grundsätze wie zum Beispiel:

«Verkehrssysteme sind in ihrer Gesamtwirkung zu betrachten. Einzelne Verkehrsträger sind unter dem Aspekt des nachhaltigen Umgangs mit begrenzten Ressourcen wie Raum, Energie und Geld zu planen.

In dicht besiedelten Stadträumen übernehmen nachhaltige Verkehrsformen wie der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr einen grossen Teil des Verkehrs. Diese Verkehrsformen werden prioritär behandelt.»

Diese und weitere Grundsätze sind umfassend ins städtische Gesamtverkehrskonzept eingeflossen. Nun sollen sie auch in den Alltag und ins Denken der Menschen einfließen. Und das können sie nur über konkrete Projekte. Dabei



Winterthur hat **103 646** Einwohnerinnen und Einwohner, **56** Quartier- und Ortsvereine sowie **60** Gemeinderätinnen und Gemeinderäte



*Neue Gestaltung:
Im Rahmen des Masterplans Stadtraum Bahnhof ist auch ein markantes neues Dach für den Busbahnhof vorgesehen.*

müssen die Hinweise aus der Bevölkerung und von den Verbänden jeweils mitberücksichtigt werden.

Gegenvorschlag zur Umverkehr-Initiative vom Grossen Gemeinderat gutgeheissen:

Die Initiative des Vereins Umverkehr vom 25. November 2008 «zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Winterthur» forderte den Schutz der Bevölkerung und der Umwelt vor den negativen Auswirkungen des Strassenverkehrs. Der Stadtrat erarbeitete einen Gegenvorschlag, der am 18. April 2011 vom Grossen Gemeinderat mit zwei Änderungen gutgeheissen wurde. Da niemand das Referendum ergriff und das Komitee schliesslich seine Initiative zurück-

zog, ist der Gegenvorschlag somit rechtskräftig. Das sGVK nimmt unter anderem eines der Hauptziele des verabschiedeten Gegenvorschlags auf: Der Anteil des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs soll um 8 Prozentpunkte erhöht werden.

*Im Sinne der Städte-Charta:
Nachhaltige Verkehrsformen wie ÖV, Fuss- und Veloverkehr werden prioritär behandelt.*



DAS ERFOLGSREZEPT EIN DURCHDACHTES KONZEPT MIT KOMPETENTEN BETEILIGTEN UND GUTEN AUSSICHTEN

WER WAR AM sGVK BETEILIGT?

Das städtische Gesamtverkehrskonzept ist nur erfolgreich, wenn es auch der Region dient und von Region und Kanton mitgetragen wird. Die Stadt Winterthur und der Kanton haben gemeinsam festgelegt, wie das sGVK erarbeitet werden sollte, und dazu ein externes Büro beigezogen, das den Prozess vorbereitet und geführt hat.

So wurden drei interdisziplinäre Testplanungsteams aus den Bereichen Verkehr und Städtebau eingeladen, um Ideen zu entwickeln. Diese wiederum wurden an zahlreichen Workshops mit Fachleuten sowie Politikerinnen und Politikern aus Stadt, Region, Kanton und Bund ausgiebig diskutiert. Zudem waren zahlreiche Interessenverbände wie ACS, TCS, agil-mobil, Fussverkehr Schweiz, Pro Velo oder VCS sowie der Planungsverband Region Winterthur und Umgebung (RWU) am Prozess beteiligt, sei es als Mitarbei-

DIE MEINUNG DES EXPERTEN

Zur Frage, ob sich Klima- und Energieprobleme mit Technik lösen lassen, meinte der ETH-Professor Lino Guzzella:

1/3 lässt sich technisch lösen

1/3 geschieht durch Verhaltensänderungen

1/3 wird von verschiedenen anderen Faktoren bestimmt

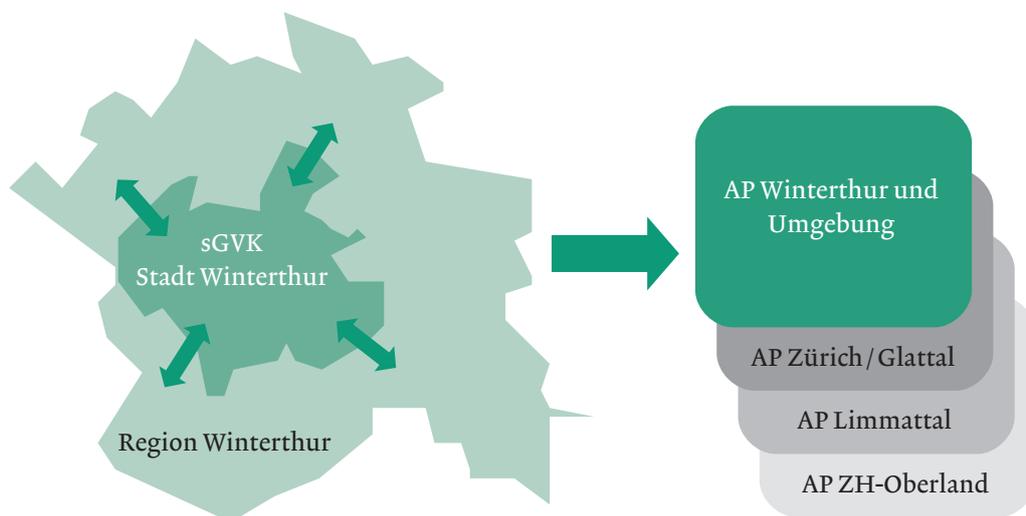
Zitiert aus «Das Magazin» Nr. 3 vom 22.01.2011

tende oder als Beobachtende. Das sGVK ist somit ein von vielen Beteiligten gemeinsam erarbeitetes und sorgfältig auf verschiedene Bedürfnisse abgestimmtes Konzept.

WO STEHEN WIR HEUTE IM PLANUNGSPROZESS UND WIE GEHT ES WEITER?

Die Konzeptphase sowie die öffentliche Vernehmlassung sind abgeschlossen. Das sGVK wird mehrheitlich als guter Ansatz für die Entwicklung des städtischen Verkehrssystems bis ins Jahr 2030 angesehen. Insbesondere Schlüsselprojekte wie ÖV-Hochleistungskorridor, ÖV-Querung Grüze sowie die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze geniessen grossen Rückhalt. Die inhaltlichen Änderungen und Ergänzungen sind in die Überarbeitung des Berichts eingeflossen. Am 6. Juli 2011 hat der Stadtrat das bereinigte sGVK zustimmend zur Kenntnis genommen und dem Kanton übergeben, mit dem Hinweis, dass es noch dem Grossen Gemeinderat zur zustimmenden Kenntnisnahme unterbreitet wird.

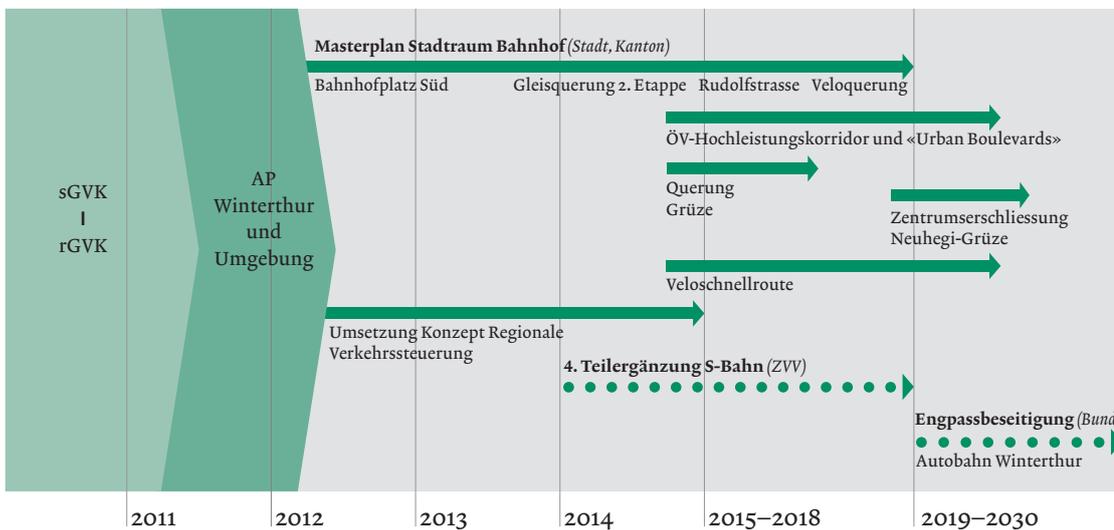
DAS sGVK UND SEINE EINBETTUNG INS AGGLOMERATIONS- PROGRAMM (AP)



In der Freizeit werden durchschnittlich **15 km** pro Tag zurückgelegt, **8,7 km** davon mit dem Auto, **1,8 km** zu Fuss oder mit dem Velo



Die Inhalte des sGVK werden ins Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung der 2. Generation überführt. Zudem werden grobe Kostenannahmen getroffen. Bis Mitte 2012 müssen die Agglomerationsprogramme vom Kanton an den Bund eingereicht werden.



DIE EINZELNEN ETAPPEN DER UMSETZUNG

sGVK-Massnahmen
 übergeordnete Massnahmen

IMPRESSUM

Herausgeberin

Stadt Winterthur
Departement Bau
Amt für Städtebau
Technikumstrasse 81
8402 Winterthur
Telefon +41 (0)52 267 54 62
www.staedtebau.winterthur.ch
staedtebau@win.ch

Projektleitung

Dominik Ramp, Projektleiter Raum-
und Verkehrsplanung

Konzept und Redaktion

Michael Hauser, Stadtbaumeister
Andreas Friolet, Informationschef

Text

Liz Sutter, Journalistin

Weitere Mitwirkende

Peter Baki, Leiter Raum- und
Verkehrsplanung
Raffael Noesberger, Gesamtleiter
Verkehr
Mark Würth, Stadtentwickler
Fritz Zollinger, Projektleiter
Stadtentwicklung

Grundlage dieser Broschüre
bildet der Schlussbericht «städtisches
Gesamtverkehrskonzept Winterthur
(sGVK 2010)»

Grafische Gestaltung

Husmann & Partner, Winterthur
Visuelle Kommunikation
grafik@husmann.ch
www.husmann.ch

Fotos

Christian Beutler

Druckvorstufe

Walker dtp, Winterthur

Druck

Mattenbach AG, Winterthur

Auflage

300 Exemplare

Ausgabe

September 2011

Winterthur hat **382** km Strassen, **175** km Velowege,
81 Stadtbusse mit **136** Haltestellen,
10 Bahnhöfe und **1** städtisches Gesamtverkehrskonzept