Stadt Winterthur

# Kommunaler Richtplan Winterthur

**April 2026,**
**Stand Festsetzung Stadtparlament**

Räumliche Entwicklungsperspektive
WINTERTHUR 2040

## Behördenverbindliche Elemente des Winterthurer Richtplans sind violett hinterlegt.

Karteneinträge sind ebenso behördenverbindlich, ausser als «orientierend» bezeichnete Einträge oder Karten.

## Dieses Symbol steht für Massnahmen mit besonderer Bedeutung

- Legislaturschwerpunkt
- Schwerpunkträume, kurz- bis mittelfristige Massnahmen
- BZO-relevant
- «Netto-Null-relevant»

Zu Kapiteln, die mit diesem Symbol versehen sind, finden sich weiterführende Informationen in den separaten Erläuterungen zum kommunalen Richtplan.

# Kommunaler Richtplan Winterthur

## April 2026,
## Stand Festsetzung Stadtparlament

Vom Stadtparlament festgesetzt mit Beschluss Parl.-Nr. 2024.74 vom April 2026
Von der Baudirektion genehmigt mit BDV Nr. ..... vom .....

# Inhalt


## Winterthurer Richtplanung 6

Von Winterthur 2040 zum kommunalen Richtplan 6
Planungsebenen und Verbindlichkeit 6
Verfahren und Mitwirkung 8
Dynamischer Richtplan 8
Revision(en) Bau- und Zonenordnung 9

## Räumliche Entwicklung Stadt Winterthur 10

Winterthur 2040 – Die «Stadt der kurzen Wege» 10
Öffentlicher Stadtraum 14
Wachstum bis 2040 und BZO-Reserven 14
Netto-Null 2040 15
Mehrwertausgleich 17
Sozialverträgliche räumliche Entwicklung 17

## A Schwerpunkträume und starke Quartiere 21

A.1 Schwerpunkträume 22
A.2 Starke Quartiere 47

## S Siedlung 63

S.1 Bauliche Verdichtung und Transformation 64
S.2 Gebiete mit Zentrumsfunktion 70
S.3 Arbeitsplatzgebiete 79
S.4 Höhenentwicklung 83
S.5 Ortsbildschutz 86

## F Freiraum 89

F Freiraum 90
F.1 Innerstädtischer Freiraum 91
F.2 Stadtrandpark und Schwerpunkträume Freiraum 104
F.3 Regiopark 126
F.4 Naturschutz und Biodiversität 131

## M Mobilität 135

M.1 Gesamtstrategie Mobilität 136
M.2 Fussverkehr 144
M.3 Veloverkehr 153
M.4 Öffentlicher Verkehr 161
M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV) 167
M.6 Urbane Logistik 173
M.7 Kombinierte Mobilität und Parkierung 178

## Ö Öffentliche Bauten und Anlagen 185

Ö Öffentliche Bauten und Anlagen 186
Ö.1 Sicherheitsbauten 189
Ö.2 Alter und Pflege 190
Ö.3 Volksschule 192
Ö.4 Sportanlagen 195
Ö.5 Kultur und Begegnung 200
Ö.6 Werkbauten 203

## V Ver- und Entsorgung 205

V Ver- und Entsorgung 206
V.1 Versorgung: Kommunaler Energieplan 207
V.2 Entsorgung 212
V.3 Kreislaufwirtschaft 218
V.4 Stromversorgung 220

## Anhang 223

# Winterthurer Richtplanung

## Das Wachstum der Stadt gut gestalten

**Winterthur wächst und wird das auch in den nächsten Jahren tun. Wo wohnen, arbeiten und studieren die Menschen künftig? Wie bewegen sie sich durch die Stadt? Wie werden die Natur- und Freiräume trotz Verdichtungsdruck erhalten und aufgewertet? Der kommunale Richtplan zeigt auf, mit welchen Massnahmen die Stadt den nötigen Lebensraum schafft.**

## Von Winterthur 2040 zum kommunalen Richtplan

Die Räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040 (W2040) legt die Grundzüge der räumlichen Entwicklung für die wachsende Stadt fest. Sie dient als strategisches Steuerungsinstrument («Kompass») für die raumplanerische, städtebauliche, verkehrliche und freiräumliche Entwicklung von Winterthur. Die Herausforderungen, denen sich die Stadt in den nächsten 20 Jahren stellen muss, sind vielfältig. Treiber sind das anhaltende Bevölkerungswachstum, eine gleichzeitig älter, jünger und individueller werdende Gesellschaft, die zunehmende Digitalisierung, die Abkehr von fossilen Brennstoffen, eine sich rasch verändernde Arbeitswelt, hohe Mobilitätbedürfnisse sowie der fortschreitenden Klimawandel und eine schwindende Biodiversität.

Auf Basis von W2040 zeigt der kommunale Richtplan (komRP) auf, mit welchen räumlichen Massnahmen die städtischen Behörden die Herausforderungen in Angriff nehmen, welche Standorte für öffentliche Interessen gesichert werden müssen und wie die Massnahmen auf die kantonalen, regionalen sowie die weiteren kommunalen Vorgaben abgestimmt werden.

Der kommunale Richtplan 1998 wird aufgehoben. Er beruht auf den damaligen Entwicklungsvorstellungen, die weitgehend als überholt gelten. Gleichzeitig wird eine Vielzahl an räumlichen Strategien und Konzepten in den neuen Richtplan überführt. Dies gilt insbesondere auch für das städtische Gesamtverkehrskonzept sGVK 2010.

## Planungsebenen und Verbindlichkeit

Die Richtplanung entfaltet ihre Wirkung im Zusammenspiel zwischen kantonalen, regionalen und kommunalen Richtplänen (§§ 30 f. PBG). Die Planungen der unteren Stufen haben den Vorgaben der oberen Stufe zu entsprechen. So wird beispielsweise das Siedlungsgebiet über den ganzen Kanton durch den kantonalen Richtplan verbindlich festgelegt. Handlungsspielraum besteht

bei Themen, die übergeordnet nicht abschliessend geregelt oder auf kommunaler Ebene zu konkretisieren sind. Führen neue Erkenntnisse, beispielsweise auf Grundlage von W2040 oder den Netto-Null Zielen 2040, zu Abweichungen, werden diese im komRP aufgezeigt und Anträge zu Anpassungen an den übergeordneten Richtplänen formuliert.

Weil auf kommunaler Stufe lediglich der Verkehrsrichtplan zwingend ist, besteht in den anderen Themenbereichen ein grösserer Handlungsspielraum für die Stadt.

Ein Vorhaben gilt als relevant für den komRP, wenn
- der vorgesehene Standort Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung zeigt (insbesondere auf Bodennutzung, Verkehr, Besiedlung oder Umwelt);
- Schnittstellen zu anderen raumwirksamen Tätigkeiten bestehen und unterschiedliche Interessen aufeinander abzustimmen sind;
- das Vorhaben und die daraus resultierenden Massnahmen von strategischer und politischer Bedeutung sind.

Die Richtplanung schafft die planerischen Voraussetzungen für eine spätere Realisierung von Planungen und Projekten. Im Unterschied zur «statischen» Bau- und Zonenordnung (BZO) handelt es sich beim Richtplan um ein «Prozessinstrument». Die Umsetzung erfolgt mit unterschiedlichen Instrumenten, wobei Änderungen der BZO und Gestaltungspläne nur einen Teil des Umsetzungsspektrums darstellen. Genauso wichtig sind Landsicherungen, weitergehende Konzepte und Masterpläne oder die Umsetzung über konkrete Projekte. Erst auf Stufe Projektierung erfolgt auch eine verbindliche Finanzierungsplanung.

Der Konkretisierungsgrad von Massnahmen und Planeinträgen kann unterschiedlich ausfallen. Oft ist es wichtig, bereits zu einem frühen Zeitpunkt auf künftige Planungen und mögliche Interessenkonflikte hinzuweisen (im Sinne einer Vororientierung). Von einem Zwischenergebnis ist die Rede, wenn bereits gesicherte Erkenntnisse vorliegen, welche im Richtplan verankert werden, während die entsprechende Planung noch läuft. Bei einer Festsetzung ist die Planung abgeschlossen, es fehlt lediglich die Umsetzung mit geeigneten Instrumenten. Der Richtplan ist nicht parzellenscharf. Die Festlegungen und Karteneinträge beinhalten je nach Sachbereich einen mehr oder weniger grossen Anordnungsspielraum. Konkretisierungen erfolgend in den nachfolgenden Planungsschritten.

Der Koordinationsstand **Festsetzung** zeigt, wie die raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abgestimmt sind. Ein Vorhaben wird als Festsetzung bezeichnet, wenn die Machbarkeit grob geklärt und die Interessenabwägung auf Stufe Richtplan im positiven Sinne abgeschlossen ist.

Der Koordinationsstand **Zwischenergebnis** zeigt, welche raumwirksamen Tätigkeiten noch nicht aufeinander abgestimmt sind und was vorzukehren ist, um eine zeitgerechte Abstimmung zu erreichen. Ein Vorhaben wird als Zwischenergebnis bezeichnet, solange die Interessenabwägung nicht vollständig durchgeführt ist.

Der Koordinationsstand **Vororientierung** zeigt, welche raumwirksamen Tätigkeiten sich noch nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen Mass umschreiben lassen, aber erhebliche Auswirkungen auf Raum und Umwelt haben können. Ein Vorhaben wird als Vororientierung bezeichnet, wenn dieses erst in den Grundzügen bestimmt ist, die räumlichen Auswirkungen nicht geklärt sind und Grundlagen für die Durchführung der Interessenabwägung weitgehend fehlen.

Richtplanmassnahmen, welche programmatischer Natur sind (z. B. Testplanungen oder Masterpläne) wird kein Koordinationsstand zugeordnet. Diese Massnahmen werden mit einem **Ø** markiert.

**Verfahrensablauf**

Der Umsetzungshorizont einer Massnahme kann kurz-, mittel- oder langfristig sein:
- Kurzfristig: Umsetzung bis 2026;
- Mittelfristig: Umsetzung bis 2030;
- Langfristig: Umsetzung nach 2030.

Der Umsetzungshorizont bezieht sich jeweils auf die entsprechende Planungsaufgabe und nicht auf die Realisierung vor Ort.

Der Richtplan ist **behördenverbindlich**, d.h. er verpflichtet die Verwaltung und Behörden der Stadt. Mit der Genehmigung durch den Kanton wird er auch für kantonale Stellen verbindlich. Der komRP richtet sich zudem an Planungsbüros und Verbände mit Bezug zu Planungsthemen, ohne jedoch für diese Akteure direkt verbindlich zu sein.

**Behördenverbindliche Elemente des Winterthurer Richtplans sind violett hinterlegt.** Karteneinträge sind ebenso behördenverbindlich, ausser als «orientierende Inhalte» bezeichnete Einträge oder sogenannte «Themenkarten».

## Verfahren und Mitwirkung

Der Richtplan wird vom Stadtparlament festgesetzt (§ 32 Abs. 3 PBG und Art. 18 Abs. 1 lit. a GO) und von der kantonalen Baudirektion genehmigt (§ 2 lit. b PBG).

Alle interessierten Personen, Behörden, Vereine und Parteien haben Gelegenheit, sich während der öffentlichen Auflage von 60 Tagen zum Inhalt des komRP zu äussern (§ 7 Abs. 1 und 2 PBG). Über die nicht berücksichtigten Einwendungen wird ein Bericht verfasst und mit der Festsetzung beschlossen (§ 7 Abs. 3 PBG). Im Unterschied zu anderen Planungsverfahren (Änderungen BZO, Gestaltungspläne, etc.) findet keine zweite öffentliche Auflage («Rekursauflage») statt.

## Dynamischer Richtplan

Der komRP wird digital auf der städtischen Webseite und dem Stadtplan (GIS) nachgeführt. Das Stadtparlament bzw. die Sachkommission Stadtbau (SBK) wird in Form eines Reporting über den Stand der Planungen informiert. Der Fortschritt der Umsetzung wird regelmässig überprüft, um Abweichungen von den Zielen zu erkennen und Massnahmen entsprechend anzupassen oder neu festzulegen. Im Bereich Mobilität wird das Monitoring in Form des Städtevergleichs Mikrozensus (Stadt Winterthur, Tiefbauamt) beibehalten und ein besseres Zählnetz aufgebaut.

### Flächensicherung und Früherkennung von Entwicklungen gehen Hand in Hand

**Mit der wachsenden Stadt nimmt die Nutzungskonkurrenz zu und die verfügbaren Flächen werden knapp. Zusätzliche Flächen für öffentliche Bauten und Anlagen (insbesondere auch für Schulraum) müssen frühzeitig gesichert werden. Notwendig ist eine enge Zusammenarbeit unter den involvierten Amtsstellen sowie ein «Radar», der räumliche Entwicklungen früh erfasst.**

# Revision(en) Bau- und Zonenordnung

Der vorliegende komRP ist viel mehr als «nur» Grundlage für künftige Revisionen der Bau- und Zonenordnung (BZO). Mit Ausnahme der grossen Gebietsplanungen (insbesondere in den Schwerpunkträumen), die voraussichtlich zu Änderungen der BZO führen und mittels Gestaltungsplänen umgesetzt werden, sind es vergleichsweise wenige Massnahmen, welche direkt BZO relevant sind. Von den insgesamt rund 100 Massnahmen des vorliegenden Richtplans sind es lediglich ein Dutzend. Ob diese Änderungen im Rahmen einer grossen Revision umgesetzt oder im Rahmen von themen- oder gebietsspezifischen Teilrevisionen behandelt werden, ist noch offen. Unter anderem sind folgende Themen gesetzt oder zeichnen sich bereits ab: Harmonisierung der Baubegriffe (IVHB), Klimaanpassung und Kaltluftversorgung (► F.1.2.4 BZO-Revision zur Klimaanpassung), ISOS, KOBI/Kernzonen (► S.5.1 «Drei-Schritte-Methodik» erarbeiten und flächendeckend anwenden), Zentrumszonen (u. a. ► S.2 Gebiete mit Zentrumsfunktion).

# Räumliche Entwicklung Stadt Winterthur

## Winterthur 2040 – Die «Stadt der kurzen Wege»

**Innert kurzer Zeit zu Fuss oder mit dem Velo alles erreichen, was es für den Alltag braucht – das ist die Idee der Stadt der kurzen Wege. Winterthur bietet diese Qualität in vielen seiner Quartiere schon heute. In kurzer Distanz gibt es Läden, Restaurants und Arztpraxen, öffentliche Dienstleistungen sowie Plätze, Schulen, Sportanlagen und Wälder. Der komRP zeigt auf, wie diese Stärken weiter ausgebaut werden und noch mehr attraktiver Lebensraum entstehen kann.**

Das Bild kennen alle Winterthurerinnen und Winterthurer: In den Morgen- und Abendstunden staut sich der Verkehr entlang der Hauptachsen, für die Busse ist kein Durchkommen. Es pendeln immer mehr Menschen, die Arbeitswege sind länger geworden.

Was kann Winterthur tun, damit die Stadt für alle attraktiv bleibt? Die Idee der Nachbarschaft der kurzen Wege beschreibt einen Lösungsansatz: Im Radius von rund 500 Metern befindet sich alles, was es für den Alltag braucht. Die Bäckerei, der Coiffeursalon, die Apotheke und die Atztpraxis, das Café, die Bushaltestelle oder der Bahnhof, die Schule und die Kindertagesstätte sind vom Wohnort in Gehdistanz erreichbar. Die Bibliotheken sind von hoher Bedeutung und können sich künftig zu Dienstleistungszentren weiterentwickeln. Je vielfältiger und dichter das Angebot an Nutzungen ist, desto mehr Wege werden zu Fuss und mit dem Velo zurückgelegt. Vor allem steigt für viele die Chance, im Umkreis auch eine Arbeit zu finden.

Wenn ein Drittel der Bevölkerung in einer Nachbarschaft der kurzen Wege lebt, kann das durch das Auto verursachte Verkehrsvolumen halbiert werden. Der kostbare Raum wird für Wohnungen, Spielplätze, für Begegnung und Nachbarschaft genutzt – für mehr Lebensqualität.

Mit dem komRP steuert die Stadt in strategischer Hinsicht, wo wie viele Arbeitsplätze, wie viel Wohnraum, welche Verkehrswege und Freiräume geschaffen werden. Die Voraussetzungen für die

Stadt der kurzen Wege sind in Winterthur hervorragend – diese Chance soll bis 2040 und darüber hinaus weiter genutzt werden.

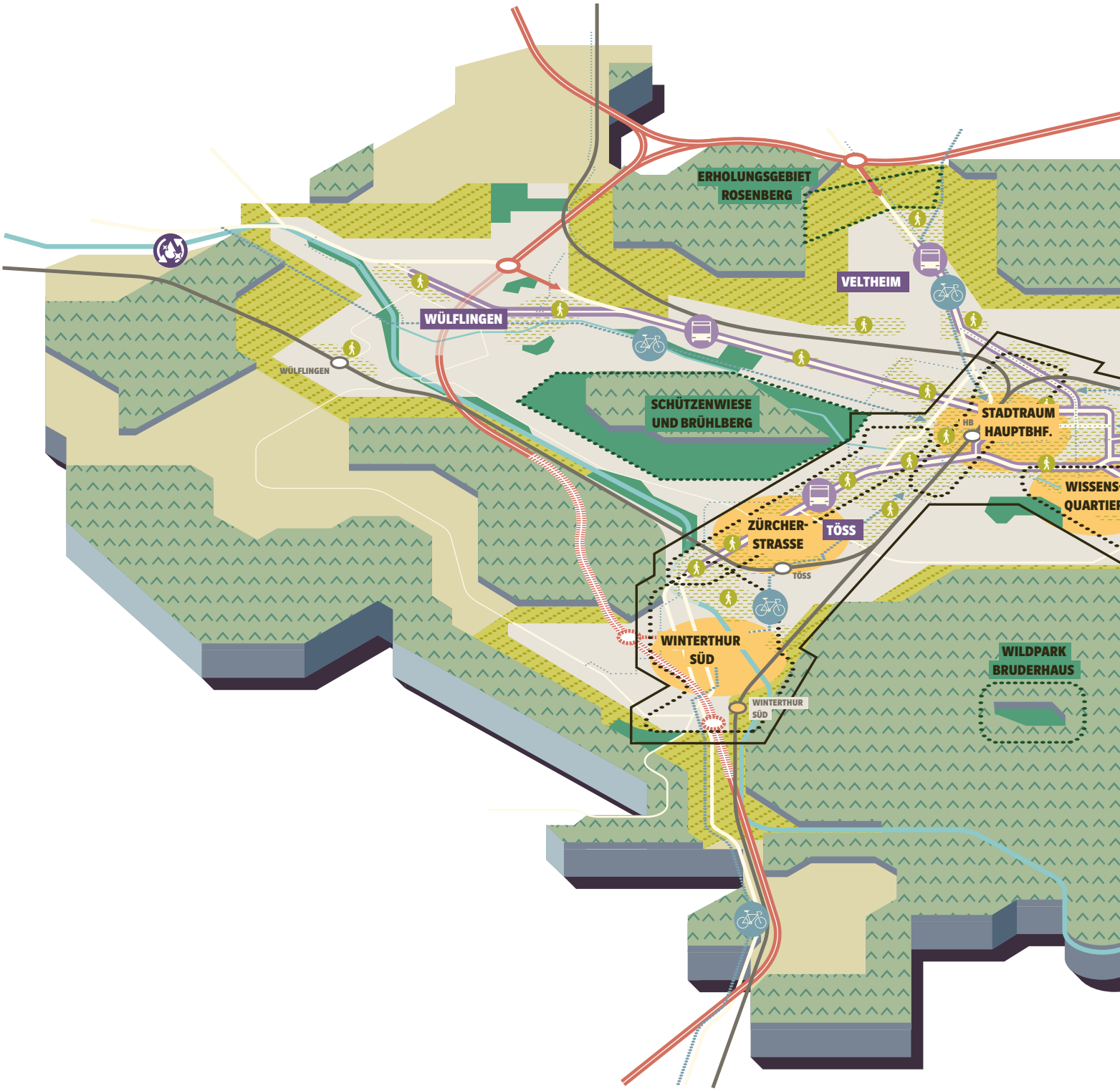
Dazu wird das zukünftige Wachstum primär auf den Kernbereich Winterthurs gelenkt, der als **urbanes Rückgrat** bezeichnet wird. Wirbelsäulenartig erstreckt es sich von Töss nach Oberwinterthur. Als Verbindungsstrang ist es durch Hauptverkehrsachsen und Bahnhofhöfe hervorragend erschlossen. Die Nutzungsvielfalt wird weiter erhöht und Begegnungsräume werden ausgebaut und attraktiver gestaltet.

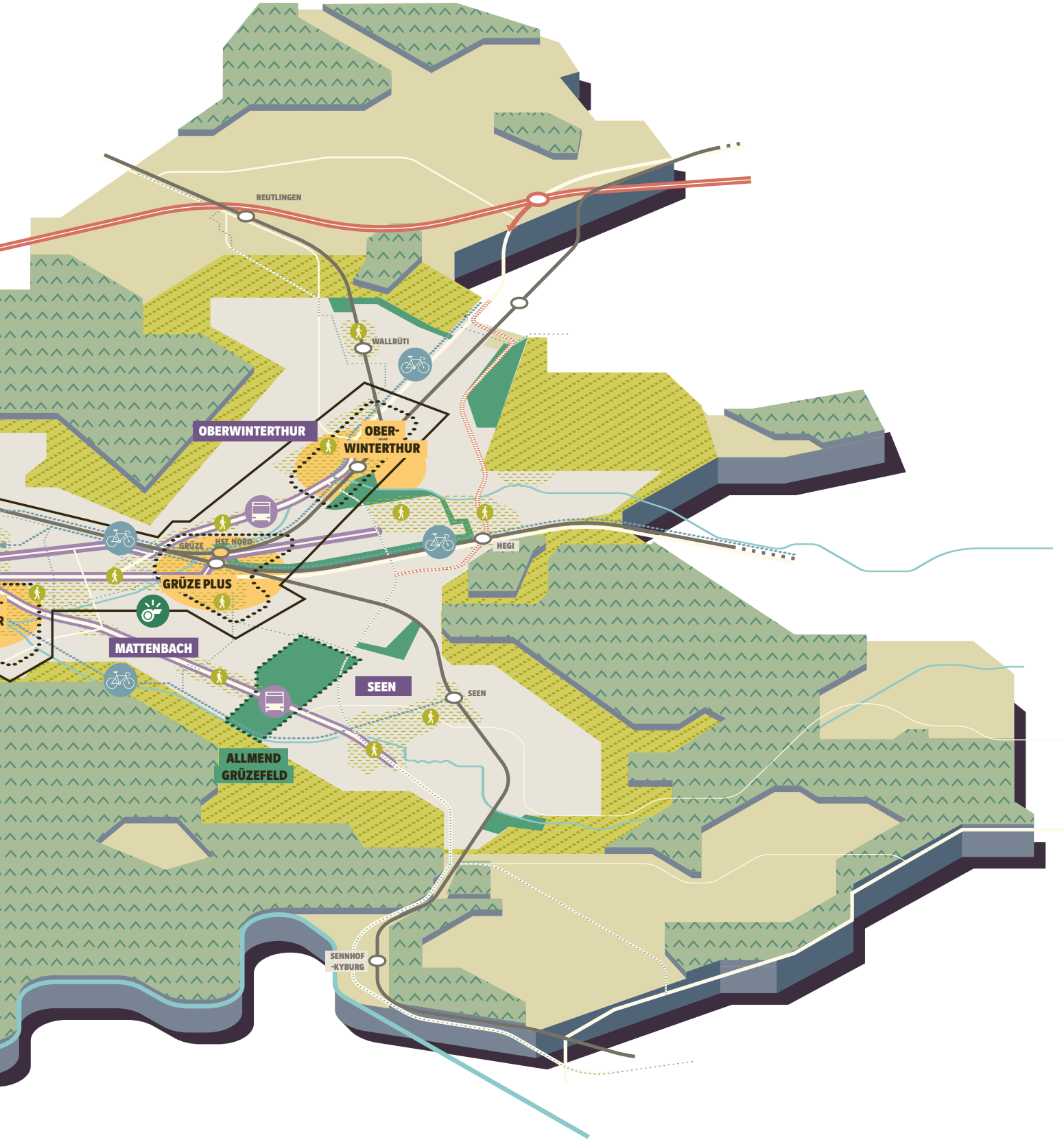
Die Potenziale für Wachstum und Verdichtung sind im urbanen Rückgrat unterschiedlich verteilt. So gibt es Bereiche, die sich durch Transformation dynamisch entwickeln und eine städtebauliche Neuordnung mit hoher baulicher Dichte sowohl für Wohnraum, Arbeitsplätze, Kultur, Verkaufsflächen und Dienstleistungen ermöglichen. Dies sind in erster Linie die **sechs Schwerpunkträume** Winterthur Süd, Zürcherstrasse, Gleiskorridor und Hauptbahnhof (neu: Stadtraum Hauptbahnhof), Wissensquartier, Grüze Plus und Oberwinterthur. Sie sind auch für die Positionierung von Winterthur als Technologie- und Innovationsstandort und damit für das wirtschaftliche Wohlergehen der Stadt von zentraler Bedeutung. Es gibt jedoch auch stabile Bereiche. Dort spielen u. a. der Erhalt des städtebaulichen Erscheinungsbilds sowie Denkmal- und Ortbildschutz eine wichtige Rolle.

Die **Quartiere** und die alten Dorfkerne werden damit vom Wachstumsdruck entlastet und behutsam weiterentwickelt. Gebietsweise, wo quartier- und sozialverträglich, sollen Verdichtungen im Bestand auch ausserhalb vom Rückgrat gefördert werden. Auf eine gute soziale Durchmischung wird geachtet. Die Quartiere stehen bereits heute für «das gute Leben in der Stadt». Zentral ist die Verbesserung der Aufenthalts- und Versorgungsqualität. Fussverkehrsteppiche und attraktive Winterthurer Velorouten ermöglichen es Jung und Alt, Wege für den täglichen Bedarf, Freizeit, Arbeit und Wohnen vorrangig zu Fuss oder mit dem Velo zurückzulegen.

Die innerstädtischen **Freiräume** bilden ein grün-graublaues Netz. Grünräume werden vernetzt, Aufenthaltsqualitäten neu geschaffen. Mit Bäumen, neuen Grünräumen und der Aufwertung von Gewässern wird dem Stadtklima Rechnung getragen und die Aufheizung im Sommer reduziert. Die Umsetzung gelingt auch durch die konsequente Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr (MIV) auf stadt- und umweltverträgliche Verkehrsträger wie den öffentlichen Verkehr, Velo- und Fussverkehr.

Der **Stadtrandpark** ist aus den jeweiligen Quartieren heraus schnell und sicher erreichbar und bildet den grünen Rahmen von Winterthur. Er wird als Naherholungs-, Natur- und Erlebnisraum behutsam weiterentwickelt und beinhaltet die Schwerpunkträume Freiraum Schützenwiese/Brüelberg, Allmend Grüzefeld, Erholungsgebiet Rosenberg und Wildpark Bruderhaus.


ERHOLUNGSGEBIET
ROSENBERG
VELTHEIM
WÜLFLINGEN
WÜLFLINGEN
SCHÜTZENWIESE
UND BRÜHLBERG
STADTRAUM
HAUPTBHF.
HB
WISSENS
QUARTIER
ZÜRCHER-
STRASSE
TÖSS
TÖSS
WINTERTHUR
SÜD
WINTERTHUR
SÜD
WILDPARK
BRUDERHAUS


REUTLINGEN
WALLRÜTI
OBERWINTERTHUR
OBER-
WINTERTHUR
GRÜZE
HST. NORD
HEGI
GRÜZE PLUS
MATTENBACH
SEEN
SEEN
ALLMEND
GRÜZEFELD
SENNHOF
-KYBURG

## Öffentlicher Stadtraum

Der öffentliche Stadtraum ist die «Visitenkarte» der Stadt und Spiegel des gesellschaftlichen Wandels. Er ist der Kitt, welcher die Stadt zusammenhält, an ihm misst sich die Attraktivität und die Erreichbarkeit der vielfältigen Nutzungen, die eine Stadt ausmachen. Bevölkerungswachstum, Verdichtung und Wandel des gesellschaftlichen Lebens bringen Veränderungen mit sich, der Nutzungsdruck auf den öffentlichen Stadtraum nimmt zu. Qualität und Sicherheit im öffentlichen Raum werden zunehmend als Standortfaktor erkannt. Gut gestaltete öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität sind identitätsstiftend und tragen entscheidend zur Lebensqualität und zur Attraktivität einer Stadt bei. Der öffentliche Raum ist für alle zugänglich und zeichnet sich durch eine hohe Nutzungsvielfalt aus, welche das gesamte Spektrum der Gesellschaft in seiner kulturellen und sozialen Vielfalt beinhaltet. Dazu hat sich der Stadtrat in den Leitsätzen zur Nutzung des öffentlichen Raums bekannt (SR.20.755-3):

- Die Nutzung des öffentlichen Raums ist kulturell und sozial vielfältig. Bei hohem Nutzungsdruck wird eine Verteilung angestrebt.
- Die öffentlichen Räume sind identitätsstiftend und einladend. Das hat seinen Preis.
- Der öffentliche Raum gehört allen und wird auf unterschiedliche Weise angeeignet.

Mit der Zunahme des motorisierten Verkehrs, insbesondere ab der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts, kam bei der Gestaltung von öffentlichen Räumen die Aufenthaltsqualität oft zu kurz. Die langfristige Transformation von reinen Verkehrsflächen zum vielseitigen öffentlichen Stadtraum ist eine der zentralen Aufgaben der nächsten Jahre. Auch stadtklimatische Aspekte sind künftig entscheidend: Durch Verschattung, verstärkte Entsiegelung und nachhaltiges Wassermanagement leistet der öffentliche Stadtraum einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas.

## Wachstum bis 2040 und BZO-Reserven

Aus kantonaler Sicht gehört die Stadt Winterthur zum Handlungsraum «Stadtlandschaft». Dieser zeichnet sich durch überdurchschnittliche Nutzungsdichte und Entwicklungsdynamik aus. Auch in Zukunft wird hier der grösste Anteil der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung des Kantons erwartet. Für Winterthur bietet sich die Chance, seine urbanen Qualitäten auszubauen. Das Wachstum muss einhergehen mit einer qualitätsvollen Entwicklung.

Winterthur wächst um etwa 750 bis 1500 Einwohnerinnen und Einwohner pro Jahr und wird gemäss den kantonalen und städtischen Prognosen bis 2040 weiterwachsen. Ende 2022 leben rund 120 000 Personen in Winterthur, 75 000 Beschäftigte gehen in Winterthur einer Arbeit nach (STATENT, 2020) und alleine an der ZHAW studieren rund 10 500 Personen (ZHAW, Stand 2022).

Bis 2040 wird die Bevölkerungszahl gemäss Bevölkerungsprognose der Stadt (2019) um 15 000 auf 135 000 Einwohnerinnen und Einwohner ansteigen.

Hält das Wachstum der Studierendenzahlen der ZHAW unvermindert an, ist bei einem jährlichen Zuwachs von rund 2% bis ins Jahr 2032 mit zusätzlich 2500 Studierenden, d. h. total gut 13 000 Studierenden, zu rechnen. Der Berufsbildungsbereich in Winterthur ist in den letzten Jahren ebenfalls stark gewachsen, teilweise weit über das Wachstum der ZHAW hinaus.

Zugleich hat die Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU) im regionalen Richtplan von 2016 das Wunschziel formuliert, bis ins Jahr 2030 neue 40 000 Arbeitsplätze in der Region Winterthur anzusiedeln, was einer Zunahme von ca. 50% entspricht.

Um der Zersiedelung entgegenzuwirken, muss die nötige Entwicklung nach innen erfolgen, d. h. in den bereits bebauten Gebieten und auf freien Flächen innerhalb des Siedlungsgebiets. Gemäss Berechnungen verfügt Winterthur bereits im Rahmen der heutigen Bau- und Zonenordnung über genügend Entwicklungsreserven für die kommenden Jahre. Im urbanen Rückgrat schafft die Stadt zusätzliche Entwicklungsmöglichkeiten und lenkt so das künftige Wachstum räumlich (► S.1 Bauliche Verdichtung und Transformation).

## Netto-Null 2040

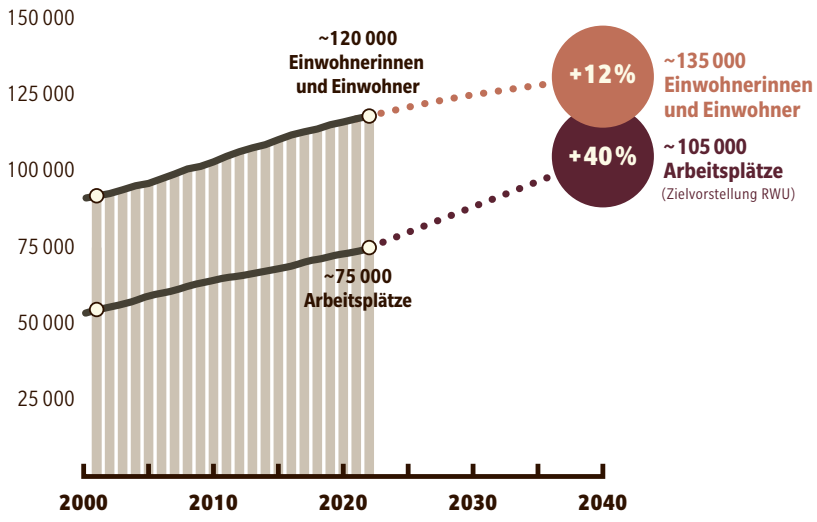
Die Winterthurer Bevölkerung sprach sich am 28. November 2021 deutlich für das Klimaziel Netto-Null Treibhausgasemissionen bis 2040 aus. Die Dringlichkeit der Klimakrise erfordert, dass das Umsetzungstempo erhöht und zusätzliche Massnahmen eingeführt werden. Unter anderem soll die Anzahl und Leistung fossiler Heizungssysteme bis 2028 um einen Drittel verringert werden (► V.1 Versorgung: Kommunaler Energieplan). Weitere Schwerpunkte liegen in der Förderung der nachhaltigen Mobilität, im Ausbau der Produktion erneuerbarer Energien und im Umgang mit dem Gebäudebestand (graue Energie, Baustoffkreislauf/Kreislaufwirtschaft).

In der Stadt Winterthur wie auch in der ganzen Schweiz ist der motorisierte Strassenverkehr für einen grossen Teil der Treibhausgasemissionen verantwortlich und mitunter der Sektor mit den höchsten Emissionen. Die erarbeitete Studie «Netto-Null-Szenarien im Strassenverkehr der Stadt Winterthur» liefert dazu die entsprechenden Grundlagen. Im Vordergrund steht dabei das Zwischenziel 2033, welches eine Reduktion auf jährlich höchstens eine Tonne $CO_2$ pro Kopf fordert, wovon 0,2 Tonnen $CO_2$ pro Kopf für den Strassenverkehr vorgesehen sind.

Die Kurzstudie zeigt klar auf, dass die verkehrlichen Ziele der Stadt Winterthur aus W2040, welche eine Abnahme des MIV-Modalsplits (als Anteil der Gesamtanzahl Wege) von heute 42 % auf 27 % (ohne Durchgangsverkehr) im Jahr 2040 vorsieht, nicht ausreichen, um die Treibhausgasreduktionsziele zu erreichen. Auch eine gleichzeitig sehr schnelle und vollständige Elektrifizierung des motorisierten Strassenverkehrs kann die Emissionen nicht in der gewünschten Geschwindigkeit absenken.

Zur Einhaltung des Zwischenziels für das Jahr 2033 ist neben einer raschen Elektrifizierung auch eine starke Abnahme der motorisierten Fahrleistung erforderlich. Aus der hier erwähnten Studie und unter Berücksichtigung weiterer Studien u. a. der

**Anzahl Einwohnende der Stadt Winterthur und Prognose 2001–2040**



Stadt Zürich und des Bundes lässt sich Folgendes schliessen:

## Ziel Modalsplit-Anteil MIV

Der MIV-Anteil bis 2040 ist von heute 42 % auf rund 20 % (Gesamtverkehr innerhalb der Stadt, Wege nach Hauptverkehrsmittel) zu senken. Dies entspricht einer absoluten Reduktion der MIV-Wege um ca. 40 %. Auch mit der angenommenen Antriebswende kann der Strassenverkehr nur so den nötigen Beitrag zur Erreichung des vom Winterthurer Stimmvolk beschlossenen Netto-Null-Ziels 2040 leisten.

Die Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel und damit auch die konsequente Busbevorzugung sowie die Schaffung von attraktiven Velo- und Fusswege steht im Vordergrund. Stellschrauben sind zudem die Weiterentwicklung der Parkraumpolitik und ein aktives Mobilitätsmanagement mit Innovation und Sensibilisierung (► M Mobilität).

Ein zweiter wichtiger Faktor neben dem MIV bildet der Bausektor bzw. der Gebäudebestand der Stadt Winterthur. Alleine die Wärmeversorgung ist für gut einen Drittel der Treibhausgasemissionen der Stadt verantwortlich (EKK 2040, Abendum 2022). Die Wärmenetze werden daher in den nächsten Jahren stark ausgebaut (► V.1 Versorgung: Kommunaler Energieplan ). Beim Bauen wird zudem viel graue Energie eingesetzt, wenn Bestandesbauten abgebrochen werden, während Neubauten zu zusätzlichen Treibhausgasemissionen führen. Bestehende Bauten sind entsprechend ihrer Baustruktur möglichst zu erhalten. Die klimapolitischen Grundsätze sind auch bei Sanierungen von inventarisierten Objekten angemessen zu berücksichtigen. Bei Neubauten ist auf einen umwelt- und ressourcenschonenden Materialeinsatz, Rückbaubarkeit sowie eine Verwertung von Aushub-, Ausbruch- und Rückbaumaterialien zu achten. Sowohl beim Gebäudebestand als auch bei Neubauten ist die Solarenergie – in Kombination mit Dach- und Fassadenbegrünungen – möglichst aktiv zu nutzen.

## Ziele Gebäudebestand

Winterthur hat vielerorts funktionierende, durchgrünte Stadtstrukturen mit einem qualitativ hochwertigen Gebäudebestand (► S Siedlung). Dem Bestand wird Sorge getragen,

- als Beitrag zur Erreichung vom Netto Null Ziel 2040;
- zum Erhalt von preisgünstigem Wohn- und Gewerberaum (► Sozialverträgliche räumliche Entwicklung);
- zum Erhalt von bestehenden Qualitäten in den Quartieren (► A.2 Starke Quartiere, S.5 Ortsbildschutz).

Die Verdichtung wird primär auf das urbane Rückgrat, insbesondere auf die Schwerpunkträume konzentriert (► S.1 Bauliche Verdichtung und Transformation). Gebietsweise, wo quartier- und sozialverträglich, sollen Verdichtungen im Bestand auch ausserhalb vom Rückgrat gefördert werden.

Beim städtischen Gebäudepark gilt der jeweils vom Stadtrat beschlossene aktuellste «Gebäudestandard» oder ein analoger schweizweit gültiger Standard für ökologisches und klimaangepasstes Bauen. Bei den öffentlichen Bauten der Stadt wird ein Augenmerk auf Energieeffizienz, Einsatz von erneuerbaren Energien, Bauökologie und umweltfreundliche Mobilität gelegt (► Ö Öffentliche Bauten und Anlagen). Bestandsertüchtigung werden Ersatzneubauten und Abbrüchen vorgezogen. Zudem strebt die Stadt Pilotprojekte zur Wieder- und Weiterverwendung von Gebäudeteilen an (Re-Use/Kreislaufwirtschaft).

## Mehrwertausgleich

Wachstum und Verdichtung führen zu einem Mehrbedarf an öffentlichen Infrastrukturen wie Freiräumen, Schulen oder verbesserter Erschliessung für Fuss- und Veloverkehr. Es entstehen Folgekosten für die öffentliche Hand. Zu deren Bewältigung nutzt die Stadt die Möglichkeiten und Instrumente des Mehrwertausgleichs.

Das Instrument des Mehrwertausgleichs (Art. 1a und 1b BZO) wird zielgerichtet genutzt, wobei konkrete Massnahmen vor Ort (finanzielle Beteiligung und Sachleistungen der betroffenen Eigentümerschaften an Infrastruktur, öffentlichen Einrichtungen, Gestaltung des öffentlichen Raums, Bereitstellung preisgünstigen, vorzugsweise gemeinnützigen Wohn- und/oder Gewerberaums usw.) gegenüber einer Zahlung in den Mehrwertausgleichsfonds bevorzugt werden.

Damit lassen sich massgeschneiderte Lösungen für die jeweiligen Areale realisieren. So kann beispielsweise ein neuer öffentlicher Park, die Finanzierung einer Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr oder preisgünstiger Wohn- und/oder Gewerberaum im Vordergrund stehen.

## Sozialverträgliche räumliche Entwicklung

Mit der baulichen Verdichtung und Zunahme der Bevölkerung und Arbeitsplätze verändern sich das soziale Gefüge und das Zusammenleben in den Stadtquartieren. In Gebieten, in welchen die Stadt dynamische Entwicklungen oder neue Nutzungen (v. a. Wohnen) zulässt – insbesondere in den Schwerpunkträumen im urbanen Rückgrat – können deutliche Preissteigerungen und in der Folge Verdrängungsmechanismen ausgelöst werden. Der neu geschaffene Wohnraum ist in der Regel deutlich teurer. Wohnungen für einkommensschwächere Bevölkerungsschichten geraten entsprechend unter Druck. Aber auch das Gewerbe ist vom Preisdruck betroffen und hat vielerorts Mühe, geeignete und bezahlbare Flächen zu finden. Preisgünstiger Wohn- und Gewerberaum ist für die angestrebte hohe Vielfalt und eine gute soziale Durchmischung von grosser Bedeutung. Die Stadt kann preisgünstigen Wohn- und Gewerberaum unterschiedlich fördern. Beispielsweise im Rahmen von Um- und Aufzonungen, bei Gewährung von Ausnützungsboni, über das städtische Immobilienportfolio oder durch Förderbeiträge. Beim komRP stehen die raumplanerischen Möglichkeiten im Fokus, insbesondere der Mehrwertausgleich:

Bei Auf- und Umzonungen von geeigneten Arealen wird – neben anderen Ausgleichsleistungen – im Rahmen von städtebaulichen Verträgen jeweils zwischen 20 bis 50 % preisgünstiger, vorzugsweise gemeinnütziger Wohn- und/oder Gewerberaum gesichert.

Die Massnahme, mittels Mehrwertausgleich zusätzlichen preisgünstigen Wohn- und/oder Gewerberaum zu schaffen, zielt in ersten Linie auf Neuentwicklungen ab. Daneben spielt der Umgang mit dem Bestand in Form von Erhalt von preisgünstigem Wohn- und Gewerberäumen eine wichtige Rolle.

## Ziele sozialverträgliche räumliche Entwicklung

- Die soziale Durchmischung und der gesellschaftliche Zusammenhalt sollen im weiteren Verdichtungs- und Erneuerungsprozess der Stadt erhalten und gestärkt werden (► S.1 Bauliche Verdichtung und Transformation).
- Die Versorgung der Bevölkerung mit sozialen Angeboten, die sich an die Gesamtbevölkerung richten, soll auch angesichts der baulichen Verdichtung und des Bevölkerungswachstums in der Stadt gewährleistet sein. Die sozialen Angebote (Quartieranlagen, Bibliotheken, Sportanlagen, Spielplätze etc.) sollen Quartierzentren und Wohngebiete zu lebendigen Orten mit allgemein hoher Wohn- und Lebensqualität machen (► Ö.5 Kultur und Begegnung).
- Winterthur verfügt über eine grosse Vielfalt an Wohn- und Gewerbeangeboten in allen Preissegmenten.
- Verdichtung kann auch zu unerwünschten Verdrängungseffekten und sozialer Entmischung führen. Die Stadt setzt sich deshalb im Rahmen ihrer Möglichkeiten für genügend preisgünstigen und bedarfsgerechten, vorzugsweise gemeinnützigen Wohn- und Gewerberaum ein. Sie strebt eine Erhöhung der Anzahl Wohnungen im Eigentum von gemeinnützigen Bauträgern um durchschnittlich 120 neue Wohnungen pro Jahr an.* Zudem setzt sie sich auch in Zusammenarbeit mit Privaten durch Anreizsysteme für eine möglichst sozial- und quartierverträgliche Verdichtung ein.
- Preisgünstiger Bestand soll möglichst erhalten bleiben. Es werden keine generellen Aufzonungen und Erneuerungen in den Quartieren angestrebt. Die Verdichtung wird primär auf das urbane Rückgrat, inbesondere auf die Schwerpunkträume, konzentriert. Gebietsweise, wo quartier- und sozialverträglich, sollen Verdichtungen im Bestand auch ausserhalb vom Rückgrat gefördert werden.
- Gut gestaltete öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität sind identitätsstiftend und tragen entscheidend zur Lebensqualität und Attraktivität der Stadt bei. Der öffentliche Raum ist für alle zugänglich und zeichnet sich durch eine hohe Nutzungsvielfalt aus, welche das gesamte Spektrum der Gesellschaft in seiner kulturellen und sozialen Vielfalt umfasst (► Öffentlicher Stadtraum).

* Formulierung gemäss Beschluss der städtischen Parlamentsleitung vom 18. Mai 2026

# A Schwerpunkträume und starke Quartiere

# A.1 Schwerpunkträume

A

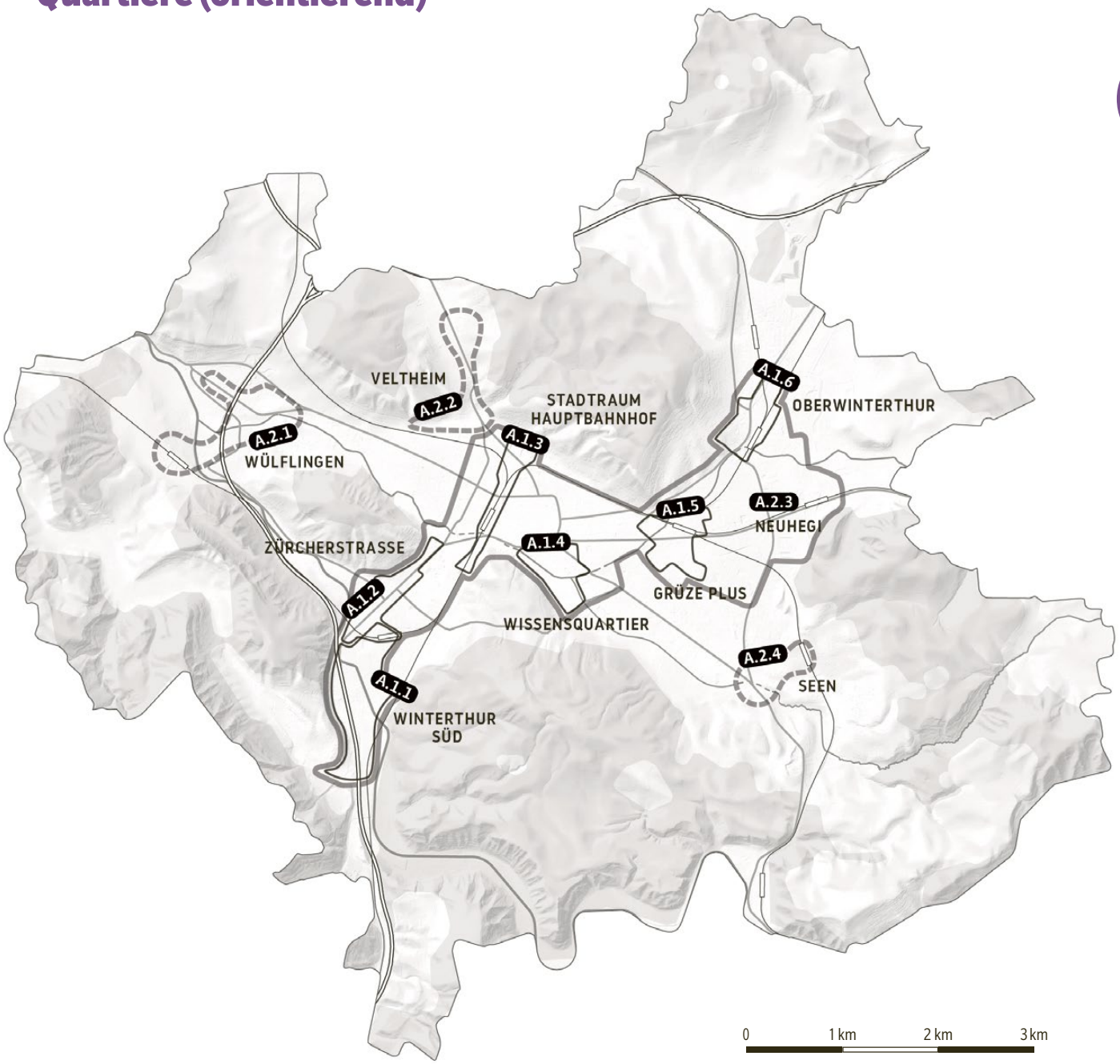
## Winterthur beabsichtigt, das Wachstum zukünftig auf das urbane Rückgrat zu lenken

**Der Fokus liegt dabei auf Gebieten mit besonderem Potenzial für Wachstum und Transformation, den sogenannten Schwerpunkträumen. Dort sind breit abgestützte Planungsprozesse notwendig. Die sechs Schwerpunkträume sind: Winterthur Süd, Zürcherstrasse, Stadtraum Hauptbahnhof, Wissensquartier, Grüze Plus und Oberwinterthur.**

**Durch die Konzentration auf das urbane Rückgrat werden die Quartiere vom Wachstumsdruck entlastet und können behutsam weiterentwickelt werden.**

# Urbanes Rückgrat, Schwerpunkträume und starke Quartiere (orientierend)






Urbanes Rückgrat
Schwerpunkträume
Starke Quartiere

# A.1.1 Winterthur Süd



Die Infrastrukturprojekte Brüttenertunnel (Projekt «MehrSpur Zürich-Winterthur») und der 6-Spur-Ausbau A1 sind Auslöser für weitreichende Planungen im Schwerpunktraum. Mit dem Masterplan Winterthur Süd (Amt für Städtebau, 2023) hat die Stadt zusammen mit dem Kanton eine umfassende Raumentwicklungsstrategie formuliert. Die Überarbeitung des generellen Projekts für den Spurausbau der A1 durch das ASTRA bildet die Voraussetzung für die weiteren, zeitlich gestaffelten Massnahmen.

## Ziele und Grundsätze

- Das Generelle Projekt der Umfahrung A1 (Auflageprojekt ASTRA) soll auf den Erkenntnissen des Masterplans im Rahmen einer gemeinsamen Planung mit Bund und Kanton überarbeitet werden.
- Die Stadt führt zusammen mit dem ZVV unter Mitwirkung der SBB eine Zweckmässigkeitsprüfung zum neuen Bahnhof Winterthur Süd durch.
- Mit der Konkretisierung der Gebietsentwicklung (z. B. Nutzungen, Anzahl zusätzlicher Einwohner/innen und Arbeitsplätze) ist in einer möglichst frühen Planungsphase auch die Energieversorgung (► V.1 Versorgung: Kommunaler Energieplan) und der Bedarf zusätzlicher Infrastrukturen (u. a. Schulraum, Sportanlagen) zu definieren.
- Die wichtigen (privaten) Arealentwicklungen wie Vitus-Areal und Auwiesen-Areal werden durch die Stadt begleitet.

# Karteneinträge Winterthur Süd

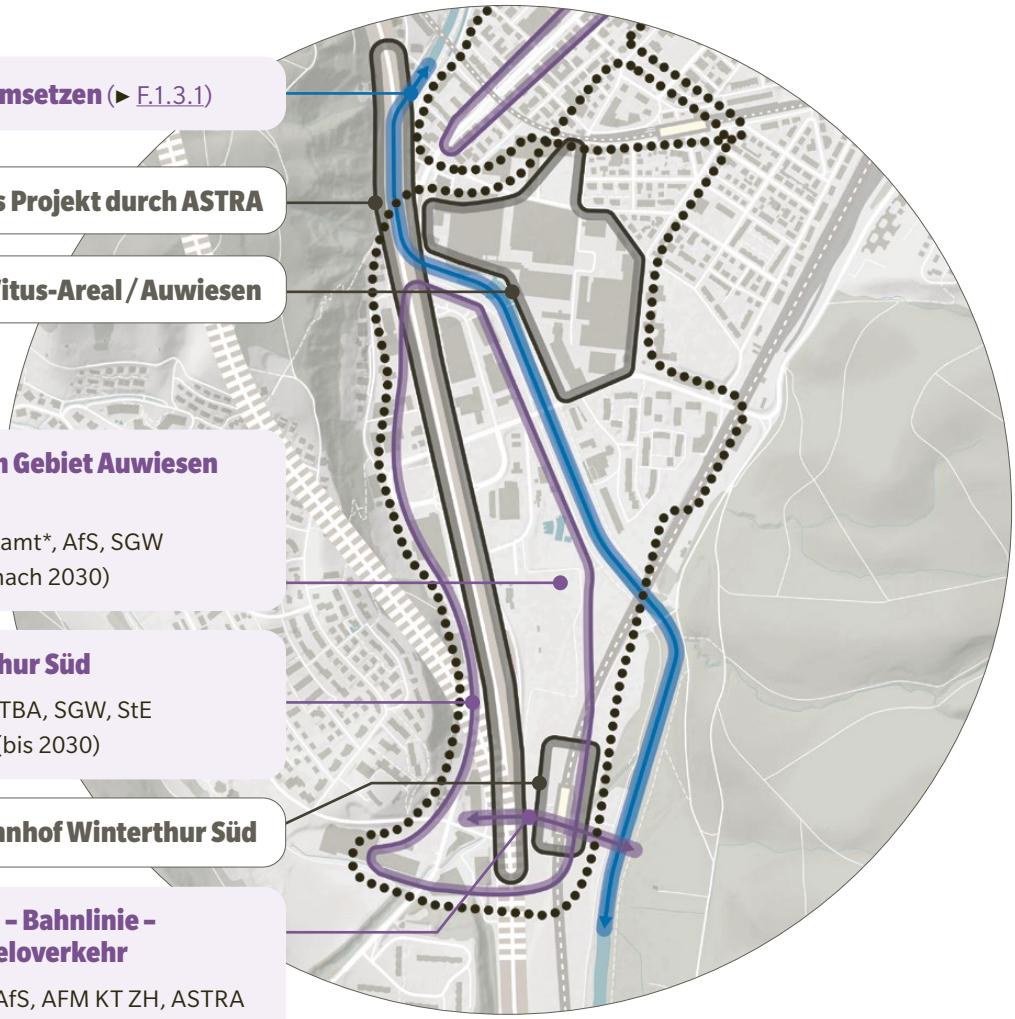
**Übersicht laufende Planungen und geplante Massnahmen im Schwerpunktraum Winterthur Süd (behördenverbindliche Massnahmen sind violett hinterlegt)**



**Leitbild Naherholung Töss umsetzen** (▸ F.1.3.1)

**Überarbeitung Generelles Projekt durch ASTRA**

**Vitus-Areal / Auwiesen**



### A.1.1.2 Neue Sportflächen im Gebiet Auwiesen prüfen

**Federführung* und Beteiligte:** Sportamt*, AfS, SGW
**Umsetzungshorizont:** Langfristig (nach 2030)

### A.1.1.1 Testplanung Winterthur Süd

**Federführung* und Beteiligte:** AfS*, TBA, SGW, StE
**Umsetzungshorizont:** Mittelfristig (bis 2030)

**Planung Bahnhof Winterthur Süd**

### A.1.1.3 Querung Dättnau – A1 – Bahnlinie – Reitplatz für den Fuss- und Veloverkehr

**Federführung* und Beteiligte:** TBA*, AfS, AFM KT ZH, ASTRA
**Umsetzungshorizont:** Langfristig (nach 2030)

0 200 m 400 m 600 m

## A.1.1.1 Testplanung Winterthur Süd

Nach Überarbeitung des Generellen Projekts des ASTRA wird die Vision für das Gebiet Winterthur Süd im Rahmen einer Testplanung plausibilisiert und konkretisiert. Basierend auf den Testplanungsresultaten werden konkrete nächste Schritte bzw. Massnahmen definiert.

**Koordinationsstand:** Ø

**Federführung* und Beteiligte:** AfS*, TBA, SGW, StE

**Umsetzungshorizont:** Mittelfristig (bis 2030)

**Querverweise:**

**Querverweise**

- ► S.1 Bauliche Verdichtung und Transformation
- ► S.1.1 Bauliche Verdichtung und Transformation prüfen und mittels BZO/Gestaltungsplänen umsetzen
- ► S.2.1.3 Umgang mit Erdgeschossen prüfen
- ► S.3 Arbeitsplatzgebiete
- ► F.1.2 Grün- und Freiflächen
- ► F.1.3.1 Leitbild Naherholung Töss umsetzen
- ► Ö.4.3 Masterplan Erholungsgebiet Reitplatz

## A.1.1.2 Neue Sportflächen im Gebiet Auwiesen prüfen

Im Bereich Auwiesen sind neue Sportflächen (Sportcluster mit Schwimmbad Töss und Reitplatz, allenfalls ein weiteres Hallenbad) zu prüfen. Dies im Zusammenhang mit dem Masterplan Erholungsgebiet Reitplatz.

**Koordinationsstand:** Vororientierung

**Federführung* und Beteiligte:** Sportamt*, AfS, SGW

**Umsetzungshorizont:** Langfristig (nach 2030)

**Querverweise:**

- ► Ö.4.3 Masterplan Erholungsgebiet Reitplatz

## A.1.1.3 Querung Dättnau – Nationalstrasse A1 – Bahnlinie – Reitplatz für den Fuss- und Veloverkehr

Das Fuss- und Veloverkehrskonzept Töss-Dättnau-Steig (SR.22.53-1) sieht vor, eine Fuss- und Veloverkehrsbrücke über die Bahngeleise auf Höhe des Steigbachs zu erstellen, um die Quartiere Steig und Dättnau besser an die Sportplätze Reitplatz und das Naherholungsgebiet Eschenberg anzubinden. Mit der vorliegenden Masterplanung Winterthur Süd werden neue Möglichkeiten zur besseren Querung der Bahngeleise, aber auch der Autobahn aufgezeigt. Eine attraktive Querung für den Fuss- und Veloverkehr beim künftigen Bahnhof Winterthur Süd könnte eine aufwändige Brückenkonstruktion obsolet machen. Die neue Querung ist mit einer Tössrevitalisierung mitsamt Brücken zu koordinieren. Somit müssen die Aussagen zur Verkehrsführung im Bereich Dättnau – Steig – Reitplatz überprüft und angepasst werden, sobald sich die Lage der Autobahn sowie des neuen Bahnhofs konkretisieren.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Vororientierung |
| **Federführung* und Beteiligte:** | TBA*, AfS, AFM KT ZH, ASTRA |
| **Umsetzungshorizont:** | Langfristig (nach 2030) |

# A.1.2 Zürcherstrasse

Das Leitbild Zürcherstrasse (2011) ist teilweise nicht umsetzbar. Zudem haben konkrete Anfragen und Projekte in den letzten Jahren gezeigt, dass Fragestellungen zur baulichen und freiräumlichen Entwicklung nicht ausreichend beantwortet werden können (z. B. Verdichtungspotenzial, Umgang mit Lärmproblematik, Handlungsspielraum Verkehrsbaulinien, Umgang mit kleinteiligen Eigentumsstrukturen). Das Leitbild soll im Hinblick auf eine Neugestaltung dieser wichtigen Stadtradiale aktualisiert werden.

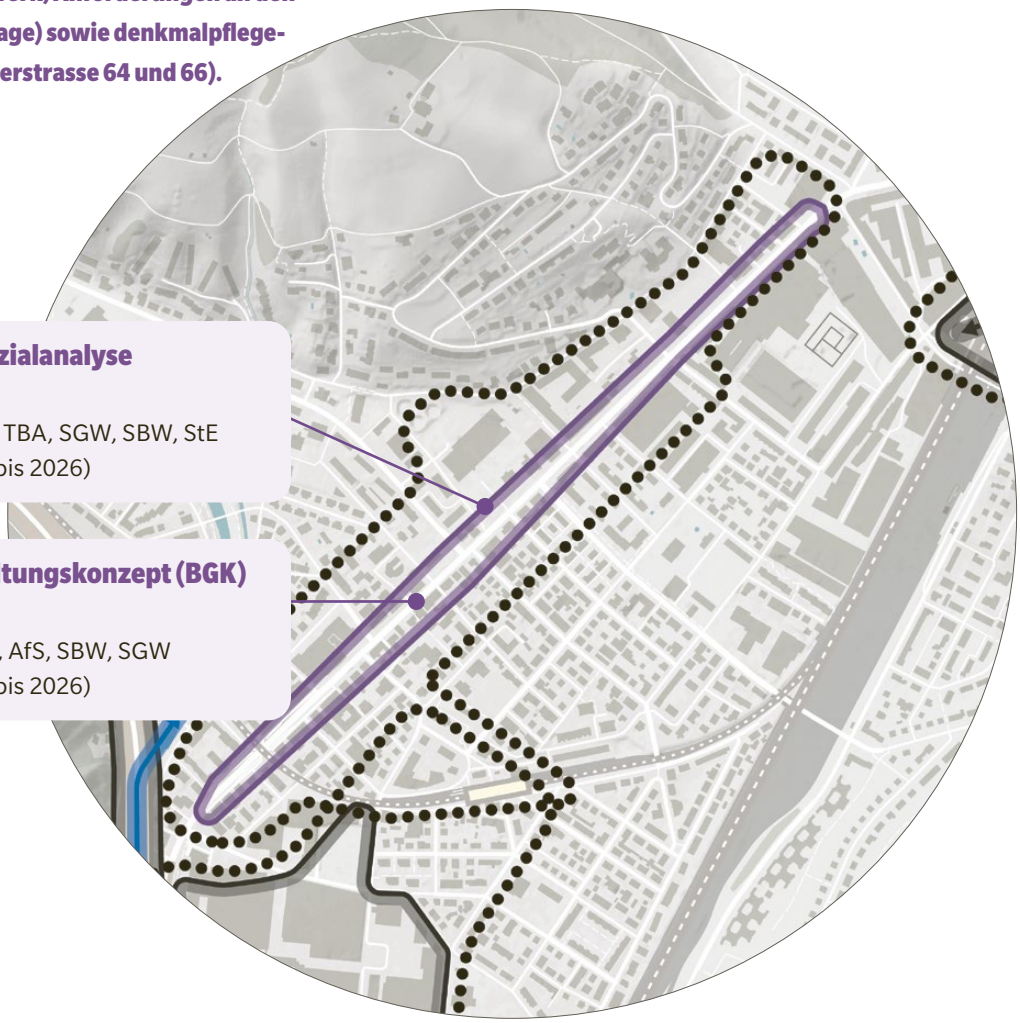
## Ziele und Grundsätze

Die Zürcherstrasse soll zu einem urbanen Stadtraum mit hoher Dichte und städtebaulichen Qualitäten werden und als ÖV-Hochleistungskorridor und Teil des Fussverkehrsteppichs die Anforderungen an eine zukunftsfähige Mobilität erfüllen. Sie soll vielfältige Nutzungen und belebte Erdgeschosse zulassen und qualitätsvolle Aussenräume aufweisen. Die Identität und der besondere Charakter der Zürcherstrasse sollen gestärkt werden und ein erheblicher Anteil an preisgünstigem Wohn- und Gewerberaum soll erhalten bleiben. Bei Auf- und Umnutzungen soll auch neuer preisgünstiger, vorzugsweise gemeinnütziger Wohnraum gesichert werden (► Sozialverträgliche räumliche Entwicklung). Ziel der Struktur- und Potenzialanalyse muss eine bedarfsgerechte und effiziente Abwicklung des Verkehrs und die optimale Abstimmung der Verkehrsträger sein.

# Karteneinträge Zürcherstrasse

**Übersicht geplante Massnahmen im Schwerpunktraum Zürcherstrasse (behördenverbindliche Massnahmen sind violett hinterlegt). Eine wichtige Koordinationsaufgabe zeigt sich rund um den Hauptsitz von Stadtwerk. Zu berücksichtigen sind u. a. die Bedürfnisse von Stadtwerk, Anforderungen an den Aussenraum (u. a. Max-Bill-Anlage) sowie denkmalpflegerische Aspekte (Gebäude Zürcherstrasse 64 und 66).**





### A.1.2.1 Struktur- und Potenzialanalyse Zürcherstrasse erarbeiten

**Federführung* und Beteiligte:** AfS*, TBA, SGW, SBW, StE
**Umsetzungshorizont:** Kurzfristig (bis 2026)

### A.1.2.2 Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Zürcherstrasse umsetzen

**Federführung* und Beteiligte:** TBA*, AfS, SBW, SGW
**Umsetzungshorizont:** Kurzfristig (bis 2026)

0 150 m 300 m 450 m

## A.1.2.1 Struktur- und Potenzialanalyse Zürcherstrasse erarbeiten

Mit einer Struktur- und Potenzialanalyse soll eine Grundlage zur Ausschöpfung der baulichen und freiräumlichen Potenziale erarbeitet werden. Dies unter Berücksichtigung der Mobilitätsaspekte, z. B. Erschliessung der Liegenschaften. Dabei werden folgende Zielsetzungen verfolgt:

- Stadträumliche Analyse der Bebauungsstruktur und räumliche Gliederung einzelner Abschnitte;
- Umgang mit Bestand und Ausloten realistischer baulicher und freiräumlicher Potenziale;
- Ausgehend von bestehenden Qualitäten: Eruierung von Potenzialen für Akzentbildung und Überprüfung der bestehenden Zonierung;
- Erarbeitung eines Zielbilds und eines Entwicklungsplan zur langfristigen Transformation.
- Benennung von Eignungen für spezifische Nutzungen (preisgünstiger/hochpreisiger Wohnraum, Nicht-Wohnnutzungen etc.)

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Ø |
| **Federführung* und Beteiligte:** | AfS*, TBA, SGW, SBW, StE |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurzfristig (bis 2026) |
| **Querverweise:** | ► F.1.1.1 Alleenkonzept umsetzen und weiterentwickeln |

## A.1.2.2 Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Zürcherstrasse umsetzen

Mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Zürcherstrasse wurde die Grundlage für die siedlungsverträgliche Umgestaltung geschaffen. Diese soll in wenigen Jahren umgesetzt werden.
Perimeter: Höhe Freihofstrasse bis Obere Schöntalstrasse. Als Fragestellungen sind die Ausgestaltung der Knoten, die Fussverkehrsquerungen, Veloführung und betrieblichen Bedürfnisse Busbetrieb und Ausgestaltung der Haltebereiche zu beantworten.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Ø |
| **Federführung* und Beteiligte:** | TBA*, AfS, SBW, SGW |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurzfristig (bis 2026) |
| **Querverweise:** | ► A.1.2.1 Struktur- und Potenzialanalyse Zürcherstrasse erarbeiten |

# A.1.3 Stadtraum Hauptbahnhof

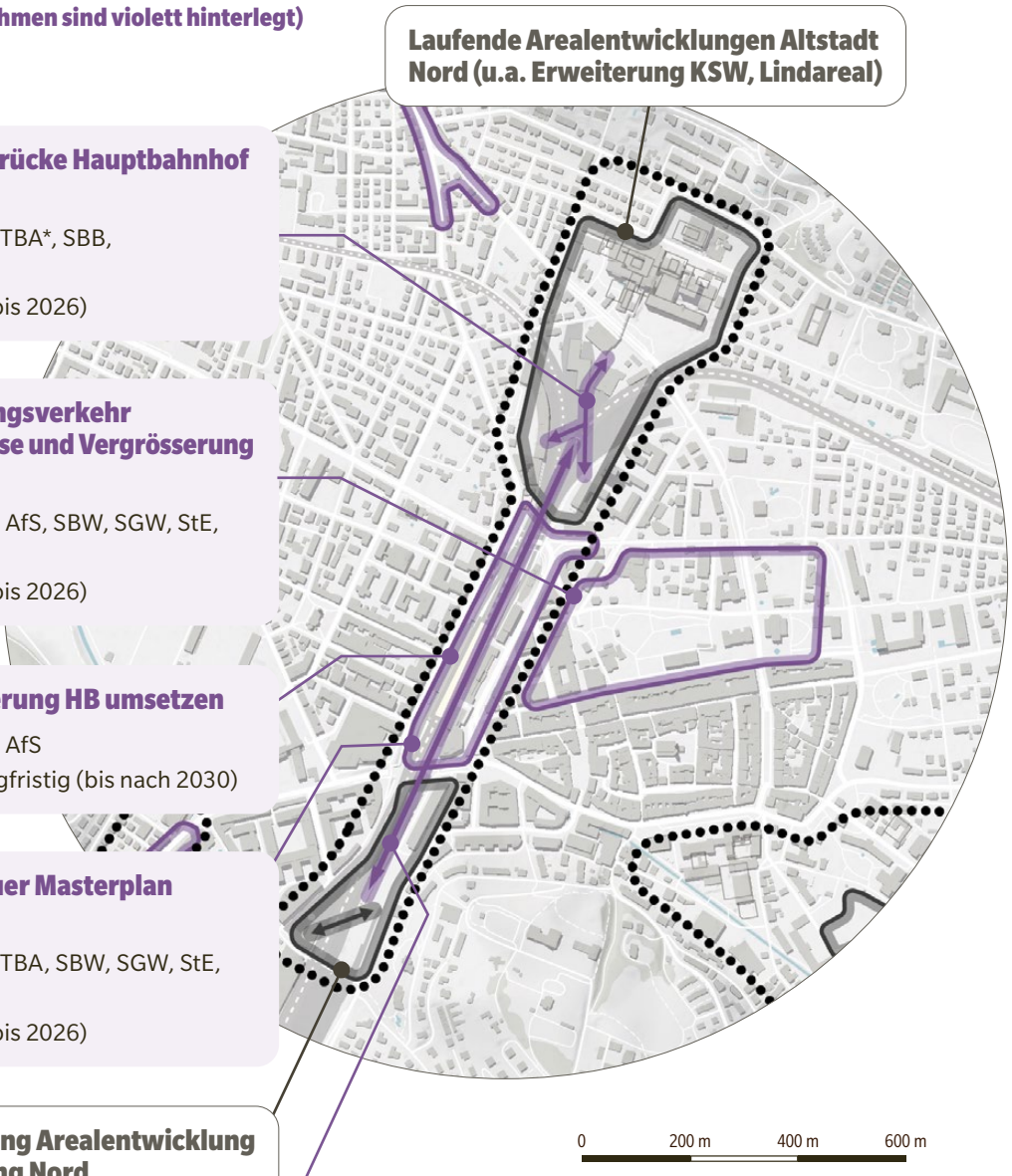
Im Bahnhof Winterthur stiegen 2018 täglich rund 110 000 Reisende ein und aus. In den nächsten 30 Jahren könnte sich diese Zahl auf gegen 180 000 Reisende pro Tag erhöhen. Um mit dem Wachstum des Personenverkehrs Schritt halten zu können, müssen seitens SBB in zwanzig bis dreissig Jahren die Perrons 6/7 und 8/9 verbreitert werden. Noch später sind zusätzliche Gleise erforderlich. Aus diesen Gründen haben Stadt und SBB von 2019 bis 2021 gemeinsam das Ausbaukonzept «Hauptbahnhof Winterthur 2045plus» für den Zeithorizont 2045 und darüber hinaus entwickelt. Vielversprechende Möglichkeiten für die Stadtentwicklung bestehen auch auf den SBB-Arealen Vogelsang Nord, im gegenüberliegenden Areal Depot West und im Lindareal.

## Nächste Planungsschritte Stadtraum Bahnhof

- Für den Stadtraum Hauptbahnhof wird eine Testplanung durchgeführt, mit welcher Entwicklungsvorstellungen zum Stadtraum (► A.1.3.1 Testplanung und neuer Masterplan Stadtraum Hauptbahnhof) gesamtheitlich hergeleitet und in Abhängigkeit der beiden Untervarianten für den Bahnhofausbau untersucht werden. Die Erkenntnisse bilden die Grundlage für den definitiven Variantenentscheid zum Ausbaukonzept «Hauptbahnhof Winterthur 2045plus».
- Parallel dazu wird durch die SBB eine Testplanung für das Areal Vogelsang Nord (Wendebahnhof, neue Brücke als Quartierverbindung zum Depot West/Sulzerareal) durchgeführt. Als Vorleistung erarbeitet die SBB einen Masterplan für den Güterbahnhof (v. a. funktionale Anforderungen für die verschiedenen Nutzungen), wobei auch Flächen für Güterverkehrsfunktionen eingeplant werden sollen. Zudem werden vorab Grundlagen für ein Verkehrskonzept Vogelsang 2050 zu Arealerschliessung, urbane Logistik, Veloparkierung und MIV erarbeitet.
- Basierend auf den Resultaten der Testplanungen und dem Variantenentscheid zum Bahnhofausbau wird ein «Masterplan Stadtraum Hauptbahnhof 2045plus» entwickelt, der die Vorgaben für die langfristige Weiterentwicklung der stadträumlichen und verkehrlichen Themen im Umfeld des Bahnhofs definiert.
- Gemäss Vereinbarung von 2021 erarbeiten Stadt und SBB die Vertiefungsthemen zum Bahnhof Winterthur in enger Zusammenarbeit. Dabei werden Bevölkerung und Interessengruppen mit geeigneten Mitwirkungsformen einbezogen.

# Karteneinträge Stadtraum Hauptbahnhof

**Übersicht laufende Planungen und geplante Massnahmen im Schwerpunktraum Stadtraum Hauptbahnhof (behördenverbindliche Massnahmen sind violett hinterlegt)**




### A.1.3.2 Neue Fussverkehrsbrücke Hauptbahnhof Nord

**Federführung* und Beteiligte:** AfS*, TBA*, SBB, Private Eigentümerschaften
**Umsetzungshorizont:** Kurzfristig (bis 2026)

### A.1.3.4 Prüfung Zweirichtungsverkehr St.-Georgen-/Museumsstrasse und Vergrösserung Fussgängerzone Altstadt

**Federführung* und Beteiligte:** TBA*, AfS, SBW, SGW, StE, AFM KT ZH, Denkmalpflege
**Umsetzungshorizont:** Kurzfristig (bis 2026)

### A.1.3.3 Strategie Veloparkierung HB umsetzen

**Federführung* und Beteiligte:** TBA*, AfS
**Umsetzungshorizont:** Kurz- bis langfristig (bis nach 2030)

### A.1.3.1 Testplanung und neuer Masterplan Stadtraum Bahnhof

**Federführung* und Beteiligte:** AfS*, TBA, SBW, SGW, StE, SBB, Kanton
**Umsetzungshorizont:** Kurzfristig (bis 2026)

### A.1.3.5 «Highline» Hauptbahnhof

**Federführung* und Beteiligte:** AfS*, TBA*, SBB, Private
**Umsetzungshorizont:** Mittelfristig (bis 2030)

# A.1.3.1 Testplanung und neuer Masterplan Stadtraum Hauptbahnhof

Mittels Testplanung wird ein Masterplan «Stadtraum Hauptbahnhof 2045plus» entwickelt, der die Vorgaben für die langfristige Weiterentwicklung der stadträumlichen und verkehrlichen Themen definiert:

- Gesamtstrategie für den Stadtraum Hauptbahnhof unter Berücksichtigung der relevanten Themenbereiche wie Aufenthaltsqualität und Sicherheit im öffentlichen Raum, Sozialräume, (Erdgeschoss-)Nutzungen, Stadtklima, Gestaltung und Städtebau, innerstädtische Verkehrsführung, urbane Logistik, Neuorganisation Bushof, Veloparkierung, Quartierverbindungen, Personenflüsse etc.
- Gemeinsames Zielbild im Dialog mit unterschiedlichen Akteurinnen und Akteuren («gemeinsamer Lernprozess»).
- Überprüfung Verkehrsregime Kernstadt in Abstimmung mit ► A.1.3.4 Prüfung Zweirichtungsverkehr St.-Georgen-/Museumsstrasse und Vergrösserung Fussgängerzone Altstadt und mit ► M.1.3 Strassennetz gemäss «Kammern-Prinzip» weiterentwickeln.
- Gestaltungskonzept für Bahnhof- und St.-Georgen-Platz mit Neukonzeption und Kapazitätsausbau Bushof.
- Städtische Anbindung an die künftig erweiterte Personenunterführung Süd im Sinne einer attraktiven Quartierverbindung mit neuen Zugängen von Süden und mit neuer unterirdischer Velostation als südliche Erweiterung der Velostation Nord.
- Weiterentwicklung Rudolfstrasse im Hinblick auf Aufenthaltsqualität, Zugänge zu Personenunterführungen, Prüfung Veloführung und Abstimmung der verkehrlichen Funktionen inkl. Veloparkierung.
- Analyse der Bedeutung des Gleisraums für den Stadtraum Bahnhof und Ableitung von Grundsätzen für die Funktion und Gestaltung der Perronüberdachung als Teil des Stadtraums (in Abstimmung mit SBB).
- Die Testplanung für den Stadtraum Hauptbahnhof erfolgt in enger Abstimmung mit der Testplanung der SBB für das Areal Vogelsang Nord.
- Die Aufwärtskompatibilität des Hauptbahnhofs für einen Tiefbahnhof ist planerisch plausibel zu sichern.

Die Erkenntnisse aus der Testplanung bilden die Grundlage für den definitiven Variantenentscheid zum Ausbaukonzept «Hauptbahnhof Winterthur 2045plus».

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Ø |
| **Federführung* und Beteiligte:** | AfS*, TBA, SBW, SGW, StE, SBB, Kanton |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurzfristig (bis 2026) |
| **Querverweise:** | ► A.1.3.2 Neue Fussverkehrsbrücke Hauptbahnhof Nord<br>► M.4.1 Angebotsstrategie aktualisieren<br>► M.6 Urbane Logistik |

## A.1.3.2 Neue Fussverkehrsbrücke Hauptbahnhof Nord

Zur Verknüpfung der Quartiere und der stadtprägenden wichtigen Areale KSW, Lindareal, Siska-Areal (Hotel, Kongress und Dienstleistungen) und «Turmareal» (Roter Turm) ist die Fussverkehrsverbindung mit einer Brücke über den Gleisraum zu stärken. Die wichtigsten Meilensteine sind:

- Die technische Machbarkeit ist nachgewiesen. Das Potenzial für den Fuss- und Veloverkehr ist untersucht. Die Finanzierung ist gemeinsam mit den Arealentwicklungen über den Mehrwertausgleich abgeglichen und mit dem Agglomerationsprogramm koordiniert.
- Die Fussverkehrsverbindung ist im regionalen Richtplan verankert.
- Für die Erstellung einer Brücke wird ein Ingenieur- und Architekturwettbewerb durchgeführt.
- Es wird geprüft, ob die Brücke auch dazu dienen kann, um die Perrons der SBB südlich des Hauptbahnhofes zu erreichen.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Zwischenergebnis |
| **Federführung* und Beteiligte:** | AfS*, TBA*, SBB, Private Eigentümerschaften |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurzfristig (bis 2026) |
| **Querverweise:** | ► A.1.3.1 Testplanung und neuer Masterplan Stadtraum Hauptbahnhof<br>► M.2 Fussverkehr |

## A.1.3.3 Strategie Veloparkierung HB umsetzen

Die Stadt Winterthur setzt sich beim Ausbau des Hauptbahnhofs in Zusammenarbeit mit der SBB sowie bei privaten Projekten dafür ein, dass die entsprechenden Infrastrukturanlagen für eine genügende Anzahl Veloabstellplätze geschaffen werden. Bei städtischen Projekten rund um den Hauptbahnhof erstellt sie eine angemessene Anzahl von Veloabstellplätzen. Sie sorgt dafür, dass die bestehenden, gedeckten Anlagen gut ausgelastet sind.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Zwischenergebnis |
| **Federführung* und Beteiligte:** | TBA*, AfS |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurz- bis langfristg (bis nach 2030) |
| **Querverweise:** | ► A.1.3.1 Testplanung und neuer Masterplan Stadtraum Hauptbahnhof |

## A.1.3.4 Prüfung Zweirichtungsverkehr St.-Georgen-/ Museumsstrasse und Vergrösserung Fussgängerzone Altstadt

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wird geprüft, ob der MIV auf der St.-Georgen-Strasse im Gegenverkehr geführt werden kann und im Gegenzug die Museumstrasse als neue Bus- und Velo-Achse in Gegenrichtung befahren werden kann. Die Museumsstrasse wäre für den MIV gesperrt. So könnte die bestehenden Fussgängerzone Altstadt erweitert und damit die Aufenthaltsqualität massiv gesteigert werden. Geprüft werden die Auswirkungen auf die Erschliessung, den MIV und den Bus- und Veloverkehr.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Vororientierung |
| **Federführung* und Beteiligte:** | TBA*, AfS, SBW, SGW, StE, AFM KT ZH, Denkmalpflege |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurzfristig (bis 2026) |
| **Querverweise:** | ► A.1.3.1 Testplanung und neuer Masterplan Stadtraum Hauptbahnhof |

## A.1.3.5 «Highline» Hauptbahnhof

Es wird geprüft, ob eine Fussverkehr-Velobrücke beim Hauptbahnhof als umfassende Nord-Süd-Verbindung vom Lindareal bis zur Vogelsangstrasse die bestehenden Langsamverkehrsprobleme im Stadtzentrum lösen könnte.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Vororientierung |
| **Federführung* und Beteiligte:** | AfS*, TBA*, SBB, Private |
| **Umsetzungshorizont:** | Mittelfristig (bis 2030) |
| **Querverweise:** | ► M.2 Fussverkehr<br>► M.3 Veloverkehr |

# A.1.4 Wissensquartier

A

Der Hochschulstandort Winterthur ist für die Stadt von grosser strategischer Bedeutung. Im Wissensquartier sollen etappenweise die dringend benötigten zusätzlichen Flächen für Hochschulnutzungen geschaffen werden. Als erste Etappe ist die Überbauung des Teuchelweiherplatzes vorgesehen. Im Gegenzug muss für die heutigen Nutzungen ein angemessener Ersatzstandort gesichert und rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden. Mit den südlichen Zeughäusern und der kleinen Zeughauswiese bietet sich ein grosses Potenzial für die Weiterentwicklung zu einem vielseitig genutzten und lebendigen Ort mitten im Wissensquartier. Auch die Nutzungen, welche heute temporär auf dem Teuchelweiherplatz stattfinden und mit der Entwicklung des Platzes umgesiedelt werden müssen, könnten hier Platz finden.

## Ziele und Grundsätze

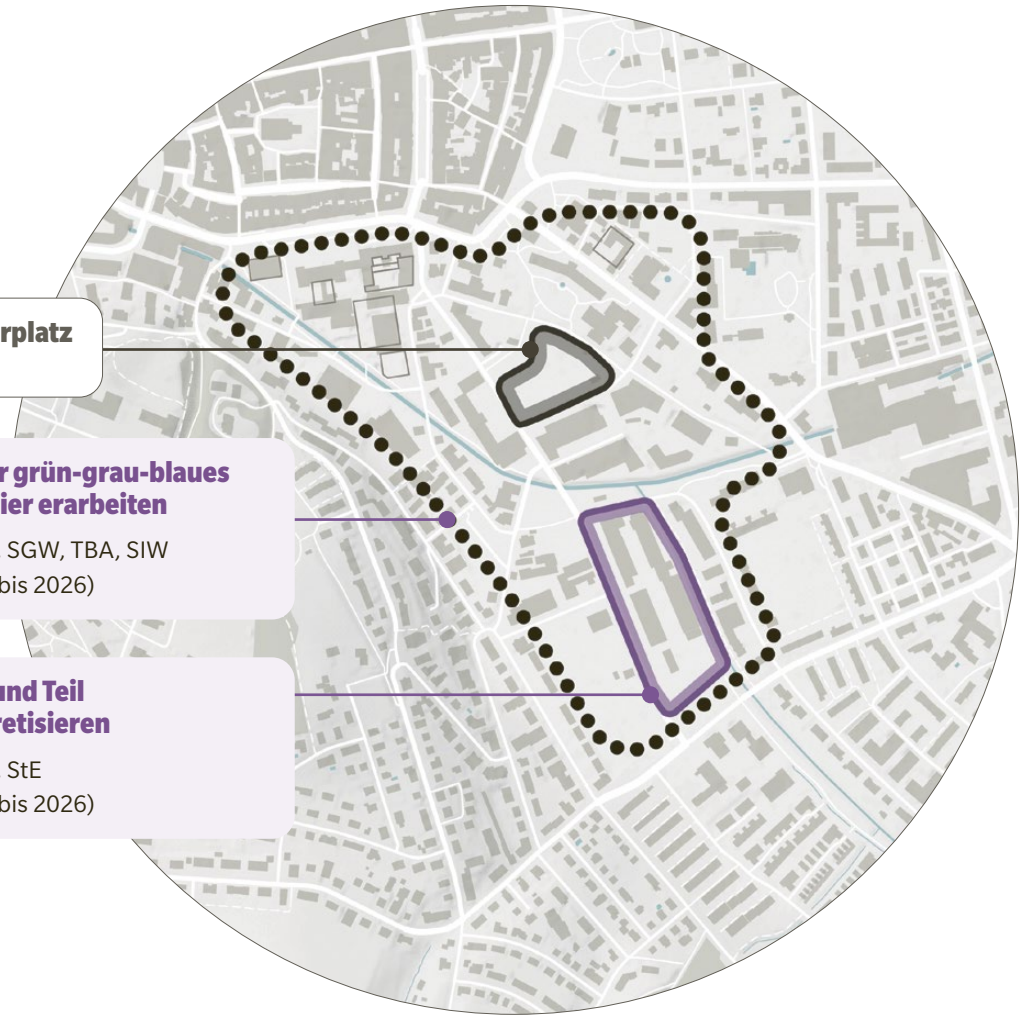
Das Wissensquartier wird zu einem lebendigen Teil der Stadt mit folgenden Grundsätzen weiterentwickelt:

- Der langfristige Flächenbedarf der ZHAW (und weiterer Bildungseinrichtungen) wird im Einklang mit den Zielen der Stadtentwicklung gedeckt.
- Die Neubauten werden ins Stadtgefüge integriert. Die unterschiedlichen Bildungseinrichtungen und öffentlichen Bauten werden über ein zusammenhängendes Netz von attraktiven Aussenräumen und Wegen miteinander und mit der Altstadt verbunden.
- Ergänzende Nutzungen (Räume für Hochschul-Spinn-offs und Start-ups, Sport- und Freizeitnutzungen, Werkstätten, Co-Working Spaces, Gastronomie, Kinderbetreuung, Wohnangebote, etc.) führen zu einer höheren Nutzungsdichte und tragen zu einer Belebung des Wissensquartiers auch ausserhalb der Unterrichtszeiten bei.
- Im Sinne von Open Science soll der Austausch von Wissen und Technologien über institutionelle Grenzen hinweg gefördert werden. Dies ermöglicht das gemeinsame Entwickeln innovativer Lösungen durch Hochschule, Unternehmen und Bevölkerung, bezieht die Öffentlichkeit aktiv in den wissenschaftlichen Forschungsprozess ein und erhöht die Erlebbarkeit, Transparenz und gesellschaftliche Relevanz der Forschung.
- Unterschiedliche und hochwertige Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität und flächigem Fussverkehrsteppich durchziehen das gesamte Quartier. Die Gewässerräume von Eulach und Mattenbach werden aufgewertet.
- Der Viehmarkt besitzt hohe städtebauliche Qualitäten und einen eindrücklichen Baumbestand. Die Umzonung in eine Erholungszone wird von Seiten Stadt geprüft.
- Eine gute Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr (Anbindung an den Hauptbahnhof, zusammenhängendes Wegnetz), mit dem öffentlichen Verkehr und ergänzenden Verkehrsmitteln ist sichergestellt.
- Die Zeughausstrasse wird als zentrale, verkehrsberuhigte Achse ausgestaltet. Blaulichtorganisationen müssen dabei ungehindert ausrücken können.
- Raumplanerisch wird stadtweit genügend zusätzlicher Wohnraum im Umfang der zu erwartenden Studierenden vorgesehen.

# Karteneinträge Wissensquartier

**Übersicht der laufenden Planungen und geplanten Massnahmen im Schwerpunktraum Wissensquartier (behördenverbindliche Massnahmen sind violett hinterlegt)**





**Entwicklung Teuchelweiherplatz begleiten**

### A.1.4.1 Freiraumkonzept für grün-grau-blaues Netzwerk im Wissensquartier erarbeiten

**Federführung* und Beteiligte:** AfS*, SGW, TBA, SIW
**Umsetzungshorizont:** Kurzfristig (bis 2026)

### A.1.4.2 Vision Zeughäuser und Teil der Zeughauswiesen konkretisieren

**Federführung* und Beteiligte:** AfS*, StE
**Umsetzungshorizont:** Kurzfristig (bis 2026)

0 150 m 300 m 450 m

## A.1.4.1 Freiraumkonzept für grün-grau-blaues Netz im Wissensquartier erarbeiten

Als Grundlage für die Entwicklung des Wissensquartiers zwischen Altstadt, Teuchelweiher und Zeughauswiesen wird ein Freiraumkonzept (grün-grau-blaues Netz) erarbeitet. Die Fragestellungen und Inhalte werden über die Projektorganisation «Gebietsmanagement Hochschulstandort Winterthur» definiert.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Ø |
| **Federführung* und Beteiligte:** | AfS*, SGW, TBA, SIW |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurzfristig (bis 2026) |
| **Querverweise:** | ► F.1.3.2 Projekt Gewässeraufwertung Mattenbach erarbeiten<br>► F.1.3.3 Leitbild für Eulach erarbeiten |

## A.1.4.2 Vision Zeughäuser und Teil der Zeughauswiesen konkretisieren

Mit einer Vision für die Zeughäuser und Teile der Zeughauswiesen wird aufgezeigt, wie sich dieses Gebiet als vielseitig genutzter und lebendiger Ort für das Quartier, die Stadt und Besuchende weiterentwickeln kann.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Ø |
| **Federführung* und Beteiligte:** | AfS*, StE |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurzfristig (bis 2026) |

# A.1.5 Grüze Plus

Der öffentliche Gestaltungsplan Umfeld Grüze bildet den Rahmen für die städtebauliche Entwicklung des engeren Bahnhofsumfelds. Durch die neue Leonie-Moser-Brücke und den Ausbau des Bahnhofs (zusätzliche Haltestelle «Grüze-Nord») entsteht eine erstklassige ÖV-Anbindung. Diese Entwicklungen im Umfeld des Bahnhofs sind Impulsgeber für das Gewerbegebiet südlich St. Gallerstrasse. Dieses Gebiet bildet das Scharnier zum «Sportpark Deutweg» (► Ö.4.4 Masterplan Sportpark Deutweg erarbeiten), der über das zukünftige Bustrassee eine zentrale Verbindungachse zum Bahnhof Grüze erhalten wird.



## Ziele und Grundsätze

Das Gewerbegebiet zwischen St. Gallerstasse und dem «Sportpark Deutweg» wird neu positioniert:

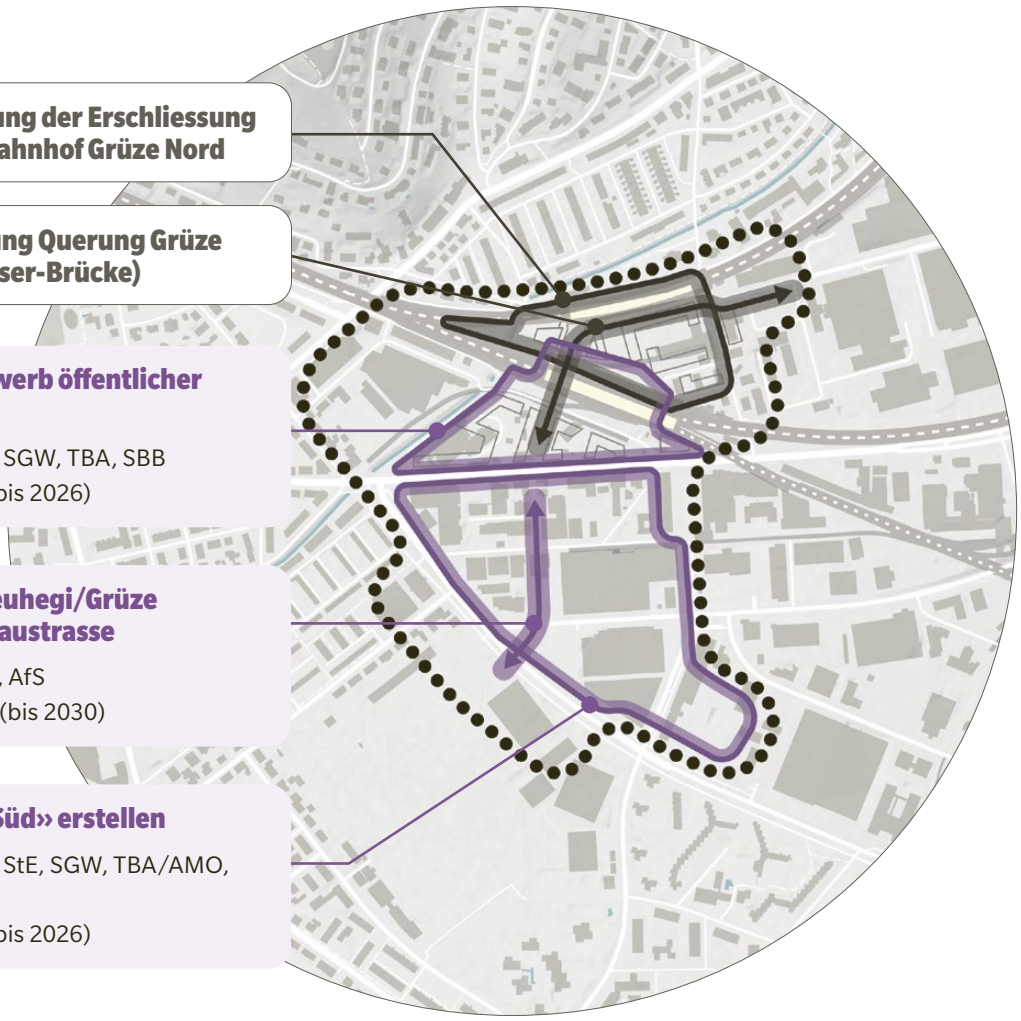
- Ausgehend vom Bestand und den bestehenden Betrieben: Hohe bauliche Dichte und Diversität, Fördern von Stapelung von gewerblichen Nutzungen (► S.3 Arbeitsplatzgebiete, S.3.1 Gewerbe- und Industriegebiete verdichten);
- Nutzungsvielfalt und -dichte, primär Arbeiten, EG-Nutzungen prüfen (► S.2.1 Erdgeschosse);
- Neugestaltung Stadtraum, der als Erholungs- und Alltagsraum mit hoher Aufenthaltsqualität, ökologischer Qualität und klimaoptimiert gestaltet und weitgehend öffentlich zugänglich ist;
- Überprüfung der Verkehrsnetze MIV, ÖV und Fuss- und Veloverkehr.

Der Stadtraum Grüze Plus zeichnet sich durch eine räumliche Offenheit und Durchlässigkeit aus. Als Arbeitsplatzgebiet, Verkehrs- und Freiraum mit hoher Aufenthaltsqualität spielt er eine entscheidende Rolle für die Identität dieses Stadtteils.

# Karteneinträge Grüze Plus

**Übersicht laufende Planungen und geplante Massnahmen im Schwerpunktraum Grüze Plus (behördenverbindliche Massnahmen sind violett hinterlegt)**

A




### A.1.5.2 Gestaltungswettbewerb öffentlicher Raum Bahnhof Grüze Süd

**Federführung* und Beteiligte:** AfS*, SGW, TBA, SBB
**Umsetzungshorizont:** Kurzfristig (bis 2026)

### A.1.5.3 Verkehrskonzept Neuhegi/Grüze umsetzen: Bustrassee Kronaustrasse

**Federführung* und Beteiligte:** TBA*, AfS
**Umsetzungshorizont:** Mittelfristig (bis 2030)

### A.1.5.1 Masterplan «Grüze Süd» erstellen

**Federführung* und Beteiligte:** AfS*, StE, SGW, TBA/AMO, SBW
**Umsetzungshorizont:** Kurzfristig (bis 2026)

## A.1.5.1 Masterplan «Grüze Süd» erstellen

Ein stadträumliches und nutzungsbezogenen Zielbild wird für das Gewerbegebiet zwischen St. Galler- und Industriestrasse in Zusammenarbeit mit der Grundeigentümerschaften erarbeitet. Grundlage ist der Pilotprozess Arbeitsplatzgebiet Bahnhof Oberwinterthur Nord (► A.1.6.2 Zielbild Arbeitsplatzgebiet Bahnhof Oberwinterthur Nord erarbeiten).

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Ø |
| **Federführung* und Beteiligte:** | AfS*, StE, SGW, TBA/AMO, SBW |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurzfristig (bis 2026) |
| **Querverweise:** | ► S.1 Bauliche Verdichtung und Transformation<br>► S.3 Arbeitsplatzgebiete<br>► Ö.4.4 Masterplan Sportpark Deutweg erarbeiten |

## A.1.5.2 Gestaltungswettbewerb öffentlicher Raum Bahnhof Grüze Süd

Für die beiden Bahnhofplätze beim Bahnhof Grüze und die Katharina-Hardy-Strasse wird ein Gestaltungswettbewerb mit Einbezug SBB-I (Infrastruktur) und SBB-IM (Immobilien) durchgeführt. Die Wettbewerbsresultate wie auch die vorhandene städtische Studie zur Personenunterführung («Studie Bahnhofplatz Grüze») dienen als Grundlage für die kombinierte Velo- und Fussverkehrsquerung beim Bahnhof Grüze und die Perronverlängerung Gleis 6/7.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Ø |
| **Federführung* und Beteiligte:** | AfS*, SGW, TBA, SBB |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurzfristig (bis 2026) |

Mit dem Verkehrskonzept Neuhegi/Grüze 2013 wurde aufgezeigt, wie das bestehende Verkehrssystem kurz, mittel- und langfristig optimiert werden kann. Folgende Massnahmen sind umzusetzen:

A

## A.1.5.3 Verkehrskonzept Neuhegi/Grüze umsetzen

**Kurzfristige Massnahmen (bis 2026)**

– Rudolf-Diesel-Strasse (Verzicht auf Linksabbieger für MIV in Industriestrasse)

**Mittelfristige Massnahmen (bis 2030)**

– Strassenprojekt St. Gallerstrasse mit Busbevorzugung (zwischen Grüzefeldstrasse und Bahnlinie)
– Bustrassee Kronaustrasse
– Grüzefeld-/Rudolf-Diesel-Strasse (Zusätzliche Verbindung MIV)

**Langfristige Massnahmen (nach 2030)**

– Grüzefeld-/Industriestrasse (Neuanordnung Knoten und LSA)
– Strassenprojekt Grüzefeldstrasse
– Ohrbühlkreisel und -strasse (Umgestaltung zu LSA, Verlegung Ohrbühlstr. und Ersatzverbindung im Schönengrund)

Bei den langfristigen Massnahmen muss sichergestellt werden, dass die Erschliessung des Gebietes Neuheig-Grüze auch für den Wirtschaftsverkehr gewährleistet ist.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Kurzfristige Massnahmen: Festsetzung<br>Mittelfristige Massnahmen: Vororientierung |
| **Federführung* und Beteiligte:** | TBA*, SBW, AfS, Kanton Zürich |
| **Querverweise:** | ► Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze |

# A.1.6 Oberwinterthur

Das Stadtteilzentrum besteht aus dem Bahnhof (verkehrliches Zentrum), dem historischen Dorfkern (kulturelles Zentrum) und dem Römertor/Schiltwiesenplatz (kommerzielles Zentrum). Die drei Zentrumsteile liegen in Fussdistanz zueinander und sollen künftig attraktiver vernetzt werden. Die heutige Ausstattung des Bahnhofs und die Aussenräume werden der Funktion als Ankunftsort und Verkehrsdrehscheibe wenig gerecht. Auch das Arbeitsplatzgebiet nördlich des Bahnhofs weist stadträumliche Defizite und kein klares Profil auf.

Der Masterplan Bahnhof Oberwinterthur 2022 zeigt auf, wie der Bahnhof als Mobilitätsdrehscheibe und Ankunftsort neu organisiert und gestaltet und wie die Quartiere Hegi und Oberwinterthur besser verbunden werden sollen.

## Ziele und Grundsätze

- Die drei Teile des Quartierzentrums Oberwinterthur (Bahnhof, Dorfkern und Römertor) ergänzen sich atmosphärisch und funktional (► S.2.1 Erdgeschosse, S.3 Arbeitsplatzgebiete). Sie sind über einen hochwertigen öffentlichen Raum und attraktive Verbindungen miteinander verbunden.
- Der Bahnhof wird zu einer Mobilitätsdrehscheibe mit attraktiven Umsteigebeziehungen (Bahn zu Bus, Carsharing-, Fuss- und Veloverkehr zu ÖV) sowie weitere Sharing- und Serviceangeboten weiterentwickelt.
- Oberwinterthur und Hegi werden mit einer attraktiven Fussverkehrsquerung verbunden und an den Bahnhof angebunden.
- Die Adressbildung des Bahnhofs wird durch eine gestalterische Aufwertung der Aussenräume und einen prägnanten Städtebau beidseits der Gleise verbessert.
- Die bauliche Dichte und Nutzungsdichte im Bahnhofsumfeld wird erhöht und so der guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und dem kantonalen Zentrumsgebiet Rechnung getragen.
- Die Quartierverbindungen für den Fuss- und Veloverkehr zwischen Neuhegi und Oberwinterthur sowie innerhalb von Oberwinterthur werden gestärkt. Die Trennwirkung der Frauenfelderstrasse und der Bahnlinie wird damit verringert.
- Mit der Konkretisierung der Gebietsentwicklung (z. B. Nutzungen, Anzahl zusätzlicher Einwohner/innen und Arbeitsplätze) ist in einer möglichst frühen Planungsphase auch die Energieversorgung (► V.1 Versorgung: Kommunaler Energieplan) und der Bedarf an öffentlichen Infrastrukturen (u. a. Schulraum, Sportanlagen; ► Ö Öffentliche Bauten und Anlagen) zu definieren.

# Karteneinträge Oberwinterthur

**Übersicht laufende Planungen und geplante Massnahmen im Schwerpunktraum Oberwinterthur (behördenverbindliche Massnahmen sind violett hinterlegt)**

A

**Leitbild für Riedbach erarbeiten** (► F.1.3.4)

### A.1.6.2 Zielbild Arbeitsplatzgebiet Bahnhof Oberwinterthur Nord erarbeiten

**Federführung* und Beteiligte:** AfS*, StE, TBA/AMO, SBW, SGW
**Umsetzungshorizont:** Kurzfristig (bis 2026)

### A.1.6.4 Gestaltungskonzept öffentlicher Raum Versorgungszentrum Römertor und Schiltwiesenplatz erarbeiten

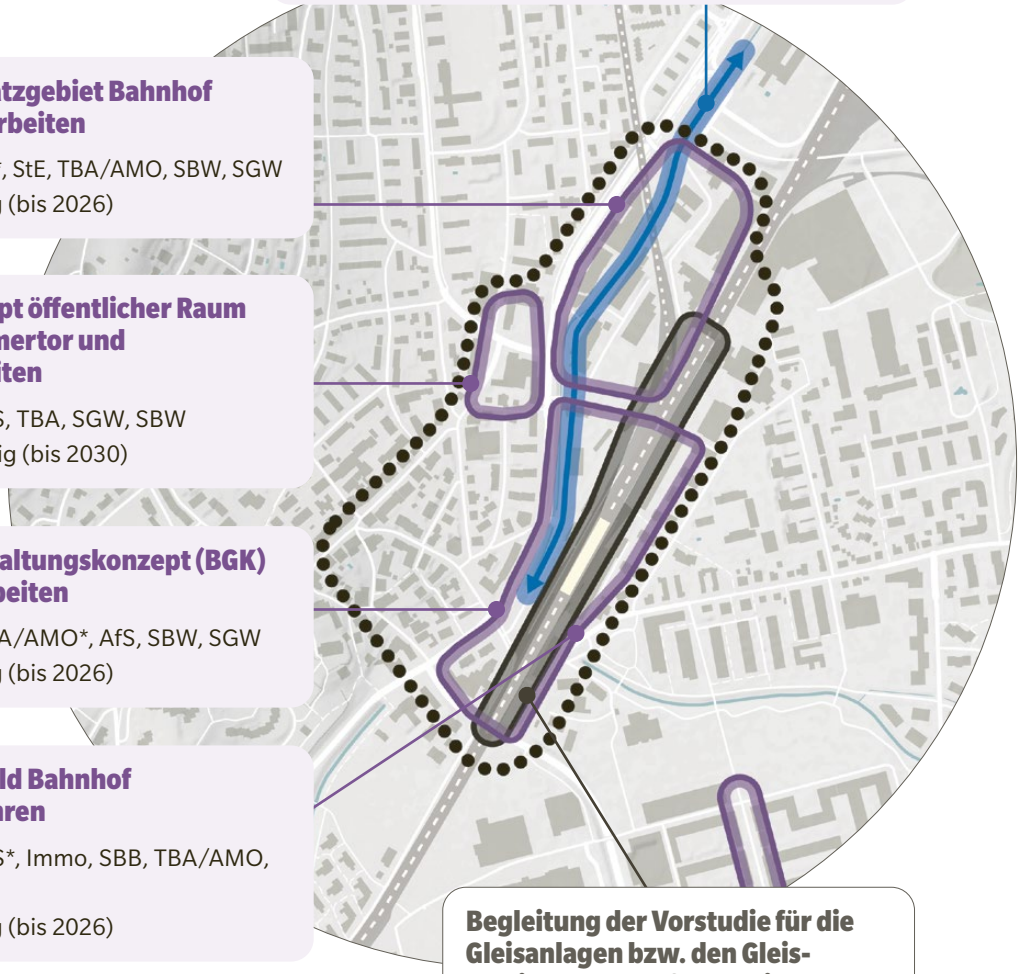
**Federführung* und Beteiligte:** AfS, TBA, SGW, SBW
**Umsetzungshorizont:** Mittelfristig (bis 2030)

### A.1.6.1 Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Frauenfelderstrasse erarbeiten

**Federführung* und Beteiligte:** TBA/AMO*, AfS, SBW, SGW
**Umsetzungshorizont:** Kurzfristig (bis 2026)

### A.1.6.3 Testplanung Umfeld Bahnhof Oberwinterthur durchführen

**Federführung* und Beteiligte:** AfS*, Immo, SBB, TBA/AMO, SGW, SBW
**Umsetzungshorizont:** Kurzfristig (bis 2026)



**Begleitung der Vorstudie für die Gleisanlagen bzw. den Gleiskorridor Bahnhof Oberwinterthur**

0 150 m 300 m 450 m

## A.1.6.1 Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Frauenfelderstrasse erarbeiten

Die Erkenntnisse aus dem Masterplan sind im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts vertieft zu prüfen. Als Fragestellungen sind die Ausgestaltung der Knoten, die Führung des MIV, die MIV-Anschlüsse Dorfstrasse, Hegistrasse und Baubereiche (gemäss Masterplan Bahnhof Oberwinterthur), betrieblichen Bedürfnisse Busbetrieb und Ausgestaltung der Haltebereiche zu beantworten.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Ø |
| **Federführung* und Beteiligte:** | TBA/AMO*, AfS, SBW, SGW |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurzfristig (bis 2026) |
| **Querverweise:** | ► Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze |

## A.1.6.2 Zielbild Arbeitsplatzgebiet Bahnhof Oberwinterthur Nord erarbeiten

In einem Pilotprozess wird in enger Abstimmung von städtebaulichen und wirtschaftlichen Interessen sowie unter Einbezug der Grundeigentümerinnen und -eigentümer bzw. Unternehmerinnen und Unternehmer ein gemeinsames Zielbild für das Arbeitsplatzgebiet erarbeitet.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Ø |
| **Federführung* und Beteiligte:** | AfS*, StE, TBA/AMO, SBW, SGW |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurzfristig (bis 2026) |
| **Querverweise:** | ► S.1 Bauliche Verdichtung und Transformation<br>► S.2.1 Erdgeschosse<br>► S.3 Arbeitsplatzgebiete |

## A.1.6.3 Testplanung Umfeld Bahnhof Oberwinterthur durchführen

Anhand einer Testplanung werden die Erkenntnisse des Masterplans verifiziert sowie die baulichen Entwicklungsvorstellungen und das Nutzungsprofil für das Umfeld des Bahnhofs Oberwinterthur konkretisiert. Sie schafft die Grundlage für einen Gestaltungsplan und den folgenden Gestaltungswettbewerb für den öffentlichen Raum (Bahnhofplatz Ost und West) sowie die Wettbewerbe für die einzelnen Areale. Die Testplanung baut auf den Erkenntnissen des Masterplans, der Vorstudie für den Ausbau des Bahnhofs (SBB) sowie auf dem BGK Frauenfelderstrasse auf.

**Koordinationsstand:** Ø

**Federführung* und Beteiligte:** AfS*, Immo, SBB, TBA/AMO, SGW, SBW

**Umsetzungshorizont:** Kurzfristig (bis 2026)

**Querverweise:**

- ► S.2.1 Erdgeschosse
- ► A.1.6.1 Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Frauenfelderstrasse
- ► A.1.6.2 Zielbild Arbeitsplatzgebiet Bahnhof Oberwinterthur Nord erarbeiten
- ► S.1.1 Bauliche Verdichtung und Transformation prüfen und mittels BZO/Gestaltungsplänen umsetzen
- ► S.2.1.3 Umgang mit Erdgeschossen prüfen
- ► S.2.2.1 Nutzungsvielfalt anstreben
- ► Ö.3.2 Standortsicherungen für neue Schulanlagen in den Prognoseeinheiten Oberi-Nordwest (1)

## A.1.6.4 Gestaltungskonzept öffentlicher Raum Versorgungszentrum Römertor und Schiltwiesenplatz erarbeiten

Zur langfristigen Stärkung des kommerziellen Zentrums Schiltwiesenplatz – Römertor ist die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums und die Benutzbarkeit für den Fussverkehr zu verbessern. Unter Berücksichtigung stadtklimatischer Erkenntnisse ist ein Gestaltungskonzept für den öffentlichen Raum, welches zur Neugestaltung des Schiltwiesenplatzes führt, zu erarbeiten.

**Koordinationsstand:** Ø

**Federführung* und Beteiligte:** AfS*, TBA, SGW, SBW

**Umsetzungshorizont:** Mittelfristig (bis 2030)

**Querverweise:**

- ► S.2.1.2 Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen sichern

# A.2 Starke Quartiere

## Winterthur entwickelt seine Quartiere behutsam

**Die Konzentration des Wachstums auf das urbane Rückgrat ermöglicht eine behutsame und qualitative Weiterentwicklung der Quartiere innerhalb der heutigen Dimensionen (ohne Wachstumsdruck). Dadurch werden die Charakteristiken der einzelnen Quartiere und deren Angebote erhalten und gestärkt.**



Viele Richtplanaussagen aus den Bereichen Siedlung, Freiraum, Mobilität, öffentliche Bauten und Anlagen sowie Ver- und Entsorgung gelten für alle Quartiere. Töss und Oberwinterthur befinden sich innerhalb des urbanen Rückgrats und werden im Rahmen der Schwerpunkträume A.1.1 und A.1.2 bzw. A.1.6 vertieft betrachtet. Für die Quartiere Wülflingen, Veltheim, Neuhegi und Seen werden basierend auf der entsprechenden ortsspezifischen Ausgangslage nachfolgend Ziele, Grundsätze und Massnahmen formuliert.

A

## Ziele und Grundsätze

- Winterthurs Quartiere bieten nach dem Grundsatz der «Quartiere der kurzen Wege» eine hohe Lebensqualität für alle Bevölkerungsgruppen. Die Quartierversorgung wird gesichert (► S.2.1 Erdgeschosse).
- Die bauliche Entwicklung der Quartiere findet grösstenteils innerhalb der bestehenden Strukturen und Dichten statt. Verdichtungen sind an ausgewählten Lagen unter Anwendung qualitätssichernder Verfahren bzw. Instrumente möglich. Dazu zählen Bahnhofsumfelder (Wülflingen, Töss, Seen, Hegi südlich der Bahnlinie), gut mit dem ÖV angebundene Lagen um die Quartierzentren und die grossen, auf das Zentrum zulaufenden Stadtradialen. Preisgünstiger Wohn-und Gewerberaum wird sofern zweckmässig und wirtschaftlich tragbar erhalten und ausgebaut (► Sozialverträgliche räumliche Entwicklung).
- Die Aufenthaltsqualität in den Quartierzentren wird verbessert.
- Die Fuss- und Veloanbindung der Quartiere wird verbessert und quartierfremder Verkehr auf übergeordnete Achsen gelenkt (► M.1 Gesamtstrategie Mobilität, M.2 Fussverkehr, M.3 Veloverkehr).
- In den Quartieren können auf Anfrage der Anwohnenden kleinmaschig Strassenabschnitte als Begegnungszonen ausgeschieden werden.
- Der Stadtrandpark als Naherholungs-, Natur- und Erlebnisraum ist aus den Quartieren gut erreichbar (► F.2.1 Stadtrandpark).
- Öffentliche Bauten, Grünflächen und wichtige Wegverbindungen werden klimaangepasst gestaltet (► F.1.1 Wege, Strassen, Plätze, F.1.2 Grün- und Freiflächen).
- Zusätzliche öffentliche Infrastrukturen wie Sport-, Quartier- und Schulanlagen werden frühzeitig und konsequent eingeplant. Dazu gehören auch Freizeitinfrastrukturen und Räume, in denen Quartierleben – insbesondere auch für Kinder und Jugendliche – stattfindet. (► Ö Öffentliche Bauten und Anlagen). Dies beinhaltet zudem auch soziale Treffpunkte über die ganze Stadt verteilt (► F.1.2 Grün- und Freiflächen).
- Öffentliche Freiräume und Freizeitinfrastrukturen werden möglichst multifunktional gestaltet, damit breite Bevölkerungsschichten davon profitieren können und überlagende Nutzungen möglich sind.
- Bestehende Quartier- und Begegnungsräume werden gestärkt (► Ö.5 Kultur und Begegnung).
- Sozialräumliche Aspekte wie Nutzungsvielfalt, soziale Infrastrukturen, gute Nahversorgung sowie Begegnungs- und Aufenthaltsräume werden frühzeitig erkannt und in Planungen/Projekte eingebracht (► Sozialverträgliche räumliche Entwicklung)

# A.2.1 Wülflingen

Wülfingen ist stark durch Töss, Autobahn und die umliegenden grünen Wiesen geprägt. Im Zentrum ist der Dorfcharakter erhalten geblieben, gleichzeitig sind verschiedene Neubaugebiete (z. B. Quartiere Wyden, Wässerwiesen und Maienried/Härti) in den letzten 20 Jahren stark gewachsen. In Gebieten wie Oberfeld-/Burgstrasse zeichnen sich umfangreiche Sanierungen und Erneuerungen des Wohnraumbestandes ab. Diese sollen zur Verbesserung des Wohnraumangebots und der Aussenräume sowie zur Ausbildung von Kleinzentren entlang der Wülflingerstrasse genutzt werden und sozialverträglich umgesetzt werden (► Sozialverträgliche räumliche Entwicklung). Der historische Ortskern bildet das Quartier- und Versorgungszentrum. Diese Funktion soll auch zukünftig gesichert und gleichzeitig das Potenzial für eine massvolle bauliche Ergänzung, eine Aufwertung der (öffentlichen) Stadträume sowie die Attraktivierung für Fussgängerinnen und Fussgänger genutzt werden. Der Bahnhof Wülflingen dient als Ankerpunkt für das Arbeitsplatzgebiet Niederfeld und die angrenzenden Wohnbebauungen.

Basierend auf dem Masterplan Bahnhof Wülflingen (Amt für Städtebau, 2020) sollen die Zugänglichkeit zum Bahnhof, die Aufenthaltsbereiche und der öffentliche Raum im Umfeld des Bahnhofs aufgewertet werden.

Mit den Gewässerräumen von Töss und Eulach sowie den umliegenden Wäldern und Wiesen als Teil des Stadtrandparks verfügt Wülflingen über gute Freiraumqualitäten. Die Zugänglichkeit, Vernetzung und Qualität dieser Freiräume wird laufend verbessert und die Weiterentwicklung zu einem Naherholungs-, Natur- und Erlebnisraum durch unterschiedliche Massnahmen aktiv vorangetrieben (► F.2.1, F.1.3.1, F.1.3.3).

Der geplante Autobahnausbau und die damit verbundene Autobahnüberdeckung in Wülflingen (Abschnitt Eulach bis Schulhaus Langwiesen) bietet eine grosse Chance, um die trennende Wirkung der Autobahn grossräumig aufzuheben, die Lärmsituation zu verbessern und dank einem neuen Freiraum auf der Überdeckung die Grünraumversorgung und -vernetzung innerhalb des Quartiers zu verbessern.

## Ziele und Grundsätze

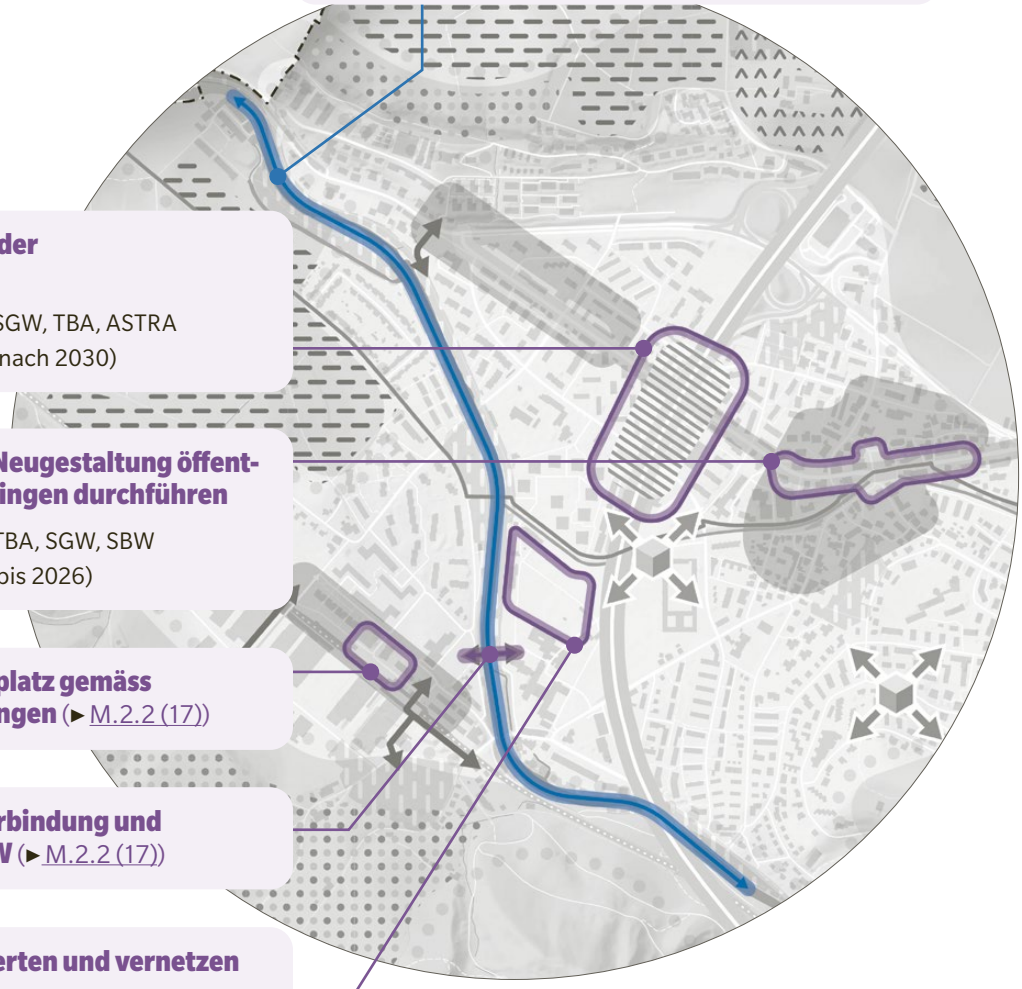
- Das Quartier- und Versorgungszentrum im historischen Ortskern wird gestärkt, weiterentwickelt und insbesondere der öffentliche Raum rund um den Lindenplatz, den Kirchplatz und das Frohsinnareal in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern, der Bevölkerung und unter Berücksichtigung der Interessen des ansässigen Gewerbes aufgewertet.
- Der Bahnhof Wülflingen und sein Umfeld wird basierend auf dem Masterplan weiterentwickelt und aufgewertet.
- Die Gewässerräume der Töss und Eulach leisten einen wichtigen Beitrag an die Naherholung, den Naturschutz und ein angenehmes Lokalklima.
- Wülflingen wird dank der Autobahnüberdeckung als zusammenhängender Siedlungskörper am westlichen Rand von Winterthur wahrnehmbar. Auf der Überdeckung entsteht ein neuer Freiraum (u. a. Raum für Bewegung und Sport).

# Karteneinträge Wülflingen

**Übersicht laufende Planungen und geplante Massnahmen im Quartier Wülflingen (behördenverbindliche Massnahmen sind violett hinterlegt)**



**Leitbild Naherholung Töss umsetzen** (► F.1.3.1)




### A.2.1.3 Neuer Freiraum auf der Autobahnüberdeckung

**Federführung* und Beteiligte:** AfS*, SGW, TBA, ASTRA
**Umsetzungshorizont:** Langfristig (nach 2030)

### A.2.1.1 Studienauftrag zur Neugestaltung öffentlicher Raum Ortskern Wülflingen durchführen

**Federführung* und Beteiligte:** AfS*, TBA, SGW, SBW
**Umsetzungshorizont:** Kurzfristig (bis 2026)

**Umsetzung neuer Bahnhofplatz gemäss Masterplan Bahnhof Wülflingen** (► M.2.2 (17))

**Umsetzung der Fusswegverbindung und Fussverkehrsbrücke bis IPW** (► M.2.2 (17))

### A.2.1.2 Freiraum IPW aufwerten und vernetzen

**Federführung* und Beteiligte:** AfS*, SGW, TBA, AWEL, IPW
**Umsetzungshorizont:** Mittelfristig (bis 2030)

## A.2.1.1 Studienauftrag Neugestaltung öffentlicher Raum Ortskern Wülflingen durchführen

Der Lindenplatz bildet den Mittelpunkt und das historische Zentrum von Wülflingen. Durch die stark verkehrsorientierte Gestaltung der umliegenden Strassenräume ist der öffentliche Raum stark fragmentiert und bietet wenig Aufenthaltsqualität. Es wird im Rahmen eines Studienauftrags eine Vorstudie erarbeitet, welche die verkehrliche Funktionalität sicherstellt und aktuellen stadtklimatischen Bedürfnissen Rechnung trägt. Somit soll der Lindenplatz als Treffpunkt im Zentrum und die Aufenthaltsqualität generell gestärkt werden.

**Koordinationsstand:** Ø
**Federführung* und Beteiligte:** AfS*, TBA, SGW, SBW
**Umsetzungshorizont:** Kurzfristig (bis 2026)

Der Zusammenfluss der Eulach mit der Töss liegt in unmittelbarer Nähe zur integrierten Psychiatrie Winterthur (IPW). Bei einer nächsten Erweiterung der Klinik und der damit einhergehenden Aufwertung der Freiräume ergibt sich die Chance, das Leitbild Naherholung Töss umzusetzen und die Gewässerräume in die Freiraumgestaltung zu integrieren. Zusammen mit der IPW möchte die Stadt im Rahmen einer gemeinsamen Planung diese bestehenden Synergien nutzen. Dabei soll ein zusammenhängender öffentlicher Freiraum entstehen, der für die Klinik und die angrenzenden Quartiere ein attraktives Zusatzangebot an Freiraumversorgung bietet.

## A.2.1.2 Freiraum IPW aufwerten und vernetzen

Die Stadt Winterthur erarbeitet gemeinsam mit der Integrierten Psychiatrie Winterthur (IPW) Klinik Schlosstal ein Freiraumkonzept im Perimeter IPW und Flussraum Töss und Eulach. Das Leitbild Naherholung Töss soll als Teilaspekt ins übergeordnete Freiraumkonzept Klinik Schlosstal integriert werden.

**Koordinationsstand:** Ø
**Federführung* und Beteiligte:** AfS*, SGW, TBA, AWEL, IPW
**Umsetzungshorizont:** Mittelfristig (bis 2030)
**Querverweise:** ► F.1.3.1 Leitbild Naherholung Töss umsetzen

## A.2.1.3 Neuer Freiraum auf der Autobahnüberdeckung

Für den Freiraum auf und neben der zukünftigen Autobahnüberdeckung wird ein Entwicklungskonzept mit Vernetzung in die Quartiere erarbeitet.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Ø |
| **Federführung* und Beteiligte:** | AfS*, SGW, TBA, ASTRA |
| **Umsetzungshorizont:** | Langfristig (nach 2030) |
| **Querverweise:** | ► F.1.1.1 Alleenkonzept umsetzen und weiterentwickeln<br>► F.1.3.3 Leitbild für Eulach erarbeiten |

# A.2.2 Veltheim



Veltheim besteht aus mehreren kleineren Zentren wie dem historischen Ortskern und dem Einkaufszentrum Rosenberg. Dank durchgrünten und kleinteiligen Strukturen sowie der Hanglage am Wolfensberg bietet Veltheim gute Wohnqualitäten. Potenzial besteht bei der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum rund um das Einkaufszentrum Rosenberg und bei der Etablierung eines Kleinzentrums im Kreuzungsbereich der Lind- und Schaffhauserstrasse.

Der Landschafts- und Erholungsraum Rosenberg ist gemäss W2040 einer von fünf Schwerpunkträumen Freiraum und integraler Bestandteil des Stadtrandparks. Aufgrund seiner Bedeutung, der grossräumigen Potenziale und der vielfältigen Nutzungsansprüche wird er in den nächsten Jahren schrittweise weiterentwickelt. Die Massnahmen umfassen u. a. die Neugestaltung des Campings mit Betriebsgebäude, die Sanierung und Aufwertung des Schützenweihers mit Umgestaltung des Uferbereichs und der Schaffung von Bademöglichkeiten sowie die Offenlegung des Veltheimer Dorfbachs (► F.2.4.1). Zudem soll durch das Püntenareal zwischen Schaffhauser- und Seuzacherstrasse eine Durchwegung realisiert werden (► F.2.1.1).

## Ziele und Grundsätze

- Die Aufwertung des Landschafts- und Erholungsraums Rosenberg als Teil des Stadtrandparks zwischen Wolfens- und Brüelberg (u. a. mit Camping, Schützenweiher und Pünten) bildet in den nächsten Jahren einen Entwicklungsschwerpunkt in Veltheim (► F.2.2 Schützenwiese und Brüelberg).
- Quartierprägende Strukturen und Qualitäten wie Kleinteiligkeit und Durchgrünung werden erhalten und behutsam weiterentwickelt.
- Die Stadt schafft die raumplanerischen Voraussetzungen, um die Quartierversorgung sicherzustellen.

# Karteneinträge Veltheim

**Übersicht laufende Planungen und geplante Massnahmen im Quartier Veltheim (behördenverbindliche Massnahmen sind violett hinterlegt)**

**Masterplan Erholungsgebiet Rosenberg umsetzen, u.a.:**

– Neugestaltung Camping mit Eingangsgebäude
– Sanierung und Aufwertung Schützenweiher
– Offenlegung des Veltheimer Dorfbachs (► F.2.4.1)

**Püntenareal Rosenberg bessere Durchwegung realisieren** (► F.2.1.1)

0 300 m 600 m 900 m

# A.2.3 Neuhegi



Neuhegi ist ein dynamisches und relativ junges Quartier, welches sich seit einigen Jahren schrittweise vom ehemaligen Industriegebiet zu einem wichtigen Teil des urbanen Rückgrats entwickelt. Dafür wurden vor rund 10 Jahren umfassende Planungsgrundlagen festgesetzt (Gestaltungspläne Umfeld Grüze und Umfeld Hegi, Ergänzungspläne Neuhegi-Grüze).

Mit dem Eulachpark verfügt Neuhegi über einen grosszügigen Freiraum mit attraktivem Gewässerzugang zur Eulach. Die Anbindung an den Stadtrand- und Regiopark soll künftig über das Parkband in Richtung Süden zum Orbüelwald erfolgen. Gleichzeitig bindet das Parkband den Bahnhof Hegi über eine attraktive Freiraum- und Fusswegverbindung ans Quartier an. Die Verbindung zum Bahnhof Oberwinterthur als Pendant im Norden gilt es künftig zu verbessern.

In Neuhegi tragen verschiedene soziale Einrichtungen und Ankerpunkte wie die Halle 710, die Quartierbibliothek, das Musikzentrum und die Giesserei zum aktiven Quartierleben bei. Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen sind insbesondere entlang der Sulzerallee, der Else-Züblin-Strasse, der Barbara-Reinhart-Strasse und der Ida-Sträuli-Strasse entstanden. Die stadträumlichen Qualitäten in diesen öffentlichen Räumen entsprechen noch nicht den Erwartungen der Quartierbevölkerung und sollen im Zuge des nächsten Strassensanierungszyklus verbessert werden. Zur Aktivierung des Zentrums wurden in einem partizipativen Prozess mit lokalen Akteuren noch weitere Handlungsfelder identifiziert und Massnahmen abgeleitet (Schlussbericht «Förderung urbanes Zentrum Neuhegi-Grüze» vom März 2021).

Die Verbindung zum Bahnhof Oberwinterthur gilt es zu verbessern. Die Qualität der öffentlichen Räume entspricht noch nicht den Erwartungen der Quartierbevölkerung und soll im Zuge der nächsten Strassensanierungszyklen verbessert werden.

## Ziele und Grundsätze

- Die Anbindung an den Bahnhof Oberwinterthur wird gestärkt (► A.1.6.3 Testplanung Umfeld Bahnhof Oberwinterthur durchführen).
- Der Zugang zum Stadtrand- und Regiopark südlich des Bahnhofs Hegi wird verbessert (► F.2 Stadtrandpark und Schwerpunkträume Freiraum, M.2.2 Kommunale Fuss- und Wanderwege erstellen).
- Das Zentrum Neuhegi wird weiter aktiviert (z. B. ergänzende Nutzungen, Aussenraumgestaltung).
- Die wichtigen (privaten) Arealentwicklungen werden durch die Stadt begleitet.

# Karteneinträge Neuhegi

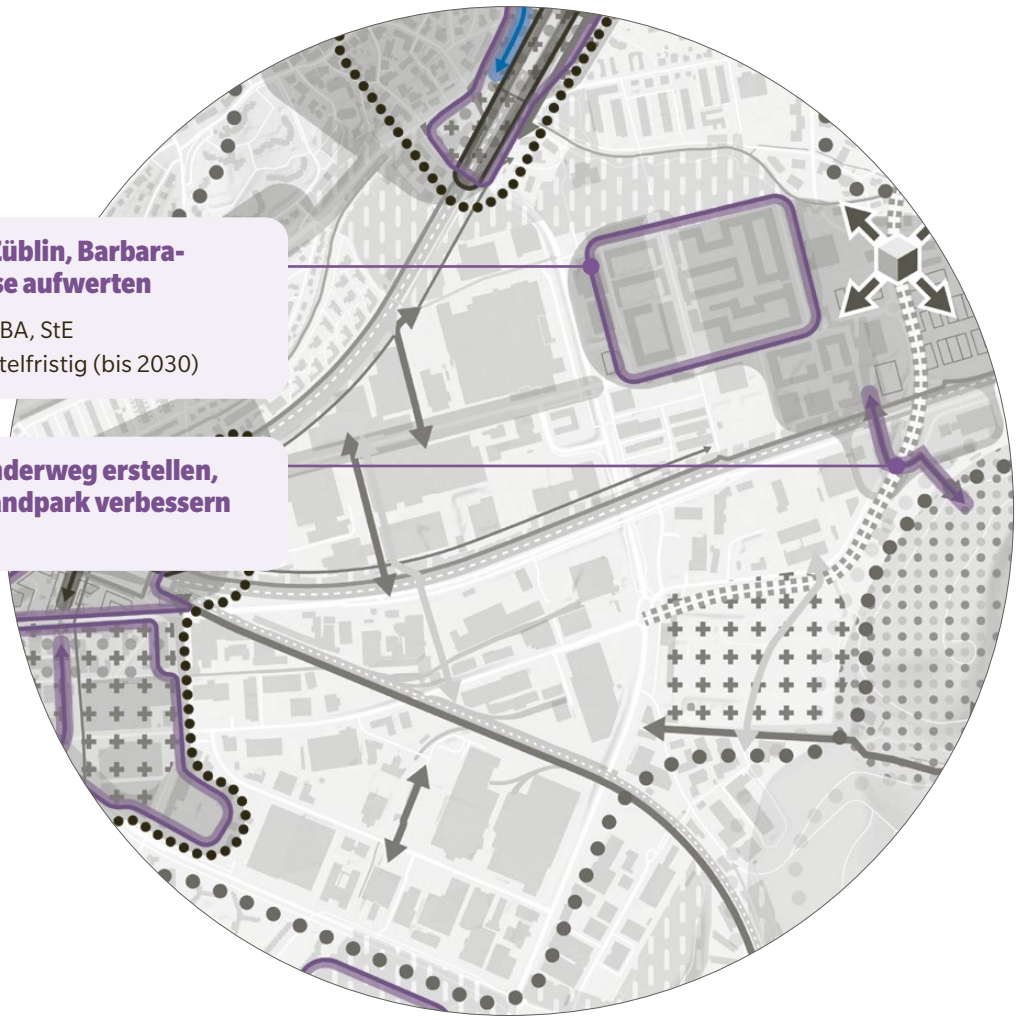
**Übersicht laufende Planungen und geplante Massnahmen im Quartier Neuhegi (behördenverbindliche Massnahmen sind violett hinterlegt)**



**A.2.3.1 Strassenraum Else-Züblin, Barbara-Reinhart-, Ida-Sträuli-Strasse aufwerten**

**Federführung* und Beteiligte:** AfS*, TBA, StE
**Umsetzungshorizont:** Kurz- bis mittelfristig (bis 2030)

**Kommunaler Fuss- und Wanderweg erstellen, Zugänglichkeit und Standrandpark verbessern**
(► M.2.2 (26))



0 300 m 600 m 900 m

## A.2.3.1 Strassenraum Else-Züblin, Barbara-Reinhart-, Ida-Sträuli-Strasse aufwerten

Im ersten Schritt wird der Strassenraum mit einfachen Mitteln ohne Eingriff in die bestehende Strassenführung, aufgewertet.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Ø |
| **Federführung* und Beteiligte:** | AfS*, TBA, StE |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurz- bis mittelfristig (bis 2030) |
| **Querverweise:** | ► S.2.1 Erdgeschosse |

# A.2.4 Seen



Seen liegt im Südosten von Winterthur und ist von drei Seiten von Wald umgeben. Ähnlich wie Oberwinterthur verfügt Seen über ein dreiteiliges Zentrum mit einem gewachsenen Dorfkern beidseits der Tösstalstrasse, einem Versorgungszentrum (Shopping Seen) und einem S-Bahnhof.

Die Aufenthaltsqualität und Fussverkehrsfreundlichkeit innerhalb des Zentrums weist insbesondere im Bereich der Tösstal- und Kanzleistrasse Defizite auf. Grosses stadträumliches und bauliches Entwicklungspotenzial besitzen die Kanzleistrasse als zentrale Achse zum Bahnhof sowie das Bahnhofsumfeld.

Der Mattenbach, die grossflächigen Pünten südlich davon, die Allmend Grüzefeld und der Sportpark Deutweg sind für die Quartiere Seen, Gutschick und Mattenbach wichtige, siedlungsnahe Erholungsräume. Klare Entwicklungsvorstellungen für diese Grünräume hinsichtlich Ökologie, Naherholung (Sport, Freizeit) und Hochwasserschutz fehlen gegenwärtig.

## Ziele und Grundsätze

- Die vielfältigen Siedlungsstrukturen werden im Zuge des Erneuerungsbedarfs sorgfältig weiterentwickelt.
- Im Quartierzentrum, welches sich vom historischen Ortskern zum Bahnhof Seen aufspannt, wird die Quartierversorgung, die Aufenthaltsqualität und die Fussverkehrsfreundlichkeit verbessert.
- Das Bahnhofsumfeld und die Kanzleistrasse werden urbaner.
- Der Gewässerraum Mattenbach, die Allmend Grüzefeld und im weiteren Umfeld des Sportparks Deutweg werden als wichtige siedlungsnahe Freiräume aufgewertet (► F.1.3.2 Projekt Gewässeraufwertung Mattenbach erarbeiten, F.2.3.1 Allmend Grüzefeld weiterentwickeln, Ö.4.4 Masterplan Sportpark Deutweg erarbeiten).
- Eine öffentliche Durchwegung durch das Püntenareal Waldegg verbessert den Zugang zum Eschenberg (► F.2.1.1 Püntenareale Rosenberg, Neuwiesen und Waldegg zugänglicher machen).

# Karteneinträge Seen

**Übersicht laufende Planungen und geplante Massnahmen im Quartier Seen (behördenverbindliche Massnahmen sind violett hinterlegt)**

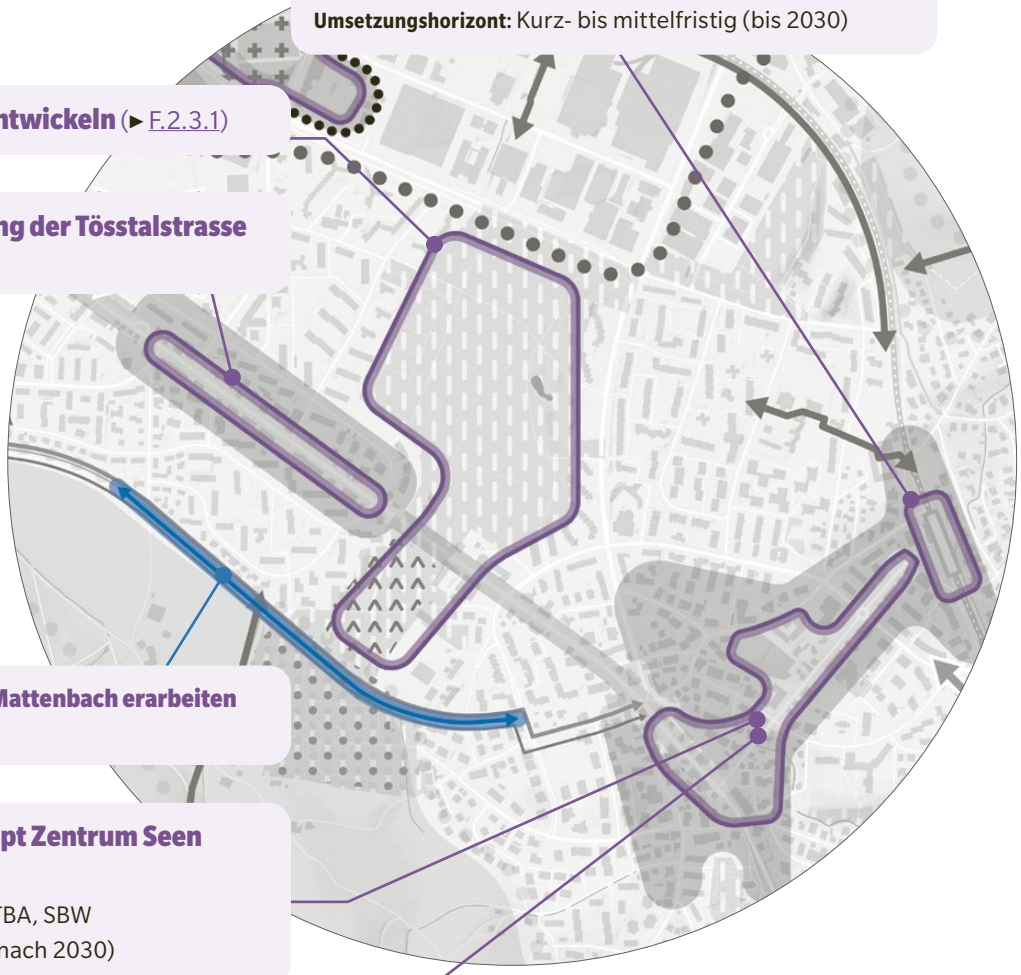
A

### A.2.4.1 Masterplan Bahnhof Seen erarbeiten

**Federführung* und Beteiligte:** AfS*, TBA, StE
**Umsetzungshorizont:** Kurz- bis mittelfristig (bis 2030)

**Allmend Grüzefeld weiterentwickeln** (► F.2.3.1)

**Sanierung und Umgestaltung der Tösstalstrasse** (► M.1.1)



**Projekt Gewässeraufwertung Mattenbach erarbeiten** (► F.1.3.2)

### A.2.4.2 Entwicklungskonzept Zentrum Seen erarbeiten

**Federführung* und Beteiligte:** AfS*, TBA, SBW
**Umsetzungshorizont:** Langfristig (nach 2030)



### A.2.4.3 Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Kanzleistrasse erarbeiten

**Federführung* und Beteiligte:** TBA*, AfS, SBW, SGW
**Umsetzungshorizont:** Kurz- bis mittelfristig (bis 2030)

## A.2.4.1 Masterplan Bahnhof Seen erarbeiten

Ein Masterplan zeigt das Entwicklungspotenzial des Bahnhofs Seen bzw. seines Umfelds hinsichtlich baulicher Entwicklung, Nutzungen und öffentlichem Raum auf. Der bestehende Gestaltungsplan Stationsareal Winterthur Seen wurde nie umgesetzt und gilt als überholt.

**Koordinationsstand:** Ø
**Federführung* und Beteiligte:** AfS*, TBA, SBW, SBB
**Umsetzungshorizont:** Mittelfristig (bis 2030)
**Querverweise:** ► S.2.1 Erdgeschosse

## A.2.4.2 Entwicklungskonzept Zentrum Seen erarbeiten

Das Entwicklungskonzept eruiert die Aufwertungs- und Verdichtungspotenziale im Zentrum Seen zwischen Bahnhof und Tösstalstrasse, skizziert eine Entwicklungsvorstellung und formuliert konkrete Umsetzungsmassnahmen

**Koordinationsstand:** Ø
**Federführung* und Beteiligte:** AfS*, TBA, SBW, StE
**Umsetzungshorizont:** Langfristig (nach 2030)

## A.2.4.3 Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Kanzleistrasse erarbeiten

Mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Kanzleistrasse wird die Grundlage für die siedlungsverträgliche Umgestaltung geschaffen. Perimeter: Tösstalstrasse bis Bahnhof Seen. Als Fragestellungen sind die Ausgestaltung der Knoten, die Fussverkehrsquerungen, Veloführung und betrieblichen Bedürfnisse Busbetrieb und Ausgestaltung der Halteberei-che zu beantworten.

**Koordinationsstand:** Ø
**Federführung* und Beteiligte:** TBA*, AfS, SBW, SGW
**Umsetzungshorizont:** Kurz- bis mittelfristig (bis 2030)
**Querverweise:** ► A.2.4.2 Entwicklungskonzept Zentrum Seen erarbeiten

# Siedlung

# S.1 Bauliche Verdichtung und Transformation

## Winterthur lenkt das Wachstum auf das urbane Rückgrat

**Mit der rechtskräftigen Bau- und Zonenordnung BZO 2000 bestehen stadtweit weiterhin umfangreiche Reserven für die Innentwicklung. Es wird kein neues Bauland eingezont, und es wird von generellen Auf- und Umzonungen in den Quartieren abgesehen. Dem urbanen Rückgrat wird grosses Potenzial beigemessen, um dort stadtverträglich dichter zu bauen und städtische Qualitäten zu fördern.**



Gemäss W2040 konzentriert sich rund 60% des bis 2040 prognostizierten Wachstums auf das urbane Rückgrat. Die Potenziale für Wachstum und Verdichtung sind im urbanen Rückgrat unterschiedlich verteilt. So gibt es Bereiche, die sich durch Transformation des Bestands dynamisch entwickeln und eine städtebauliche Neuordnung mit hoher baulicher Dichte ermöglichen. Dies sind in erster Linie die sechs Schwerpunkträume, welche sich über das urbane Rückgrat verteilen (► A.1 Schwerpunkträume). Es gibt jedoch auch stabile Bereiche. Dort spielen u. a. der Erhalt des städtebaulichen Erscheinungsbilds (Quartiererhaltungszonen) sowie Denkmal- und Ortbildschutz (Kernzonen, Siedlungsinventar, Inventar der Baudenkmäler) eine wichtige Rolle.

Winterthur baut auf den bestehenden städtebaulichen Qualitäten auf und entwickelt diese weiter. Die Stadt weist verschiedene Stadtstrukturen auf, welche sich betreffend Charakter und Atmosphäre unterscheiden (► Erläuterungen zum kommunalen Richtplan).

## Zusammenspiel mit übergeordneten Planungen

Auf Grundlage von W2040 strebt die Stadt im Rahmen der nächsten Revision des regionalen Richtplans an, den Eintrag Nr. 59 «sehr hohe bauliche Dichte» für das Gebiet «Altstadt, Bahnhofsumfeld, Sulzer-Areal» nach Norden bis zum Kantonsspital Winterthur zu erweitern. Zudem wird die Erweiterung des selbigen Eintrags südlich der Altstadt bis zur Zeughauswiese und der Eintrag Nr. 60 nach Süden bis zum zukünftigen Bahnhof «Winterthur Süd» angestrebt.

Auf Grundlage von W2040 strebt die Stadt an, diese Gebiete in der nächsten Revision des regionalen Richtplans differenzierter zu betrachten und neu zuzuordnen:

– «Stabile Gebiete»: Gebiete ausserhalb des urbanen Rückgrats, Kern- und Quartiererhaltungszonen;
– «Weiterzuentwickelnde Gebiete»: Urbanes Rückgrat, exkl. Kern- und Quartiererhaltungszonen;
– «Neuzustrukturierende Gebiete»: Schwerpunkträume, exkl. Ortskern Oberwinterthur.

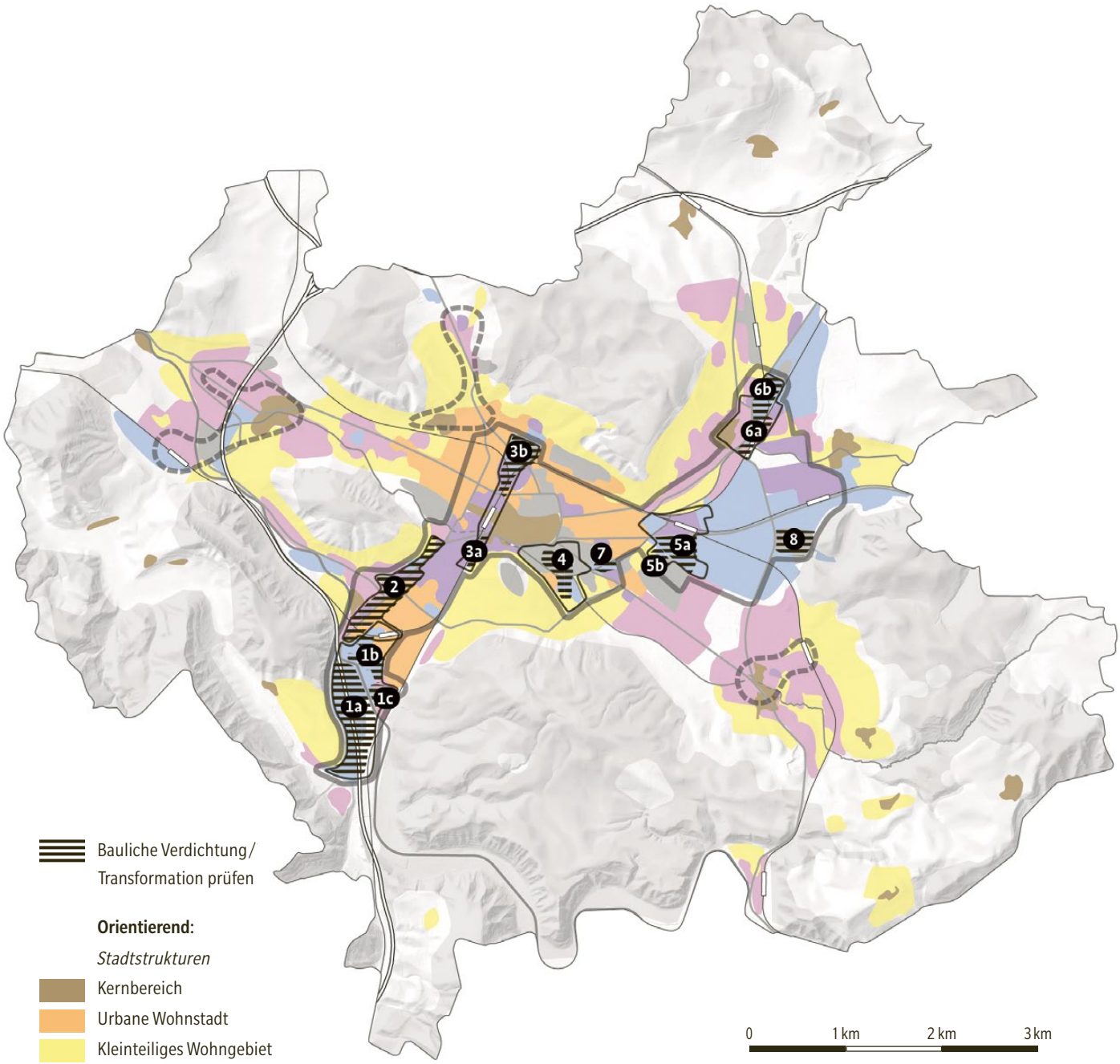


## Ziele und Grundsätze

– Das Wachstum erfolgt innerhalb des heutigen Siedlungsgebiets. Es wird kein neues Bauland eingezont und es wird von generellen Auf- und Umzonungen in den Quartieren abgesehen.
– Winterthur konzentriert das Wachstum auf das urbane Rückgrat und baut sein urbanes Profil durch die Entwicklung und die qualitativ hochwertige Gestaltung der dichter werdenden Stadt aus.
– In bezeichneten Gebieten, d.h. überwiegend innerhalb der Schwerpunkräume wird eine Erhöhung der Kapazitäten und Transformation des Bestandes bzw. städtebauliche Neuordnung geprüft. Die Stadt fördert etappierte Entwicklungen, Zwischennutzungen und einen (Teil-) Erhalt des Bestands mittels Ergänzungen oder Aufstockungen.
– Die Transformation und Verdichtung hat das Netto-Null-Ziel der Stadt Winterthur sowie den Rahmenplan Stadtklima zu berücksichtigen.
– Die Konzentration des Wachstums auf das Rückgrat ermöglicht den Verzicht auf grossflächige, undifferenzierte Aufzonungen bzw. Verdichtungen in den Quartieren. Bestehende städtebauliche Qualitäten werden weiterentwickelt und Defizite behoben.
– Auch ausserhalb des urbanen Rückgrats gibt es Bereiche, die bereits heute einen urbanen Charakter haben und gute Voraussetzungen für eine verträgliche Erhöhung der Dichte bieten. Dazu zählen Bahnhofsumfelder, gut mit dem ÖV angebundene Lagen und die grossen, auf das Zentrum zulaufenden Stadtradialen.
– In Quartiererhaltungszonen, Kernzonen und inventarisierten Siedlungen ist eine Weiterentwicklung unter besonderer Rücksichtnahme auf die bestehenden Qualitäten möglich (► S.5 Ortsbildschutz).
– Planungsvorteile, die durch Auf- und Umzonungen entstehen, werden ausgeglichen (► Mehrwertausgleich).
– Grossflächigen Verdrängungs- und Entmischungsprozessen wird durch die Stadt im Rahmen ihrer Möglichkeiten durch die Förderung von preisgünstigem, vorzugsweise gemeinnützigem Wohn- und Gewerberaums entgegengewirkt. Sozialräumliche Aspekte wie Nutzungsvielfalt, soziale Infrastrukturen, gute Nahversorgung sowie Begegnungs- und Aufenthaltsräume werden frühzeitig erkannt und konsequent in Planungen/Projekte eingebracht (► Sozialverträgliche räumliche Entwicklung).
– Im Sinne des «Schwammstadt»-Prinzips wird ein Regenwassermanagement etabliert für Rückhalt, Versickerung und Nutzung von Regenwasser (► F.1.1.2 Regenwassermanagement nach Schwammstadt-Grundsätzen erarbeiten).

# Karteneinträge Verdichtung und Transformation






Bauliche Verdichtung/
Transformation prüfen

**Orientierend:**

*Stadtstrukturen*

Kernbereich
Urbane Wohnstadt
Kleinteiliges Wohngebiet
Grüne Wohnstadt
Dichte Grossstrukturen
Gewerbe
Öffentliche und institutionelle Einrichtungen

Urbanes Rückgrat
Schwerpunkträume
Starke Quartiere

# S.1.1 Bauliche Verdichtung und Transformation prüfen und mittels BZO/Gestaltungsplänen umsetzen

In Gebieten, in denen gemäss Karteneinträge eine Verdichtung über die BZO 2000 hinaus und eine Transformation der Stadtstruktur geprüft wird, werden geeignete Planungsprozesse (z. B. Testplanungen) durchgeführt und die Ergebnisse mit Instrumenten der Nutzungs- bzw. der Sondernutzungsplanung (insbesondere auch öffentliche Gestaltungspläne) verbindlich festgesetzt. In sämtlichen Verdichtungsgebieten wird eine gute soziale Durchmischung angestrebt. (Koordinationshinweis: Naturgefahren, Störfallvorsorge)

| Nr. | Bezeichnung und Massnahme | Koordinationsstand | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|
| Schwerpunktraum «Winterthur Süd» | | | |
| 1a | **Auwiesen**<br>Transformation zu einem attraktiven, durchmischten Stadtquartier hoher Dichte und Nutzungsvielfalt mit strassenraumprägenden Baustrukturen und punktuellen Hochhäusern entlang der Zürcherstrasse und am zukünftigen Bahnhofsplatz Winterthur Süd. | Zwischenergebnis | Langfristig (ab 2030) |
| 1b | **Vitus-Areal**<br>Weiterentwicklung und teilweise Transformation des Industrieareals. Es wird eine hohe Nutzungsdichte mit Schwerpunkt Arbeitsplatznutzungen angestrebt. Die zukünftige Ausrichtung bezüglich Städtebau und Nutzung (Art der Arbeitsplatznutzungen) ist im Rahmen einer Testplanung (Stadt und Eigentümerschaft) zu vertiefen. | Vororientierung | Mittel- bis langfristig (bis nach 2030) |
| 1c | **Neumühle**<br>Weiterentwicklung und Verdichtung der bestehenden Strukturen. | Vororientierung | Kurz- bis mittelfristig (bis 2030) |
| Schwerpunktraum «Zürcherstrasse» | | | |
| 2 | **Schwerpunktraum «Zürcherstrasse»**<br>Erhöhung der baulichen Dichte und der Nutzungsvielfalt. Hochpunkte alternierend mit Gebäuderücksprüngen und kleineren Plätzen und Freiräumen. | Vororientierung | Kurz- bis mittelfristig (bis 2030) |
| Schwerpunktraum «Stadtraum Hauptbahnhof» | | | |
| 3a | **SBB-Areal Vogelsang Nord**<br>Prüfung einer längerfristigen Transformation des Areals im Zusammenhang mit der Entwicklung des Wendebahnhofs. | Vororientierung | Langfristig (nach 2030) |

| Nr. | Bezeichnung und Massnahme | Koordinationsstand | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|
| 3b | **Hauptbahnhof Nord**<br>Transformation zu einem attraktiven, durchmischten Stadtquartier hoher Dichte und Nutzungsvielfalt mit strassenraumprägenden Baustrukturen und punktuellen Hochhäusern. | Festsetzung | Kurz- bis mittelfristig (bis 2030) |

Schwerpunktraum «Wissensquartier»

| | | | |
|---|---|---|---|
| 4 | **Schwerpunktraum «Wissensquartier»**<br>Weiterentwicklung und Verdichtung der Hochschulstrukturen mit strassenraumprägenden Bauten, ergänzenden Nutzungen und einem durchgehenden Freiraumnetz. | Zwischenergebnis | Mittel- bis langfristig (bis nach 2030) |

Schwerpunktraum «Grüze Plus»

| | | | |
|---|---|---|---|
| 5a | **Grüze Süd**<br>Weiterentwicklung des Arbeitsplatzgebiets. Es wird eine hohe Nutzungsdichte und -vielfalt verschiedener Arbeitsplatznutzungen angestrebt. Der Freiraum wird mit baumbestandenen kleineren Plätzen und Strassenräumen aufgewertet. Die zukünftige städtebauliche Ausrichtung ist im Rahmen einer Planung (Stadt und Eigentümerschaften) zu vertiefen. | Vororientierung | Mittelfristig (bis 2030) |
| 5b | **Oberer Deutweg**<br>Weiterentwicklung und Verdichtung des Gewerbeareals. Es wird eine hohe Nutzungsdichte mit Schwerpunkt Arbeitsplatz- und Sportnutzungen angestrebt. | Festsetzung | Kurzfristig (bis 2026) |

Schwerpunktraum «Oberwinterthur»

| | | | |
|---|---|---|---|
| 6a | **Bahnhof Oberwinterthur**<br>Transformation zu einem attraktiven, durchmischten Stadtquartier hoher Dichte und Nutzungsvielfalt mit ausgewogenem Verhältnis zwischen Arbeitsplatz- und Wohnnutzungen. Strassenraumprägende Baustrukturen und punktuelle Hochhäuser am zukünftigen Bahnhofsplatz definieren die künftige Stadtstruktur. | Zwischenergebnis | Mittelfristig (bis 2030) |
| 6b | **Arbeitsplatzgebiet Bhf. Oberwinterthur Nord**<br>Weiterentwicklung des Arbeitsplatzgebiets. Es wird eine hohe Nutzungsdichte und -vielfalt verschiedener Arbeitsplatznutzungen angestrebt. Die zukünftige städtebauliche Ausrichtung ist im Rahmen einer Planung (Stadt und Eigentümerschaften) zu vertiefen. | Vororientierung | Mittelfristig (bis 2030) |

| Nr. | Bezeichnung und Massnahme | Koordinationsstand | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|
| Weitere Verdichtungs- und Transformationsgebiete im urbanen Rückgrat | | | |
| ❼ | **Areal Schleife**<br>Weiterentwicklung und Verdichtung des Gewerbeareals aufbauend auf der bestehenden Struktur. Es wird eine hohe Nutzungsdichte mit Schwerpunkt Arbeitsplatznutzungen angestrebt. | Festsetzung | Kurzfristig (bis 2026) |
| ❽ | **Schiessanlage Ohrbühl**<br>Prüfung einer längerfristigen Transformation des Areals. | Vororientierung | Langfristig (nach 2030) |

Ausserhalb dieser Gebiete sind gebietsweise Verdichtungen über die BZO 2000 hinaus möglich, sofern keine anderen Interessen dagegenstehen und wenn sich diese gut begründen lassen. Voraussetzung dazu ist jeweils eine qualifizierte Arealentwicklung mit den notwendigen Planungsverfahren.

**Federführung* und Beteiligte:** AfS*, AfB, StE, TBA, SBW, SGW, UGS

**Querverweise:**
- ► S.2.1 Erdgeschosse
- ► S.2.2 Nutzungsvielfalt
- ► S.3 Arbeitsplatzgebiete
- ► S.3.1 Gewerbe- und Industriegebiete verdichten
- ► S.4 Höhenentwicklung
- ► S.5 Ortsbildschutz

## S.1.2 BZO-Revision Zentrumszonen

Die BZO wird hinsichtlich der Zentrumszonen revidiert:
- Mindesthöhen für Erdgeschosse;
- Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen an geeigneten Lagen;
- Ausgewogene Nutzungsvielfalt Wohnen / Nicht-Wohnen;
- Sorgfältige Gestaltung der Übergänge zu umliegenden, kleinteiligen Wohngebieten;
- Klimagerechte und qualitativ hochwerte Freiraumgestaltung.

**Koordinationsstand:** Festsetzung

**Federführung* und Beteiligte:** AfS*, AfB, SGW, StE

**Umsetzungshorizont:** Kurzfristig (bis 2026)

**Querverweise:**
- ► S.2.1.2 Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen sichern
- ► S.2.2.1 Nutzungsvielfalt anstreben
- ► S.5 Ortsbildschutz
- ► F.1.2.4 BZO-Revision zur Klimaanpassung

# S.2 Gebiete mit Zentrumsfunktion

## Das urbane Rückgrat besteht aus einer Vielzahl von Nutzungen

**Winterthurs Gebiete mit Zentrumsfunktion – das urbane Rückgrat, die starken Quartiere und zentrale Abschnitte entlang der Stadtradialen – sind Orte, die im Sinne der «Stadt der kurzen Wege» auf vielfältige Funktionen ausgerichtet sind. Dichte und Nutzungsvielfalt führen zu einer besseren Versorgungsqualität vor Ort und für die angrenzenden Stadtquartiere.**

# S.2.1 Erdgeschosse

In Gebieten mit Zentrumsfunktion sind aktive Erdgeschosszonen zu fördern, die den öffentlichen Raum bereichern. In vielen zentralen Lagen, beispielsweise in den Zentrumszonen um den Hauptbahnhof entstanden in den letzten Jahren Neubauten, in welchen im Erdgeschoss gewohnt wird, oder reine Bürogebäude ohne publikumsorientierte Nutzungen. Solche Gebiete können so ihre Zentrums- und Versorgungsfunktion nicht erfüllen.



## «Publikumsorientierte Nutzungen»

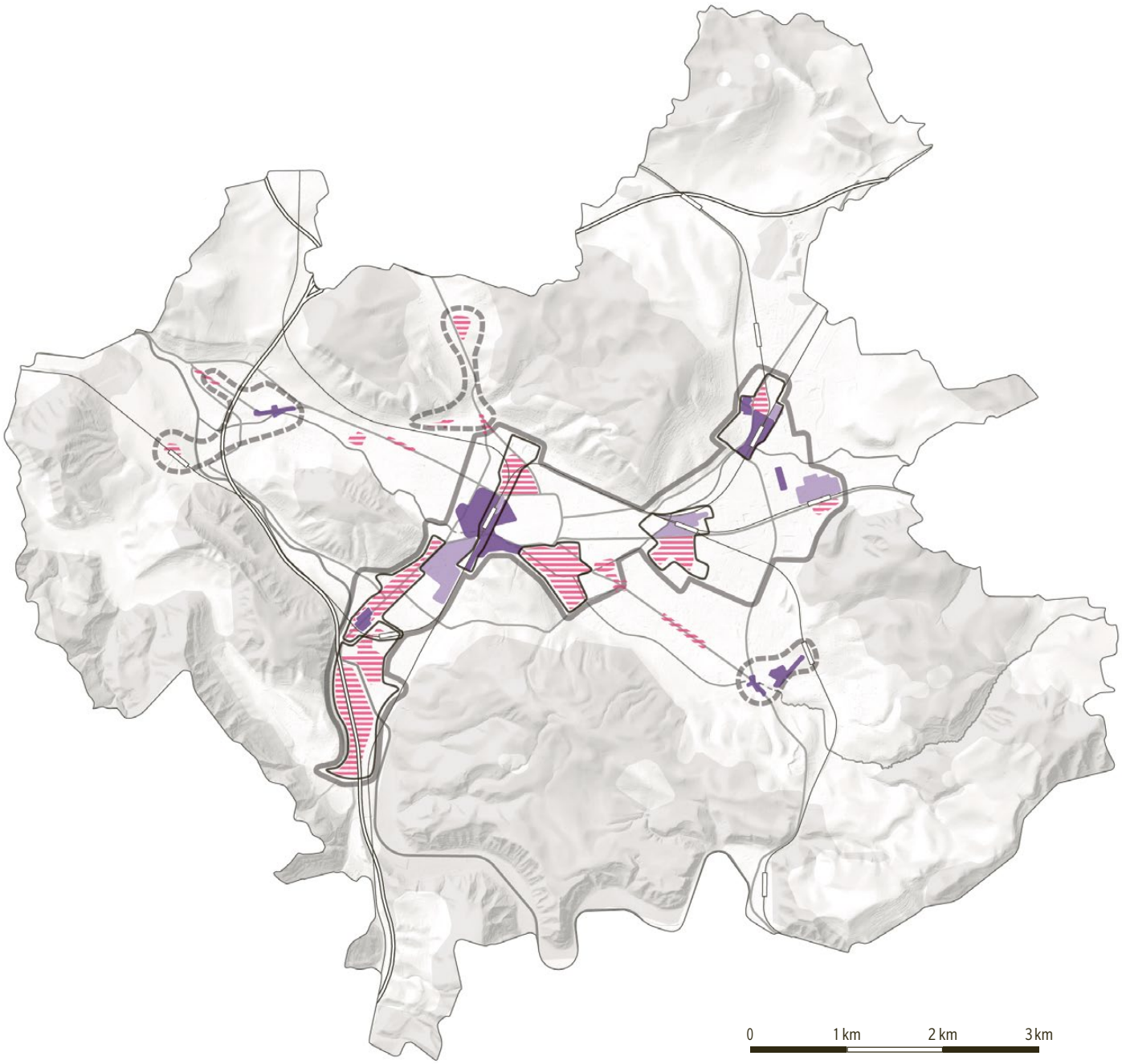
Publikumsorientierte Nutzungen tragen durch das Schaffen von Kundenfrequenzen wesentlich zur Vitalität der Gebiete mit Zentrumsfunktion bei. Die Nutzungen dienen unter anderem der Nahversorgung, als Zugang zu Waren und Dienstleistungen (insbesondere kurzfristiger Bedarf) oder als nicht-kommerzielle Treffpunkte im Quartier. So genutzte Erdgeschosse sind essenziell für die Belebung der angrenzenden öffentlichen Räume.

## Ziele und Grundsätze

- Die Versorgungsqualität und die Vitalität in Gebieten mit Zentrumsfunktion wird durch publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen und adaptierbare und funktionale Erdgeschosse (Raumhöhe und -grösse, Adressierung, Vorzonen) gestärkt.
- Die Aufenthaltsqualität in den Gebieten mit Zentrumsfunktion wird durch eine sorgfältige Gestaltung der öffentlichen und privaten Strassen-, Freiräume und Plätze gestärkt (► F.1.1 Wege, Strassen, Plätze).

# Karteneinträge Erdgeschosse






Sicherung publikumsorientierter Erdgeschossnutzungen prüfen

Umgang mit Erdgeschossen prüfen

**Orientierend:**

Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen gesichert

Urbanes Rückgrat

Schwerpunkträume

Starke Quartiere

## S.2.1.1 Ausarbeitung eines Center Management-Konzepts

Damit innerhalb der Gebiete mit Zentrumsfunktion an Schlüsselstellen in den Erdgeschossen vielfältige und attraktive Nutzungen erhalten bleiben und/oder neu entstehen, bedarf es einer «Kuratierung» und Koordination unter den verschiedenen Akteurinnen und Akteuren. Neben der Versorgung sind Fragen zum Umgang mit Leerständen, Zwischennutzungen oder preisgünstigem Gewerberaum zu berücksichtigen.

**Koordinationsstand:** Ø

**Federführung* und Beteiligte:** StE*, AfS

**Umsetzungshorizont:** Kurzfristig (bis 2026)

**Querverweise:**
- ► Sozialverträgliche räumliche Entwicklung
- ► A Schwerpunkträume und starke Quartiere
- ► S.2.1 Erdgeschosse
- ► S.2.2.1 Nutzungsvielfalt anstreben
- ► Ö.5 Kultur und Begegnung

## S.2.1.2 Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen sichern

Im Stadtzentrum und in den Quartieren Oberwinterthur, Neuhegi, Seen, Töss und Wülflingen werden publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen und eine Mindesthöhe für Erdgeschosse geprüft und über die Nutzungs- bzw. Sondernutzungsplanung gesichert. Dabei ist eine befristete alternative Zwischennutzung zu ermöglichen. Für die Umsetzung kommen verschiedene Instrumente in Frage (u. a. Bestimmungen Bauordnung, Gestaltungsplanpflicht, Pflichtbaulinien, Verkehrsbaulinien mit besonderem Zweck oder Ergänzungspläne).

**Koordinationsstand:** Festsetzung

**Federführung* und Beteiligte:** AfS*, AfB, StE

**Umsetzungshorizont:** Kurzfristig (bis 2026)

**Querverweise:**
- ► S.2.2.1 Nutzungsvielfalt anstreben
- ► S.3 Arbeitsplatzgebiete

## S.2.1.3 Umgang mit Erdgeschossen prüfen

In weiteren Gebieten, insbesondere innerhalb der Schwerpunkträume, entlang von Stadtradialen, in historischen Ortskernen oder an Bahnhöfen werden adaptierbare und funktionale Erdgeschosse im Rahmen der Gebietsplanungen und Arealentwicklungen vertieft und anschliessend über die Nutzungs- bzw. die Sondernutzungsplanung gesichert (u. a. Raumhöhe und -grösse, Adressierung, Vorzonen).

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Zwischenergebnis |
| **Federführung* und Beteiligte:** | AfS*, AfB, StE |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurz- bis Langfristig (bis nach 2030) |
| **Querverweise:** | ► S.2.2.1 Nutzungsvielfalt anstreben<br>► S.3 Arbeitsplatzgebiete |

# S.2.2 Nutzungsvielfalt

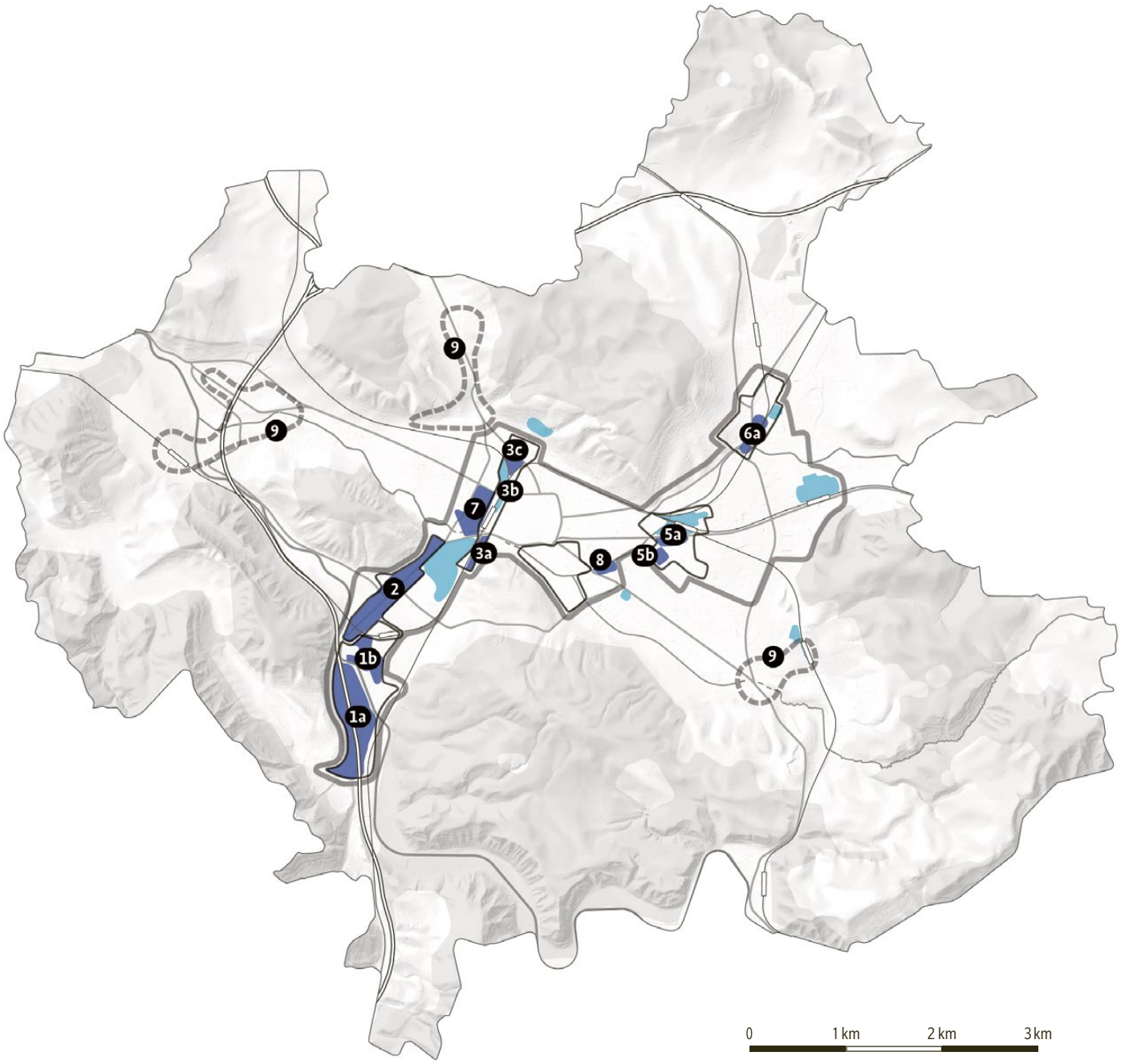
Wohnen verdrängt als wertschöpfungsstarke Nutzung schwächere Nutzungen, beispielsweise in Zentrumszonen im Umfeld des Hauptbahnhofs. In diesen Gebieten wird eine Nutzungsvielfalt künftig verbindlich gesichert. Daneben bestehen im urbanen Rückgrat an zentralen gut erschlossenen Lagen Arbeitsplatzgebiete, die sich für eine Verdichtung und Transformation eignen und in denen die Nutzungsvielfalt (primär Arbeitsnutzungen) erhöht werden kann.



## Ziele und Grundsätze

– Im urbanen Rückgrat und in den Quartieren wird das Zusammenspiel von Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen, Einkaufen, Freizeit und Kultur gefördert, um eine hohe Nutzungsvielfalt und Belebung des öffentlichen Raums zu erreichen sowie kurze Wege zu ermöglichen.
– Bei den Schwerpunkträumen handelt es sich meist um grosse und bedeutende Arbeitsplatzgebiete. Diese werden zu attraktiven, vielfältigen Arbeitsplatzgebieten mit eigenständigem Profil (► S.1.1 Bauliche Verdichtung und Transformation prüfen und mittels BZO/Gestaltungsplänen umsetzen, S.3 Arbeitsplatzgebiete)
– Grössere zusammenhängende Industrie- und Gewerbegebiete werden erhalten und weiterentwickelt (► S.3 Arbeitsplatzgebiete).

# Karteneinträge Nutzungsvielfalt




Nutzungsvielfalt prüfen

**Orientierend:**

Nutzungsvielfalt gesichert

Urbanes Rückgrat

Schwerpunkträume

Starke Quartiere

## S.2.2.1 Nutzungsvielfalt anstreben

In Gebieten, in denen gemäss Karteneinträge eine Nutzungsvielfalt geprüft wird, werden geeignete Planungsprozesse (z. B. Testplanungen) durchgeführt und der Anteil Wohnen und/oder der Anteil nicht-Wohnen mit Instrumenten der Nutzungs- bzw. der Sondernutzungsplanung gesichert. Die Stadt setzt sich bei Neubauten im Rahmen ihrer Möglichkeiten für «hybride» bzw. nutzungsoffene Baustrukturen ein (baustrukturelle Voraussetzungen, dass sich die Gebäude für verschiedene Nutzungsansprüche eignen). In sämtlichen Verdichtungsgebieten wird eine gute soziale Durchmischung angestrebt. Grössere zusammenhängende Industrie- und Gewerbegebiete werden erhalten und weiterentwickelt (► S.3 Arbeitsplatzgebiete).

| Nr. | Bezeichnung und Massnahme | Koordinationsstand | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|
| | Schwerpunktraum «Winterthur Süd» | | |
| 1a | **Auwiesen**<br>Nutzungsvielfalt im Rahmen Gebietsplanung zu vertiefen. | Zwischenergebnis | Langfristig (nach 2030) |
| 1b | **Vitus-Areal**<br>Schwerpunkt Arbeitsplatznutzungen. Nutzungsvielfalt im Rahmen Gebietsplanung zu vertiefen. | Vororientierung | Mittelfristig (bis 2030) |
| | Schwerpunktraum «Zürcherstrasse» | | |
| 2 | **Zürcherstrasse**<br>Nutzungsvielfalt im Rahmen Gebietsplanung zu vertiefen. | Vororientierung | Mittelfristig (bis 2030) |
| | Schwerpunktraum «Stadtraum Hauptbahnhof» | | |
| 3a | **SBB-Areal Vogelsang Nord**<br>Nutzungsvielfalt im Rahmen Gebietsplanung zu vertiefen. | Vororientierung | Langfristig (nach 2030) |
| 3b | **Areal «SHzwei4»**<br>Hauptnutzung Wohnen, untergeordneter Anteil nicht-Wohnen sichern. | Festsetzung | Kurz- bis mittelfristig (bis 2030) |
| 3c | **SBB Lindareal**<br>Sicherung ausgewogene Nutzungsvielfalt Wohnen/nicht-Wohnen prüfen. | Festsetzung | Kurz- bis mittelfristig (bis 2030) |

| Nr. | Bezeichnung und Massnahme | Koordinationsstand | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|
| | Schwerpunktraum «Grüze Plus» | | |
| 5a | **Zentrumszone Grüze Süd**<br>Sicherung ausgewogene Nutzungsvielfalt Wohnen/nicht-Wohnen prüfen. | Vororientierung | Mittelfristig (bis 2030) |
| 5b | **Oberer Deutweg**<br>Überwiegend Arbeitsnutzung, Sportnutzung, untergeordneter Wohnanteil. | Festsetzung | Kurzfristig (bis 2026) |
| | Schwerpunktraum «Oberwinterthur» | | |
| 6 | **Bahnhof Oberwinterthur**<br>Sicherung ausgewogene Nutzungsvielfalt Wohnen/nicht-Wohnen prüfen. | Zwischenergebnis | Mittelfristig (bis 2030) |
| | Weitere Gebiete im urbanen Rückgrat | | |
| 7 | **Zentrumszone Neuwiesen**<br>Ausgewogene Nutzungsvielfalt Wohnen/nicht-Wohnen sichern. | Festsetzung | Kurzfristig (bis 2026) |
| 8 | **Areal Schleife**<br>Überwiegend Arbeitsnutzung, untergeordneter Wohnanteil. | Festsetzung | Kurzfristig (bis 2026) |
| | Starke Quartiere | | |
| 9 | **Starke Quartiere**<br>Nutzungsvielfalt zu vertiefen. | Vororientierung | Mittelfristig (bis 2030) |

**Federführung* und Beteiligte:** AfS*, AfB, StE

**Querverweise:**
- ► S.1.1 Bauliche Verdichtung und Transformation prüfen und mittels BZO/Gestaltungsplänen umsetzen
- ► S.3 Arbeitsplatzgebiete

# S.3 Arbeitsplatzgebiete

## Winterthur ist Technologie- und Innovationsstandort

**Basierend auf der Industrievergangenheit hat Winterthur heute mit diversen etablierten Unternehmen und der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) eine hervorragende Basis, sich als Technologie- und Innovationsstandort zu positionieren. Eine zentrale Rolle dabei spielen die Schwerpunkträume. Im Zuge der Planungsprozesse wird das Profil der Arbeitsplatzgebiete geschärft. Ergänzend dazu sind periphere gelegene Industrie- und Gewerbezonen ebenfalls wichtige Arbeitsplatzgebiete, die für eher wertschöpfungsschwächere Nutzungen erhalten werden. Sie sind vor allem für Nicht-Technologie-Unternehmen von grosser Bedeutung.**



Der Wirtschaftsstandort Winterthur soll sich in Zukunft wieder vermehrt entwickeln und für Technologie und Innovation stehen. Damit dies gelingt, bedarf es zentraler, attraktiver Arbeitsplatzgebiete im urbanen Rückgrat. Es handelt sich dabei vorwiegend um Schwerpunkträume und einzelne, zentrale Gewerbegebiete in den Quartieren.

Die wirtschaftliche Standortentwicklung soll über Aufbau und Pflege von Innovationsökosystemen erfolgen. Innovationsökosysteme sind räumliche Konzentrationen von Unternehmen, Forschungsinstitutionen, Verwaltung und weiteren Akteuren über verschiedene Wirtschaftszweige und über die Wertschöpfungskette hinweg. Ziel ist es, mittels Know-how-Transfer und Kooperationen Innovationen (neue Produkte, effizientere und effektivere Prozesse, neue Geschäftsmodelle) hervorzubringen.

Mit der Weiterentwicklung der Schwerpunkträume geht in der Regel eine Aufwertung einher. Dies führt vielfach zu einer Erhöhung der Bodenpreise und hat Auswirkungen auf die Nutzungszusammensetzung. Im Sinne einer vielfältigen Nutzung ist ein Angebot an preisgünstigem Gewerberaum (► Sozialverträgliche räumliche Entwicklung, S.2 Gebiete mit Zentrumsfunktion) anzustreben.

Neben den Schwerpunkträumen und den einzelnen zentral gelegenen Gewerbegebieten in den Quartieren sind auch periphere Industrie- und Gewerbezonen wichtige Arbeitsplatzgebiete, insbesondere auch für Nicht-Technologie-Unternehmen und eher wertschöpfungsärmere Nutzungen. Gebiete für reine Arbeitsnutzungen sollen erhalten, jedoch in Zukunft nachverdichtet und städtebaulich aufgewertet werden.

Weiter ist in Zukunft einer effizienten Organisation und Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs vermehrt Rechnung zu tragen. Flächen für den Güterumschlag Bahn-Strasse sind zunehmend vom Entwicklungsdruck betroffen, da sie an mit Bahn und Strasse gut erschlossenen Lagen liegen (► M.6 Urbane Logistik).



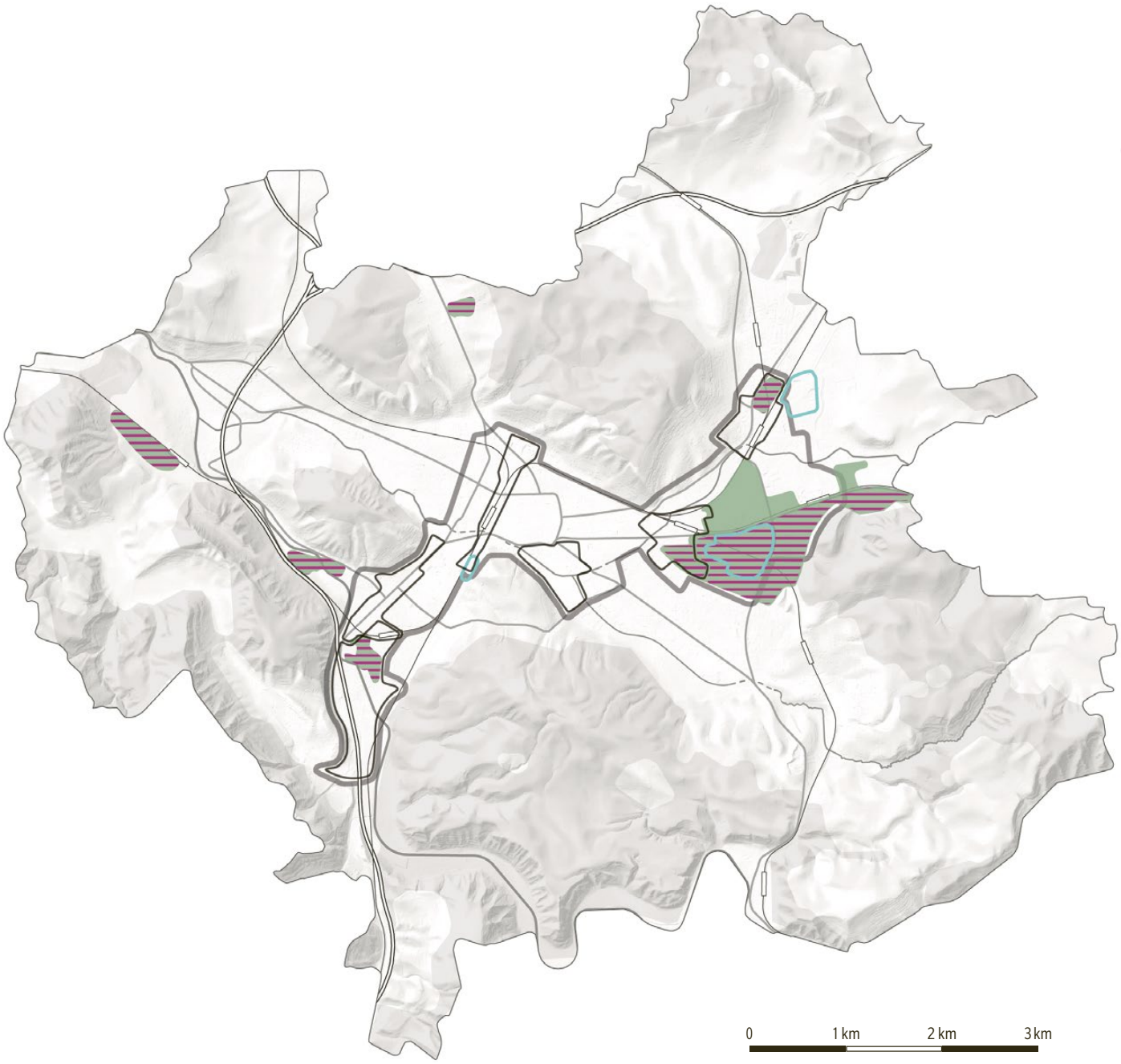
## Ziele und Grundsätze

Winterthur differenziert seine Arbeitsplatzgebiete und entwickelt diese zu Standorten mit klarem Profil:

- Gezielt nach Innovationsökosystemen differenzierte Arbeitsplatzgebiete leisten einen Beitrag zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts.
- Winterthur verfügt über unterschiedliche Arbeitsplatzgebiete. So kann auf verschiedene Bedürfnisse von Unternehmen (bzgl. Flächen, Umgebung/Versorgung, Erschliessung etc.) eingegangen werden. Insbesondere wird darauf geachtet, geeignete Gebiete für wertschöpfungsärmere Nutzung, wie z. B. Handwerksbetriebe, an gut erschlossenen Lagen zu bezeichnen, mit dem Ziel, preisgünstige Flächen zu erhalten.
- Bei den Schwerpunkträumen handelt es sich meist um grosse und bedeutende Arbeitsplatzgebiete. Diese werden zu attraktiven, vielfältigen Arbeitsplatzgebieten (► S.1.1 Bauliche Verdichtung und Transformation prüfen und mittels BZO/Gestaltungsplänen umsetzen; S.2.2 Nutzungsvielfalt).
- Die Hochschul- und Gesundheitsstandorte werden weiterentwickelt und erweitert. Sie sind im Stadtbild präsent (► A.1.3 Stadtraum Hauptbahnhof; A.1.4 Wissensquartier).
- Grössere zusammenhängende Industrie- und Gewerbegebiete werden erhalten und weiterentwickelt, insbesondere auch für die Produktion.
- Zentral gelegene und gut erschlossene Gewerbegebiete werden über die Stapelung von Nutzungen (mehrgeschossige Gewerbebauten, inkl. Produktion) verdichtet. An geeigneten Lagen wird eine Nutzungsvielfalt geprüft, um die Entwicklung zu fördern (► S.2.2 Nutzungsvielfalt).
- Flächen für bahnaffine öffentliche und private Ver- und Entsorgungseinrichtungen und Gütergrossverteilung im Umfeld des Hauptbahnhofs sowie der Bahnhöfe Grüze und Oberwinterthur sind gesichert und «fit für die Zukunft» (► M.6 Urbane Logistik).
- In Arbeitsplatzgebieten werden qualitätsvolle öffentliche und private Freiräume und eine möglichst geringe Versiegelung realisiert. Diese Flächen dienen dem Aufenthalt, als Adressbildung für Firmen und leisten einen Beitrag zur Klimaanpassung. Diese Thematik wird mit den folgenden Massnahmen aus dem Kapitel «F Freiraum» abgedeckt: ► F.1.1.1 Alleenkonzept umsetzen und weiterentwickeln, F.1.1.2 Regenwassermanagement nach Schwammstadt-Grundsätzen erarbeiten, F.1.2.4 BZO-Revision zur Klimaanpassung

# Karteneinträge Arbeitsplatzgebiete






Verdichtung von Gewerbe- und Industriegebieten prüfen

**Orientierend:**

Freiräumliche / stadtklimatische Qualitäten in Gewerbe- und Industriegebieten fördern

Flächen für City-Hubs sichern (M.6 Urbane Logistik)

Urbanes Rückgrat

Schwerpunkträume

## S.3.1 Gewerbe- und Industriegebiete verdichten

Bestehende Gewerbe- und Industriegebiete werden erhalten und weiterentwickelt. Die Verdichtung (Stapelung, Aufstocken, Mehrfachnutzung) von zentral gelegenen und gut erschlossenen Industrie- und Gewerbegebieten wird geprüft und mittels Instrumenten der Nutzungs- bzw. der Sondernutzungsplanung ermöglicht. Eine Entwicklung der Reservezone Rosenberg als Gewerbegebiet nahe am Autobahnanschluss wird langfristig geprüft.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Zwischenergebnis |
| **Federführung* und Beteiligte:** | AfS*, StE, AfB |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurz- bis mittelfristig (bis 2030) |
| **Querverweise:** | ► S.2.2.1 Nutzungsvielfalt anstreben |

## S.3.2 Profilierung Arbeitsplatzgebiete

Für die wirtschaftliche Profilierung der Arbeitsplatzgebiete werden die für den Standort Winterthur relevanten Innovationsökosysteme identifiziert. Dabei wird untersucht, welche Themen (Technologien) und Netzwerke am Standort bereits vorhanden sind und in Zukunft Potenzial besitzen. Dieser Ansatz wird im Rahmen einer Arbeitsplatzgebietsplanung pilotiert (► A.1.6 Oberwinterthur). Längerfristig gilt es, Massnahmen zur gezielten Innovationsökosystem-Förderung zu eruieren und damit gezielt zur wirtschaftlichen Profilierung der Arbeitsplatzgebiete und zur Weiterentwicklung von Winterthur als Standort für Technologie und Innovation beizutragen.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Ø |
| **Federführung* und Beteiligte:** | StE*, AfS |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurz- bis mittelfristig (bis 2030) |
| **Querverweise:** | ► A.1 Schwerpunkträume |

# S.4 Höhenentwicklung

## Hochpunkte sind Ausdruck einer neuen Urbanität

**An geeigneten Orten sind Hochpunkte möglich, massgebend ist das vom Stadtrat beschlossene Höhenentwicklungskonzept.**



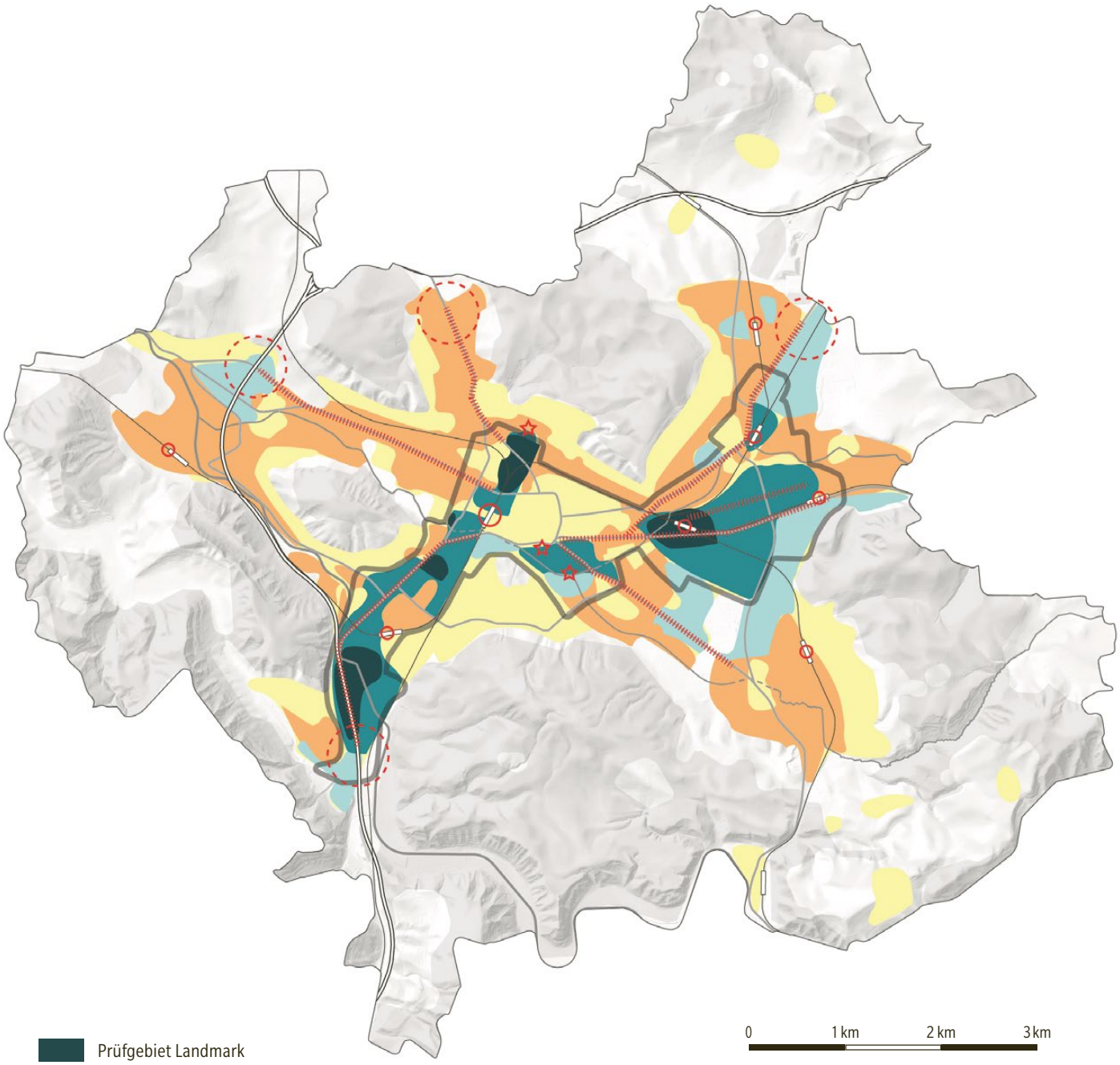
Das Höhenentwicklungskonzept (HEK) der Stadt Winterthur definiert die Anforderungen für eine qualitativ hochwertige Entwicklung in der dritten Dimension. Es bildet die Grundlage für sämtliche Projekte, welche die zonenkonforme Gebäudehöhe überschreiten. Art. 72 BZO verlangt bei jedem Hochhausprojekt die Ausarbeitung eines Gestaltungsplans und damit die Zustimmung des Parlaments. Auf Ebene Nutzungsplanung besteht kein Handlungsbedarf, d. h. Anpassungen in der BZO sind nicht notwendig.

## Ziele und Grundsätze

Hochhäuser erfüllen aufgrund ihrer markanten Präsenz im Stadtkörper höchste Ansprüche bezüglich Stadtraum, Architektur und Nachhaltigkeit.
Ein mehrstufiger Prozess mit frühem Einbezug verschiedener Akteure (z. B. städtische und/oder kantonale Fachstellen, externe Expertinnen und Experten, Politik, Nachbarschaft, Bevölkerung) bildet die Grundlage zur Qualitätssicherung gemäss §284 PBG.

# Karteneinträge Höhenentwicklung






Prüfgebiet Landmark
Prüfgebiet stadtbildprägender Akzent
Prüfgebiet lokaler Akzent
Prüfgebiet Akzent im Quartier
Eignungskriterium Höhenentwicklung (vgl. HEK)
Höhenentwicklung ausgeschlossen

**Orientierend:**
Urbanes Rückgrat

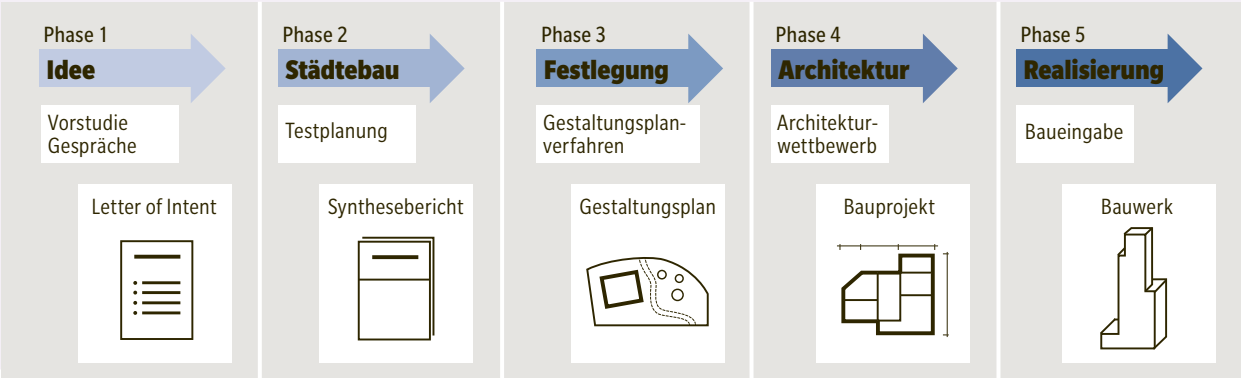
# Höhenentwicklungskonzept Winterthur

Das Höhenentwicklungskonzept Winterthur (Stadt Winterthur, 2021) ist die behördenverbindliche Grundlage für sämtliche Projekte mit Höhenentwicklung (nicht zonenkonforme Gebäudehöhen).

Die Karteneinträge sind wie folgt verbindlich:

- Die vier Prüfgebiete für Höhenentwicklung geben an, bis zu welcher gebietsspezifischen Obergrenze eine Höhenentwicklung an der jeweiligen Lage geprüft werden kann.
- Eignungskriterien weisen die Orte aus, an denen eine Höhenentwicklung besondere städtebauliche Qualitäten schaffen kann.
- Ausserhalb der Prüfgebiete ist eine Höhenentwicklung grundsätzlich ausgeschlossen.

Jedem Projekt mit Höhenentwicklung liegt ein mehrstufiger Prozess zu Grunde:




Die erste Projektidee wird mit dem Amt für Städtebau und der Fachgruppe Stadtgestaltung vorbesprochen und die grundsätzlichen Möglichkeiten der Machbarkeit auf Basis der Konzeptkarte festgehalten. In einem städtebaulichen Varianzverfahren (z. B. Testplanung) sind die Einbettung in das städtische Umfeld zu überprüfen sowie die städtebaulichen Rahmenbedingungen in einen rechtsgültigen Gestaltungsplan zu überführen. In einem Architekturwettbewerb wird schliesslich das Bauprojekt mit den beteiligten Stellen evaluiert.

# S.5 Ortsbildschutz

**«Sechstgrösste Schweizer Stadt, eingebettet zwischen waldreichen Hügeln. Spannungsvoller Kontrast von Altstadt und Grünring mit pompösen Einzelbauten, urbanen Industrieanlagen und locker bebauten Wohnquartieren – mit in der Schweiz einzigartiger Verwirklichung des Gartenstadtideals.» (ISOS 2013)**



Das ISOS wurde schweizweit nach einheitlichen Beurteilungskriterien erarbeitet und behandelt in erster Linie die einzelnen Ortsbilder (Quartiere). Wertvolle Denkmäler wurden als Einzelobjekte nur ausgezeichnet, wenn sie im Quartier einen besonderen Stellenwert haben. Verschiedene Gerichtsentscheide in jüngerer Zeit (auch im Kanton Zürich) bestätigen, dass eine umfassende Beschäftigung mit den Schutzanliegen des ISOS auf kommunaler Stufe notwendig ist. Dabei ist zu prüfen, ob dem nationalen Interesse am Ortsbildschutz auf kommunaler Stufe Rechnung getragen wird.

## Ziele und Grundsätze

- Klarheit und Planungssicherheit für Private und die öffentliche Hand bezüglich Umgang mit den ISOS-Erhaltungszielen;
- Nachvollziehbare Umsetzung des ISOS basierend auf den bestehenden kantonalen und kommunalen Vorgaben (PBG, BZO, Einzel- und Siedlungsinventar) und der langjährigen Bewilligungspraxis;
- Umsetzung des ISOS in drei Schritten.
- Dort, wo Zielkonflikte zwischen ISOS und beispielsweise den Siedlungsentwicklungsabsichten bestehen, wird eine transparente Interessenabwägung soweit möglich im Nutzungsplan vorgenommen.

## Vorgehen in drei Schritten

– **In Schritt 1** wird untersucht, wie die planerischen Instrumente der Stadt Winterthur die Erhaltungsziele des ISOS unterstützen.

– **In Schritt 2** werden die einzelnen ISOS-Ortsbilder konkret überprüft, indem das ISOS-Gebiet und die bestehenden Instrumente der Stadt Winterthur präzise abgeglichen werden. Lassen sich vorhandene Abweichungen begründen, erübrigt sich Schritt 3.

– **In Schritt 3** werden nur die Ortsbilder mit Handlungsbedarf vertieft betrachtet und bewahrende und verändernde Aspekte abwägend einander gegenübergestellt.

Aus Schritt 1 werden voraussichtlich Anträge zur punktuellen Anpassung einzelner Instrumente (z. B. Artikel in der BZO) resultieren. Schritt 3 wird für einzelne Ortsbilder oder Ortbildteile einen konkreten Handlungsbedarf benennen.



## S.5.1 «Drei-Schritte-Methodik» erarbeiten und flächendeckend anwenden

Anhand von Testgebieten wird die «Drei-Schritte-Methodik» erarbeitet und konsolidiert. In einem zweiten Schritt wir diese Methodik auf die übrigen Ortsbilder (Quartiere) der Stadt angewendet und es werden daraus Handlungsempfehlungen abgeleitet.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Vororientierung |
| **Federführung* und Beteiligte:** | AfS*, AfB |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurzfristig (bis 2026) |

# F Freiraum

# F Freiraum

## Winterthur zeichnet sich durch drei ureigene Landschaften aus

**Die innere Landschaft besteht aus den Parks, Plätzen, öffentlichen wie privaten Grünflächen sowie Strassen- und Flussräumen. Sie legt ein ökologisch wertvolles, feingliedriges, grün-grau-blaues Netz über den Stadtgrundriss.**

**Darum herum liegt der Stadtrandpark. Er wird gebildet durch den von Wald, Freiflächen und Landwirtschaft geprägten Saum, der die Stadt einrahmt.**

**Die äussere Landschaft, der Regiopark, besteht aus den Wäldern, Erholungs- und Landwirtschaftsflächen in der näheren Umgebung, die Winterthur über die Stadtgrenzen hinaus mit den Nachbargemeinden verbindet.**

Eine wachsende Stadt braucht ein adäquates Angebot an Grün- und Freiräumen. Das Herausschälen dieser drei Landschaften stellt die Gartenstadt in neue stadträumliche, ökologische, aber auch globale Zusammenhänge. Denn der Klimawandel und die künftigen Nutzungsansprüche verleihen dieser «Gartenstadt XL» existentiellen Rückenwind: Wollen wir die Temperaturen in Siedlungsräumen senken, müssen wir Grünräume fördern und noch besser pflegen. Dabei schützen wir auch den Lebensraum für die einheimischen Tiere und Pflanzen und sorgen für eine vielfältige Biodiversität.

# F.1 Innerstädtischer Freiraum

## Winterthur stärkt seine innerstädtischen Freiräume und verbindet sie zu einem grün-grau-blauen Netz

**Ein Netz von Grünflächen, Gewässer- und Strassenräumen strukturiert und unterteilt die Stadt. Diese innere Landschaft verbindet die einzelnen Quartiere über kurze und attraktive Wege mit dem Zentrum, untereinander oder mit der Region. Priorität haben die Vernetzung der Grünräume, ihre Aufenthaltsqualität und das Stadtklima inkl. Sicherstellung der Kaltluftversorgung. Bäume, Grünräume (auch auf Dächern und an Fassaden) und Gewässer bieten Erholung, schaffen Biodiversität, regulieren den Wasserhaushalt (Schwammstadt) und helfen, die Aufheizung der Stadt im Sommer zu reduzieren.**

# F.1.1 Wege, Strassen, Plätze

Gut gestaltete öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität tragen zur Lebensqualität und zur Attraktivität einer Stadt bei. Die wachsenden Anforderungen an den öffentlichen Stadtraum zu erfüllen, stellt eine grosse Herausforderung dar. Nach wie vor sind viele Strassenräume vorwiegend verkehrsorientiert gestaltet, sie bieten oft wenig Aufenthaltsqualität und die Oberflächen sind mehrheitlich asphaltiert und versiegelt. Solche Flächen erhitzen sich an heissen Sommertagen überdurchschnittlich stark und bei Starkregen kann das Wasser nicht mehr abfliessen.

Für künftige Strassenprojekte wird die Arbeitshilfe für die Gestaltung des öffentlichen Raumes (GöR) massgebend sein. Sie definiert Vorgaben je nach Strassen- und Platztypus zu klimaangepasster Gestaltung, Aufenthaltsqualität, Stadtbild, Biodiversität, Verkehrsfunktionen, Unterhalt und Wirtschaftlichkeit.

## Ziele und Grundsätze

- Die öffentlichen Stadträume tragen zur Lebensqualität und Attraktivität der Stadt Winterthur bei und leisten einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas.
- Sie sind funktional, bieten Aufenthaltsqualität, Sicherheit und Ästhetik, sie sind bewegungs- und begegnungsfreundlich und für alle gut zugänglich.
- Die Erdgeschossnutzungen werden in die Gestaltung der öffentlichen Stadträume miteinbezogen (► S.2.1).
- Die Stadtradialen werden mit Fokus auf neue stadträumliche Qualitäten gestaltet, insbesondere mit schattenspendenden Baumreihen gemäss Alleenkonzept (► F.1.1.1) sowie in Abstimmung mit dem Zielbild Temporegime (► M.5.1) und den ÖV-Hochleistungskorridoren (► M.4).
- Wichtige Fuss- und Velowegenetze werden möglichst durchgängig verschattet. Städtische Plätze werden mit beschatteten Zonen gestaltet.
- Im Sinne des «Schwammstadt»-Prinzips wird ein Regenwassermanagement etabliert für Rückhalt, Versickerung und Nutzung von Regenwasser.
- Der Versiegelungsgrad von Wegen, Strasse und Plätzen wird minimal gehalten und wo immer möglich reduziert.
- Innerstädtische Vernetzungskorridore werden zugunsten der Biodiversität und dem Aufbau eines bioklimatischen Entlastungssystems gefördert.
- Neben den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung bzw. verkehrlichen Anliegen sind Klima und Biodiversität, Aufenthaltsqualität und stadträumliche Qualitäten zu berücksichtigen.
- Wo eine bauliche Umsetzung erst längerfristig erfolgt, werden temporäre Aufwertungsmassnahmen angestrebt.

## F.1.1.1 Alleenkonzept umsetzen und weiterentwickeln

Das Alleenkonzept ist eine verbindliche Grundlage für alle städtischen Strassenprojekte. Es ist möglichst auch bei privaten Bauvorhaben umzusetzen.
Das bestehende Alleenkonzept von 2017 wird überarbeitet und weiterentwickelt. Inhaltliche Schwerpunkte bilden neben der gestalterischen Komponente (Hierarchisierung, Wiedererkennungswert, Orientierung, Akzentuierung Stadtraum) die Themen Ökologie, Stadtklima sowie Biodiversität. Die technische Umsetzung von Baumpflanzungen in hoch verdichteten Stadträumen ist in Zusammenarbeit mit den involvierten Fachstellen zu erarbeiten.

**Koordinationsstand:** Ø
**Federführung* und Beteiligte:** SGW*, TBA, AfS
**Umsetzungshorizont:** Kurz- bis mittelfristig (bis 2030)
**Querverweise:**
- ► F.1.2.2 Konzept für einen nachhaltigen städtischen Baumbestand sowie den Schutz stadteigener Bäume erarbeiten
- ► F.1.2.1 Freiraumstrategie erarbeiten

## F.1.1.2 Regenwassermanagement nach Schwammstadt-Grundsätzen erarbeiten

Ein Regenwassermanagement nach den Schwammstadt-Grundsätzen wird erarbeitet und in der Generellen Entwässerungsplanung (GEP) verankert.

**Koordinationsstand:** Ø
**Federführung* und Beteiligte:** TBA*, UGS, SGW, AfS
**Umsetzungshorizont:** Kurzfristig (bis 2026)
**Querverweise:**
- ► S.1 Bauliche Verdichtung und Transformation
- ► F.1.1.1 Alleenkonzept umsetzen und weiterentwickeln
- ► F.1.2.1 Freiraumstrategie erarbeiten
- ► F.1.2.4 BZO-Revision zur Klimaanpassung

# F.1.2 Grün- und Freiflächen

Eine wachsende Stadt benötigt hochwertige Grün- und Freiflächen in ausreichender Zahl. Dazu gehören sowohl Parkanlagen und Grünflächen von öffentlichen Einrichtungen wie Schulhäusern, Sportanlagen, Alterszentren, wie auch private Freiflächen und Gärten. Hochwertig bedeutet, dass die Freiräume mit hoher Aufenthalts- und Nutzungsqualität, ökologischer Vielfalt und klimaoptimiert gestaltet sind. Das Teilkonzept Hitze-Entlastungssystem gemäss Rahmenplan Stadtklima zeigt, dass es in Winterthur vielerorts Defizite an kühlenden Aussenräumen gibt.

Die laufende Revision des kantonalen Planungs- und Baugesetzes sieht neue Instrumente für eine klimaangepasste Siedlungsentwicklung vor, die bei einer nächsten Revision der städtischen BZO umgesetzt werden sollen.

## Ziele und Grundsätze

- Eine stadtweite Versorgung mit adäquat und ökologisch hochwertig gestalteten und gut erreichbaren Grün- und Freiräumen wird angestrebt. Dies gilt auch für Arbeitsplatz- und Gewerbegebiete.
- Öffentliche Grün- und Freiflächen sowie Schul- und Sportanlagen werden möglichst so gestaltet, dass sie vielfältig nutzbar sind und einen hohen Erlebniswert sowie eine hohe ökologische und stadtklimatische Qualität aufweisen.
- Städtische Areale wie Friedhöfe, Schul- und Sportanlagen sollen für die Bevölkerung gut zugänglich sein und der Naherholung dienen.
- Für die stadtklimatische Aufwertung und Hitzeentlastung ist das Teilkonzept Entlastungssystem des Rahmenplans Stadtklima zu berücksichtigen.
- Private Eigentümerinnen und Eigentümer werden hinsichtlich ihrer Mitverantwortung für den Erhalt und die Entwicklung der Gartenstadt und in Bezug auf die ökologische Freiraumgestaltung sensibilisiert.
- Die Stadt wirkt bei privaten Bauvorhaben darauf hin, dass Freiräume mit hoher Qualität in Bezug auf Aufenthalt, Ökologie und Klima gestaltet werden. Bei grösseren Überbauungen soll ein Teil der Freiräume öffentlich zugänglich werden. Mit der Revision der BZO werden dazu verbindliche Vorgaben angestrebt.

## F.1.2.1 Freiraumstrategie erarbeiten

Es wird eine Freiraumstrategie zur Sicherung, Weiterentwicklung und bedarfsgerechten Ausgestaltung der Freiräume erarbeitet. Zu den städtischen Freiräumen gehören Parkanlagen, Plätze, Spielplätze, Quartieranlagen, die Umgebung von Schul- und Sportanlagen, Siedlungsumgebungen, Pünten und auch private Räume (Gärten, Vorplätze, Brachen usw.). Für Nutzung und Gestaltung der städtischen Freiräume sind insbesondere folgende Aspekte zu beachten:

- Multifunktionalität, Bespielbarkeit und Aufenthaltsqualität für möglichst viele Nutzungsgruppen;
- Stadtklima, Biodiversität, Ökologie und Schwammstadt;
- Angebot an Hitzeentlastungsräumen, insbesondere für vulnerable Bevölkerungsgruppen;
- Verbesserte Zugänglichkeit und Öffnung zweckgebundener Freiräume;

Als Grundlage für die Freiraumstrategie dient der Freiraumversorgungsplan, der das bestehende Angebot, den heutigen und zukünftigen Bedarf und die Versorgungslücken aufzeigt.

**Koordinationsstand:** Ø
**Federführung* und Beteiligte:** SGW*, AfS, TBA, StE, Sportamt
**Umsetzungshorizont:** Kurzfristig (bis 2026)

## F.1.2.2 Konzept für einen nachhaltigen städtischen Baumbestand sowie den Schutz stadteigener Bäume erarbeiten

Der Baumbestand im städtischen Besitz wird vertieft analysiert und eine Planung für Aufbau, Pflege und Erhalt eines resilienten Baumbestandes erstellt. Die Bedürfnisse von Gestaltung, Klimawandel, Beschattung und Biodiversität fliessen darin ein. Städtische Bäume unterliegen einem besonderen Schutz. Fällungen dürfen nur nach transparenter Interessenabwägung aus wichtigen Gründen vorgenommen werden. Gleichfalls werden geeignete Massnahmen zur Förderung des Baumbestandes auf privatem Grund erarbeitet.

**Koordinationsstand:** Ø
**Federführung* und Beteiligte:** SGW*, AfS, TBA
**Umsetzungshorizont:** Kurzfristig (bis 2026)
**Querverweise:**
- ► F.1.1.1 Alleenkonzept umsetzen und weiterentwickeln
- ► F.1.2.4 BZO-Revision zur Klimaanpassung
- ► F.4.2 Kerngebiete der ökologischen Infrastruktur mit Trittsteinbiotopen ergänzen und mit ökologischen Korridoren vernetzen

## F.1.2.3 Spielplatzversorgungsplan erarbeiten

Der Spielplatzversorgungsplan identifiziert Angebot, Bedarf und Versorgungslücken im Stadtgebiet. Der Plan wird ergänzt mit einem Spielstrassenversorgungsplan.

**Koordinationsstand:** Ø
**Federführung* und Beteiligte:** SGW*, DSS, AfS
**Umsetzungshorizont:** Mittelfristig (bis 2030)



## F.1.2.4 BZO-Revision zur Klimaanpassung

Gestützt auf die kantonale PGB-Revision zur Klimaanpassung wird die städtische BZO revidiert, wobei Vorgaben zu Kaltluftversorgung, Grünflächenziffer, Beschränkung von Unterbauung, Baumpflanzung, Erhalt nachhaltiger Baumbestand, Qualität von Freiflächen/Umgebungsgestaltung, Hitzeminderung, Regenwasser-Retention und Versickerung geprüft werden.

**Koordinationsstand:** Vororientierung
**Federführung* und Beteiligte:** AfS*, SGW, AfB, UGS, TBA
**Umsetzungshorizont:** Kurz- bis mittelfristig (bis 2030)
**Querverweise:**
- ► F.1.1.2 Regenwassermanagement nach Schwammstadt-Grundsätzen erarbeiten
- ► F.1.2.2 Konzept für einen nachhaltigen städtischen Baumbestand sowie den Schutz stadteigener Bäume erarbeiten
- ► F.1.4.1 Kaltluftversorgung im Siedlungsgebiet sicherstellen

# F.1.3 Gewässer

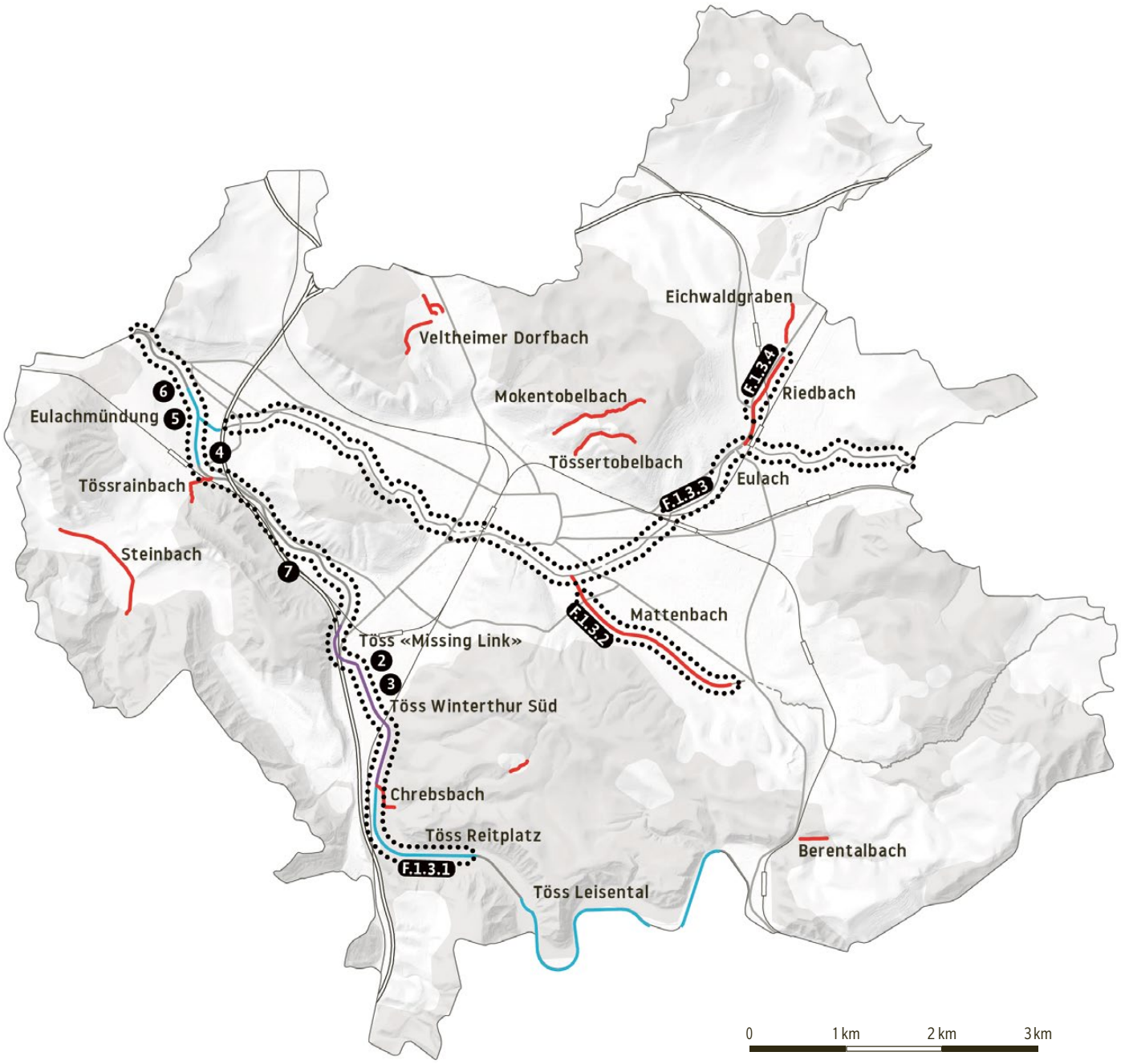
Die Bäche und Flüsse sind als durchgängige grüne und blaue Elemente wichtige Bestandteile des Freiraumnetzes und wirksame Hitzeentlastungsräume. Ein besonderes Potenzial für Naherholung und naturräumliche Vernetzung bietet die abschnittsgerechte Aufwertung der grössten Winterthurer Fliessgewässer Töss, Eulach, Mattenbach und Riedbach.



## Ziele und Grundsätze

- Es werden zusammenhängende Grünräume und Wege entlang der Gewässer geschaffen.
- Uferbereiche von Fluss- und Bachläufen werden naturnah gestaltet und aufgewertet.
- Gewässer werden wo immer möglich zugänglich gemacht, wo dies mit ökologischen Schutzzielen und Sicherheitsaspekten zu vereinbaren ist.

# Karteneinträge Gewässer




Perimeter F.1.3.1 bis F.1.3.4

Gewässerrevitalisierung kommunal F.1.3.5

Gewässerrevitalisierung kantonal

Gewässerrevitalisierung mit Umsetzung Winterthur Süd: Antrag an Kanton A.1.1

# F.1.3.1 Leitbild Naherholung Töss weiter umsetzen

Die noch fehlenden Massnahmen gemäss Leitbild und Projektvorlage Quick Wins werden in Abstimmung mit den angrenzenden Gebietsentwicklungen weiterverfolgt. Priorität haben insbesondere:

| Nr. | Massnahme | Koordinationsstand | Federführung* und Beteiligte | Umsetzungshorizont | Querverweise |
|---|---|---|---|---|---|
| ❶ | Weitere **Aufenthaltsbereiche** mit Tössmöbeln und Zugänge zum Wasser mit Sitztreppen und Schwemmstegen gemäss Projektvorlage Quick Wins | Zwischenergebnis | TBA*, AfS, AWEL, ALN, Fischerei- und Naturschutzverbände | Mittel- bis langfristig (bis nach 2030) | ► A.1.1 Winterthur Süd |
| ❷ | Im Rahmen Arealentwicklung **Vitus-Areal** «Belvedère» Terrasse öffnen mit durchgängiger Fusswegverbindung, beim Wehr Zugang verbessern und Badeplatz aufwerten | Zwischenergebnis | AfS*, TBA, AWEL, Grundeigentümerschaften | Mittel- bis langfristig (bis nach 2030) | ► A.1.1 Winterthur Süd |
| ❸ | Realisierung Kanustrecke beim **Abschnitt Neumühle** im Rahmen eines künftigen Töss-Renaturierungsprojekts | Zwischenergebnis | Sportamt*, TBA, AWEL | Langfristig (bis nach 2030) | |
| ❹ | Im Rahmen Arealentwicklung **Klinik Schlosstal (IPW)** Aufenthaltsbereiche am Fluss und Flusszugänge schaffen | Zwischenergebnis | AfS*, TBA, SGW, Grundeigentümerschaften, AWEL, ALN, Fischerei- und Naturschutzverbände | Kurz- bis mittelfristig (bis 2030 | ► A.2.1 Wülflingen<br>► M.2.2 (17) Kommunale Fuss- und Wanderwege erstellen (Bhf Wülfingen) |
| ❺ | **Eulachmündung** revitalisieren | Zwischenergebnis | TBA*, AfS*, SGW, AWEL, ALN, Fischerei- und Naturschutzverbände | Langfristig (bis nach 2030) | ► A.2.1 Wülflingen |
| ❻ | **Spiel- und Sportplatz Hardau** zum Fluss öffnen | Zwischenergebnis | SGW*, AfS, StE, TBA, AWEL | Mittelfristig (bis 2030) | ► A.2.1 Wülflingen |
| ❼ | **Spielplatz Nägelsee** zum Fluss öffnen | Zwischenergebnis | SGW*, AfS, StE, TBA, AWEL, Quartierverein Nägelsee | Mittelfristig (bis 2030) | |

| Nr. | Massnahme | Koordinations-stand | Federführung* und Beteiligte | Umsetzungs-horizont | Querverweise |
|---|---|---|---|---|---|
| 8 | **Punktuelle Revitalisierungen** (Störsteine, Kiesbänke, Vorland-mulden) in Abstimmung mit den Revitalisierungsprojekten AWEL | Zwischener-gebnis | TBA*, AWEL, SGW, ALN, Fischerei- und Naturschutz-verbände | Mittel- bis langfristig (bis nach 2030) | |



## F.1.3.2 Projekt Gewässeraufwertung Mattenbach erarbeiten

Ein Projekt für die Revitalisierung des Mattenbachs mit Massnahmen zu Hochwasserschutz, Ökologie und Naherholungswerten (inkl. attraktive Fuss- und Veloverbindungen) wird mittels qualitätssicherndem Verfahren (Studienauftrag) erarbeitet. Für die Winterthurer Veloroute wird ein Projektvorschlag erwartet, der später in den Richtplan aufgenommen werden kann.

**Koordinationsstand:** Vororientierung
**Federführung* und Beteiligte:** TBA*, AfS*, SGW, AWEL
**Umsetzungshorizont:** Kurzfristig (bis 2026)
**Querverweise:** ► F.1.3.5 Kommunale Fliessgewässer

## F.1.3.3 Leitbild für Eulach erarbeiten

Ein Leitbild für die Aufwertung der Eulach in den verschiedenen Gewässerabschnitten ab Oberwinterthur bis zur Einmündung in die Töss wird erarbeitet (Renaturierung, Hochwasserschutz, Freiraumentwicklung, Erholung).

**Koordinationsstand:** Ø
**Federführung* und Beteiligte:** AfS*, TBA, SGW, AWEL
**Umsetzungshorizont:** Mittelfristig (bis 2030)
**Querverweise:** ► F.1.3.5 Kommunale Fliessgewässer

## F.1.3.4 Leitbild für Riedbach erarbeiten

Ein Leitbild für die Aufwertung und Revitalisierung des Riedbachs im Abschnitt Technorama bis Bahnhof Oberwinterthur wird erarbeitet (Renaturierung, Hochwasserschutz, Freiraumentwicklung, Erholung).

**Koordinationsstand:** Ø

**Federführung* und Beteiligte:** AfS*, TBA, AWEL, SGW

**Umsetzungshorizont:** Mittelfristig (bis 2030)

**Querverweise:**
- ► A.1.6.2 Zielbild Arbeitsplatzgebiet Bahnhof Oberwinterthur Nord erarbeiten
- ► A.1.6.3 Testplanung Umfeld Bahnhof Oberwinterthur durchführen
- ► F.1.3.5 Kommunale Fliessgewässer

## F.1.3.5 Kommunale Fliessgewässer revitalisieren

Im Generellen Wasserbauplan sind für die kommunalen Fliessgewässer Revitalisierungsmassnahmen für den Hochwasserschutz, die ökologische Aufwertung und die Stärkung des Erholungswertes definiert. In erster Priorität sollen folgende kommunale Gewässer revitalisiert werden:
- Veltheimer Dorfbach
- Tössertobelbach
- Mockentobelbach
- Eichwaldgraben
- Tössrainbach
- Riedbach (im Abschnitt Technorama bis Bahnhof Oberwinterthur gemäss Masterplan Bahnhof Oberwinterthur)
- Mattenbach (auch im regionalen Richtplan eingetragen)
- Berentalbach (auch im regionalen Richtplan eingetragen)
- Chrebsbach (auch im regionalen Richtplan eingetragen)
- Steinbach (auch im regionalen Richtplan eingetragen)

**Koordinationsstand:** Vororientierung

**Federführung* und Beteiligte:** TBA*, AfS, AWEL, SGW

**Umsetzungshorizont:** Mittelfristig (bis 2030)

**Querverweise:**
- ► F.2.4.1 Masterplan Erholungsgebiet Rosenberg umsetzen
- ► F.1.3.2 Projekt Gewässeraufwertung Mattenbach erarbeiten
- ► F.1.3.4 Leitbild für Riedbach erarbeiten

# F.1.4 Kaltluftversorgung

Aufgrund der Klimaerwärmung ist künftig von einer markanten Zunahme der Hitzetage (> 30 °C) und Tropennächte (> 20 °C) auszugehen. Die Sicherstellung der Kaltluftversorgung innerhalb der Stadt ist eine existenzielle Vorsorgemassnahme im Rahmen der Klimaanpassung.

Durch versiegelte Flächen und dichte Bebauung heizt sich das Siedlungsgebiet in Hitzeperioden stark auf. Diese Wärmebelastung wirkt sich negativ auf die Bevölkerung aus. Am grössten ist der Kühlungsbedarf in den innerstädtischen Hotspot-Bereichen, die sich am stärksten erhitzen und wo am meisten Menschen betroffen sind.

## Ziele und Grundsätze

- Kaltluftströmungen zwischen Kaltluft produzierenden Grün- und Freiflächen und den verdichteten, erhitzten Siedlungsbereichen sind zu sichern und weiter auszubauen.
- In innerstädtischen Gebieten, die nicht durch Kaltluft vom Stadtrand versorgt werden können, wird die Kaltluftproduktion durch einen Verbund an Grünflächen gefördert.
- Bei Um- und Neubauten im Bereich von Kaltluftströmen ist mit einer angepassten Volumetrie und Stellung der Gebäude zu reagieren. Dies gilt insbesondere bei Arealüberbauungen und Gestaltungsplänen in Hanglagen mit baulichen Verdichtungen und Massstabssprüngen, welche die Durchlässigkeit für Kaltluftströme vermindern könnten.

## F.1.4.1 Kaltluftversorgung im Siedlungsgebiet sicherstellen

Das Kaltluftsystem im Siedlungsgebiet ist zu erhalten. Die Klimaanalyse im Online-Stadtplan ist bei entsprechenden Planungen zu berücksichtigen.
In einer BZO-Revision werden folgenden Aspekte (in Abhängigkeit zur laufenden PBG-Revision «klimaangepasste Siedlungsentwicklung») geprüft und bei Bedarf umgesetzt:

- Die Durchlässigkeit der Bebauungsstruktur (Lage, Grösse und Stellung der Gebäude) wird beibehalten und wo notwendig verbessert, wo für die Kaltluftversorgung relevant.
- Neubauten dürfen die Kaltluftversorgung nicht wesentlich beeinträchtigen. Bei Projekten mit baulicher Verdichtung innerhalb von Kaltluftströmen ist ein entsprechender Nachweis zu erbringen. Dies gilt insbesondere bei Arealüberbauungen und Gestaltungsplänen.
- Bei innerstädtischen Gebieten wird die Kaltluftproduktion mit einem Verbund von Grünflächen (sowohl private wie öffentliche Flächen) gefördert.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Zwischenergebnis |
| **Federführung* und Beteiligte:** | AfS*, AfB, SGW |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurz- bis mittelfristig (bis 2030) |
| **Querverweise:** | ► F.1.1 Wege, Strassen, Plätze<br>► F.1.2.1 Freiraumstrategie erarbeiten<br>► F.1.2.4 BZO-Revision zur Klimaanpassung |

# F.2 Stadtrandpark und Schwerpunkträume Freiraum

## Der Stadtrandpark ist Winterthurs grüner Rahmen

**Der Stadtrandpark ist aus den jeweiligen Quartieren heraus schnell und sicher erreichbar. Er wird als Naherholungs-, Natur- und Erlebnisraum behutsam weiterentwickelt und durchgängiger gestaltet. Für die vier Schwerpunkträume Schützenwiese/Brüelberg, Allmend Grüzefeld, Erholungsgebiet Rosenberg und Wildpark Bruderhaus werden spezifische Massnahmen formuliert.**

# F.2.1 Stadtrandpark

Der unmittelbar an den Siedlungsrand anknüpfende grüne Saum ist ein Alleinstellungsmerkmal von Winterthur. Er verbindet das grün-grau-blaue innere Netz mit der äusseren Landschaft (Regiopark) und setzt sich aus verschiedenen Raumtypen zusammen: Wälder mit «gestalteten Rändern», Rebhänge und Hangzonen, aber auch offene Strukturen wie Wiesen, Landwirtschaftsflächen und Freiräume. An den Siedlungsrändern finden sich Grünanlagen, Friedhöfe, Allmenden, Pünten, Quartier- sowie Spiel- und Sportanlagen.

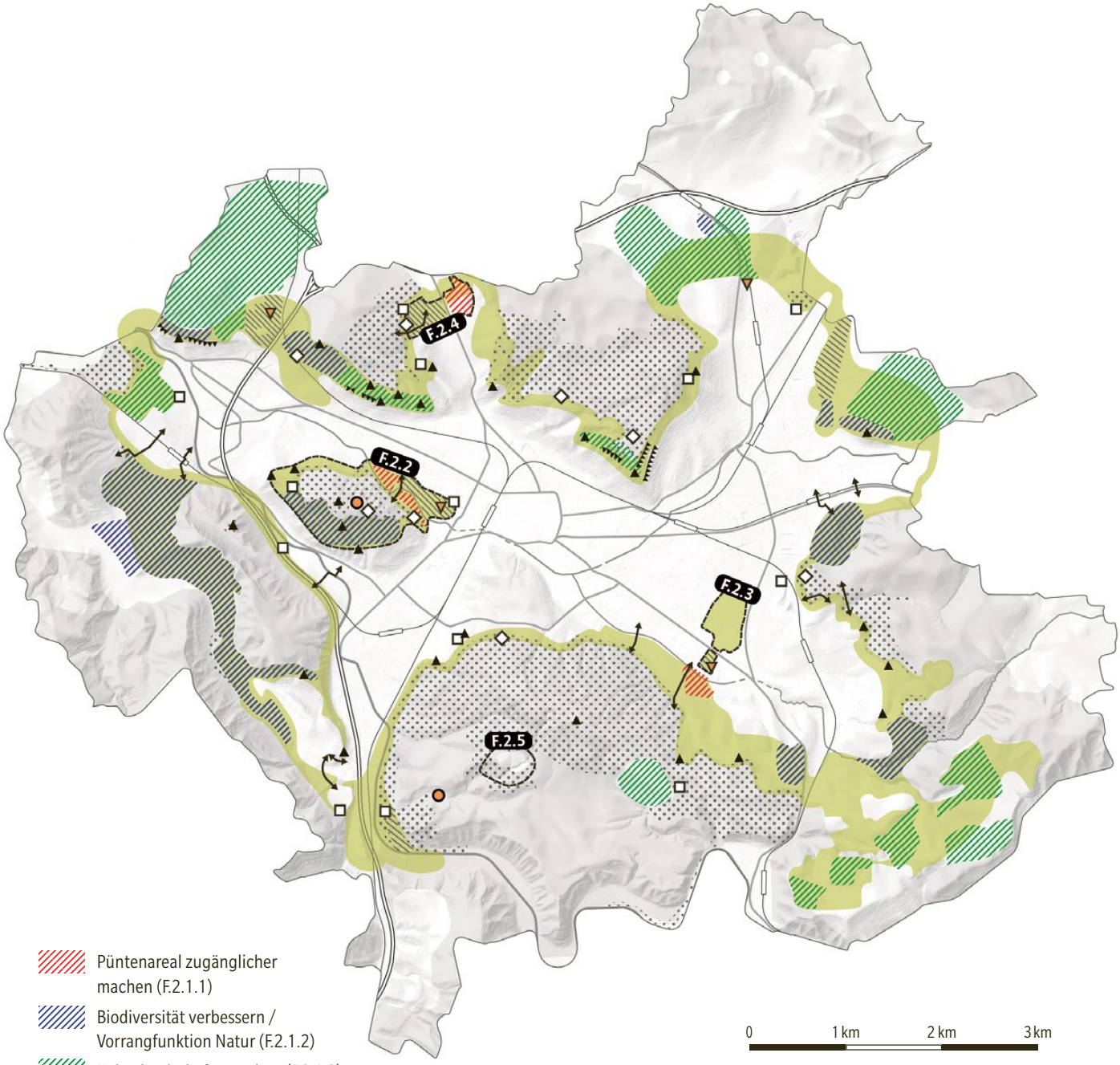
Der Stadtrandpark beinhaltet Angebote zum Gärtnern, für Sport und Freizeit, für Erholung und weitreichende Ausblicke. Und er zeichnet sich durch vielfältige, schöne und ökologisch wertvolle Natur- und Landschaftsräume aus. Diese grünen Freiräume nehmen zudem eine zentrale Funktion für die Kaltluftversorgung ein.

## Ziele und Grundsätze

- Die Entwicklung des durchgehenden Stadtrandparks zu einem Naherholungs-, Natur- und Erlebnisraum ist ein Schlüsselelement der städtischen Freiraumplanung.
- Die öffentliche Hand engagiert sich in Zusammenarbeit mit Privaten, um den Stadtrandpark als attraktiven Erholungs- und Naturraum für Winterthur in Wert zu setzen.
- Es stehen ausreichend und vielfältig nutzbare Aufenthalts- und Bewegungs-Angebote für eine aktive Naherholung zur Verfügung (► Ö.4 Sportanlagen).
- Diese Erholungsräume sind aus den angrenzenden Quartieren zu Fuss und mit dem Velo direkt und komfortabel erreichbar. Weglücken werden geschlossen (► M.2.2 Kommunale Fuss- und Wanderwege erstellen)
- Erholungsanlagen in Naturnähe ordnen sich gut in diese Umgebung ein.
- Ökologisch wertvolle Naturvorrangflächen werden konsequent geschützt, als Ausgleich zu den vielfältigen Erholungsangeboten (► F.2.1.2 Biodiversität im Stadtrandpark verbessern).
- Die Landwirtschaftsflächen im Stadtrandpark werden aktiv gestaltet, ökologisch aufgewertet und nachhaltig bewirtschaftet. (► F.2.1.3 Kulturlandschaft im Stadtrandpark gestalten).
- Es erfolgt eine sorgfältige und behutsame Gestaltung der Übergangsbereiche zwischen Siedlungsrand und angrenzendem Landschaftsraum (► F.2.1.5 Empfindliche Siedlungsränder in Nutzungsplanung überprüfen).
- In den städtischen Püntenarealen Neuwiesen, Rosenberg und Waldegg werden der öffentliche Zugang und die Gemeinschaftsnutzung verbessert. (► F.2.1.1 Püntenareale Rosenberg, Neuwiesen und Waldegg zugänglicher machen).
- Die Erholungsgebiete im Richtplan sichern die Flächen für Erholungs- und Freizeitnutzungen im öffentlichen Interesse (► F.2.1.4 Aktualisierung der Freihalte- und Erholungsgebiete in Richtplan und BZO).
- Die Freihaltegebiete dienen dem Schutz wertvoller Naturräume, Landschaftsbilder und Aussichtslagen (► F.2.1.4 Aktualisierung der Freihalte- und Erholungsgebiete in Richtplan und BZO).
- Die Grünflächen im Stadtrandpark sind stadtklimatisch wichtige Hitzeentlastungsgebiete, wo Luft abkühlen und durchfliessen kann (► F.1.4 Kaltluftversorgung).

# Karteneinträge Stadtrandpark






Püntenareal zugänglicher machen (F.2.1.1)

Biodiversität verbessern / Vorrangfunktion Natur (F.2.1.2)

Kulturlandschaft gestalten (F.2.1.3)

**Orientierend:**

- Stadtrandpark (F.2.1)
- Schwerpunktraum Freiraum (F.2.2–F.2.5)
- Zugänglichkeit zum Stadtrandpark verbessern (M.2.2)
- Quartieranlage bestehend im Stadtrandpark (Ö.5)
- Laufstrecke, Vitaparcours bestehend
- Bike-Piste / Bike-Trail geplant (Ö.4.1)
- Sportanlage Erweiterung im Stadtrandpark (Ö.4.1, Ö.4.6, Ö.4.7)
- Intensive Sport- und Freizeitnutzung im Stadtrandpark
- Waldvorrangfunktion Erholung (F.2.1.6)
- Aussichtspunkt bestehend (BZO)
- Aussichtsschutz bestehend (BZO)

## F.2.1.1 Püntenareale Rosenberg, Neuwiesen und Waldegg zugänglicher machen

Zusammen mit den Püntenvereinen werden Massnahmen geprüft, wie die Püntenareale Rosenberg, Neuwiesen und Waldegg für die Öffentlichkeit zugänglicher gemacht werden können. Im Fokus stehen dabei die öffentliche Durchwegung (Rosenberg, Neuwiesen und Waldegg) und die Förderung von gemeinschaftlich nutzbaren Flächen (Neuwiesen, bspw. Gemeinschaftsgärten, Aufenthaltsangebote).

**Koordinationsstand:** Vororientierung
**Federführung* und Beteiligte:** Immo*, Püntenvereine, SGW
**Umsetzungshorizont:** Mittelfristig (bis 2030)

## F.2.1.2 Biodiversität im Stadtrandpark verbessern

Die Gebiete im Stadtrandpark mit besonders hohem Biodiversitätspotenzial werden gefördert. Dazu gehören insbesondere magere Trockenwiesen an den Südhängen, Hochstammobstbäume, Feuchtbiotope und strukturreiche Waldränder. Die konkreten Massnahmen zur Verbesserung der Biodiversität sind zusammen mit den Landpächterinnen und Landpächter zu erarbeiten. Dabei ist auch die Vernetzung mit anderen Grünflächen zu berücksichtigen (Vernetzungskorridore). Es sind dafür keine bodenverändernden Massnahmen auf Fruchtfolgeflächen vorgesehen.
In folgenden Gebieten wird die Biodiversität vorrangig gefördert:

- Wolfensberg Südhang;
- Brüelberg Südhang;
- Reutlinger Ried;
- Ökoflächen Hochwasserrückhaltebecken Hegmatten;
- Ohrbühl-Wald;
- Oberseen Breiti;
- Kiesgrube Ganzenbühl;
- Hegi In Gern, Nordhang;
- Im Sporrer;
- Landschaftsschutzobjekt Schmelzwasserrinne Dättnau.

**Koordinationsstand:** Vororientierung
**Federführung* und Beteiligte:** SGW*, Immo
**Umsetzungshorizont:** Mittelfristig (bis 2030)
**Querverweise:**

- ► F.2.1.3 Kulturlandschaft im Stadtrandpark gestalten
- ► F.2.2.2 Entwicklungskonzept für Erholungswald Brüelberg
- ► F.3.1 Städtisches Landwirtschaftskonzept im Hinblick auf Netto Null 2040 überarbeiten
- ► F.3.3 Naturräumliche Erholungslandschaften entwickeln
- ► F.3.2 Vernetzungsprojekte weiterentwickeln
- ► F.4 Naturschutz und Biodiversität

## F.2.1.3 Kulturlandschaft im Stadtrandpark gestalten

Die Landwirtschaftsflächen im Stadtrandpark werden aktiv gestaltet, ökologisch aufgewertet und nachhaltig bewirtschaftet. Damit können die Artenvielfalt der Pflanzen- und Tierwelt gesteigert und neue Naherholungsräume geschaffen werden. Dabei sind auch Möglichkeiten für eine solidarische Landwirtschaft, die auf der direkten Zusammenarbeit von Landwirtinnen/Landwirten sowie Konsumenten/Konsumentinnen basiert, anzustreben.

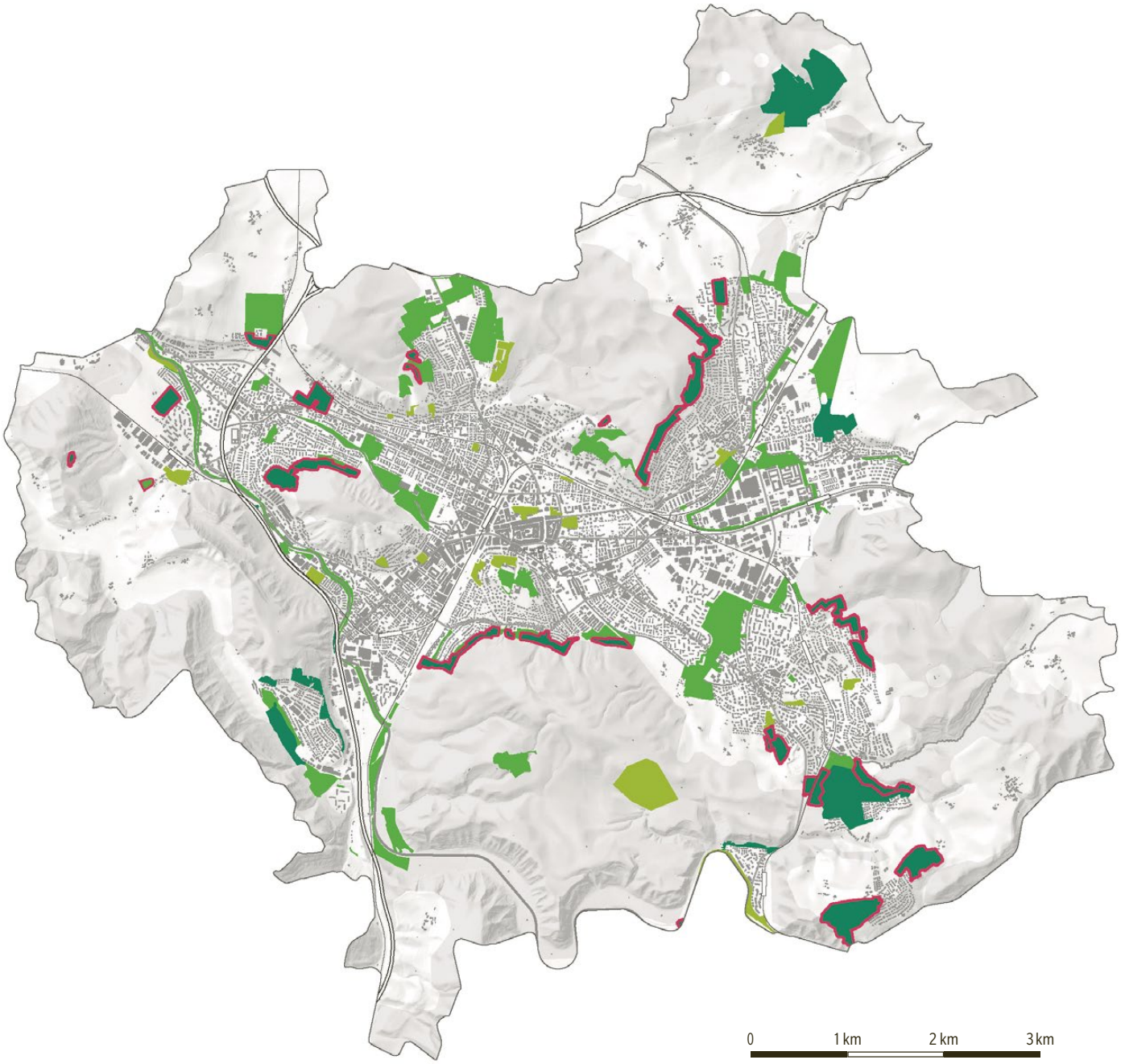
Dies betrifft insbesondere:

- Niderfeld/Hard (Möglichkeit einer Kompensation der Waldrodung aufgrund der ARA-Erweiterung Hard mit linienhaften Waldrandelementen auf den Landwirtschaftsflächen);
- Ackerflächen im Gebiet Sporrer, Taggenberg, Lantig, Radhof;
- Rebkulturen am Wolfensberg und am Goldenberg;
- Ackerflächen am Stadtrand von Zinzikon und Hegi;
- Gotzenwil, Iberg, Eidberg;
- Eschenberg-Wiese.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Vororientierung |
| **Federführung* und Beteiligte:** | SGW*, Immo |
| **Umsetzungshorizont:** | Mittelfristig (bis 2030) |
| **Querverweise:** | ► F.2.1.2 Biodiversität im Stadtrandpark verbessern<br>► F.3.1 Städtisches Landwirtschaftskonzept im Hinblick auf Netto Null 2040 überarbeiten<br>► F.3.2 Vernetzungsprojekte weiterentwickeln |

# Karteneinträge Freihalte- und Erholungsgebiete






Erholungsgebiet E1
Erholungsgebiet E2
Freihaltegebiet
Änderungen gegenüber Richtplan 1998

## Freihalte- und Erholungsgebiete

In der Richtplankarte sind die kommunalen Freihalte- und Erholungsbiete mit folgenden Nutzungsvorgaben gemäss § 62 Abs. 2 PBG bezeichnet:

- **Freihaltegebiet (F):** Nichtbaugebiet für den Schutz von Aussichts- und Hanglagen, dem Umgebungsschutz wertvoller Naturräume sowie Orts- und Landschaftsbilder, der Trennung von Siedlungs- und Landschaftsräumen sowie dem Erhalt von Freiflächen im Siedlungs- gebiet und extensiver Landwirtschaftsflächen in Siedlungsnähe.
- **Erholungsgebiet 1 (E1):** für ruhige resp. extensive Erholungs- und Freizeitnutzung wie Friedhöfe sowie Park- und Grünanlagen (nicht abschliessend);
- **Erholungsgebiet 2 (E2):** für intensive, anlagenbezogene Erholungs- und Freizeitnutzung mit Infrastrukturen wie Sport- und Quartieranlagen, Camping, Pünten, Kleintieranlagen, Festplatz (nicht abschliessend).

Für die folgende E2 gilt eine spezifische Nutzungsfestlegung:

- Sporrer (im Bereich des Gestaltungsplans): Pferdesportanlage mit Reithalle, Schweikhof, Reit- und Schiesssport, Kleintierhaltung und Familiengärten

Die Zuweisung der Erholungsgebiete E1 und E2 wird im Richtplan aufgrund der heutigen und geplanten Nutzungen aktualisiert. Wo die Zuweisung noch offen ist (bisher E1/E2), wird diese neu mit «E» bezeichnet.

Bisherige Erholungsgebiete, wo der Erhalt von Freiflächen und Fruchtfolgeflächen klar im Vordergrund steht, werden im Richtplan neu den Freihaltegebieten zugeteilt. Dadurch werden die landschaftlichen und ökologischen Qualitäten im Stadtrandpark gestärkt und entsprechende Fruchtfolgeflächen dauerhaft geschützt.

## F.2.1.4 Aktualisierung der Freihalte- und Erholungsgebiete in Richtplan und BZO

Die zulässigen Nutzungen in den Freihalte- und Erholungsgebieten werden im Rahmen einer Revision in der BZO in den entsprechenden Zonen festgeschrieben und mindestens wie bisher in Freihaltezonen, Erholungszone 1 und Erholungszone 2 differenziert.
Eine weitere Differenzierung der Erholungszonen sowie Regelungen zu Art und Mass der Nutzung sind im Rahmen der BZO-Revision zu prüfen.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Zwischenergebnis |
| **Federführung* und Beteiligte:** | AfS*, SGW, AfB, StE |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurzfristig (bis 2026) |

## F.2.1.5 Empfindliche Siedlungsränder in Nutzungsplanung überprüfen

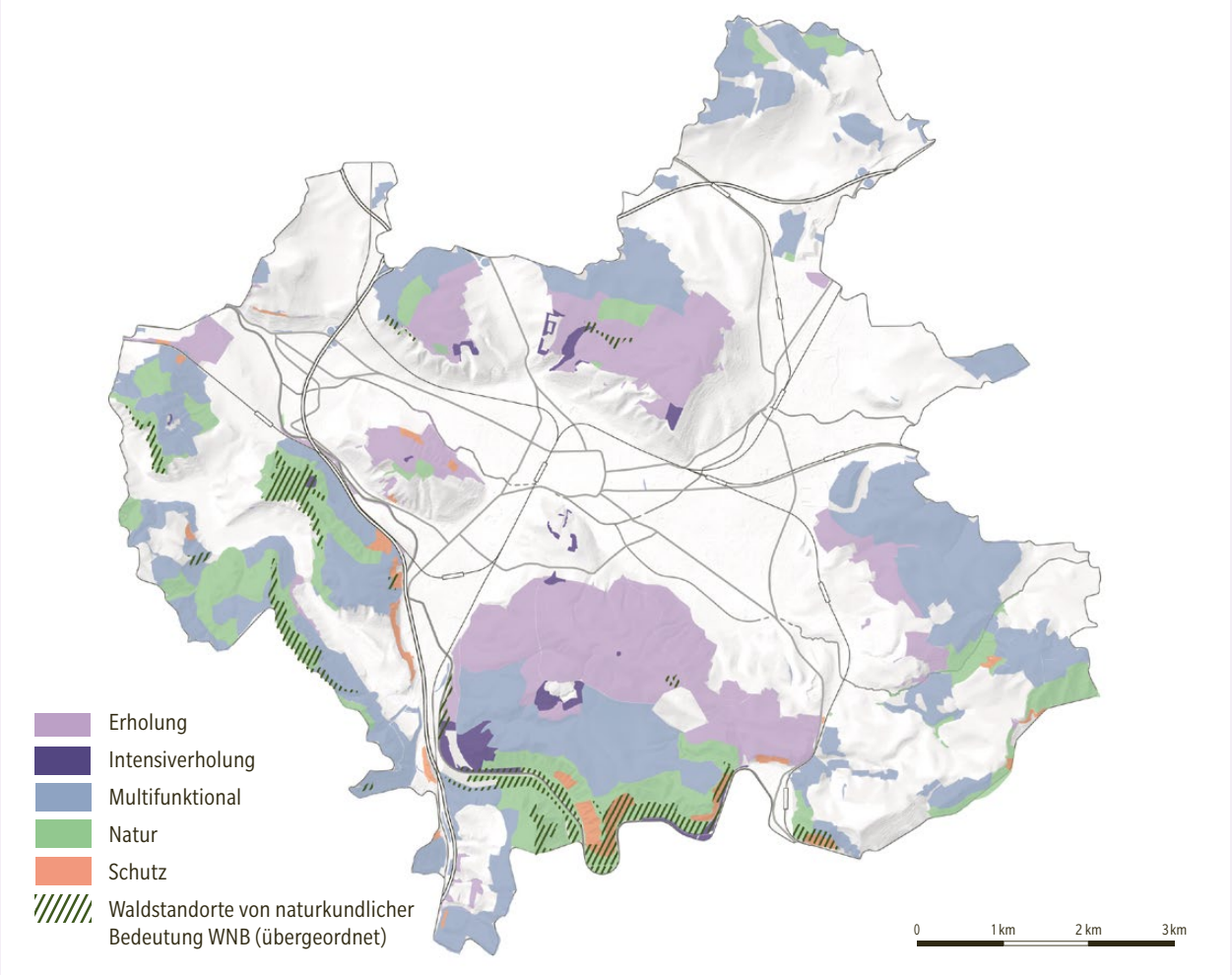
In der BZO sind die Kriterien für empfindliche Siedlungsränder festzulegen und die empfindlichen Ränder im Zonenplan zu überprüfen.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Vororientierung |
| **Federführung* und Beteiligte:** | AfS*, SGW |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurzfristig (bis 2026) |

# F.2.1.6 Waldfunktionenplan zu einer verbindlichen Plangrundlage weiterentwickeln

Der Waldfunktionenplan wird aufgrund der aktuellen Nutzungs- und Schutzansprüche weiterentwickelt. Die Stadt bringt mit dem Waldfunktionenplan ihre Vorstellungen zu den Vorrangfunktionen in die nächste Revision des kantonalen Waldentwicklungsplans (WEP) ein. Für die Gebiete mit Vorrangfunktion Erholung und Intensiverholung soll der Status Erholungswald behördenverbindlich verankert werden (überlagernd zum WEP, analog Uster). Konflikte zwischen Gebieten mit Vorrangfunktion Erholung und Intensiverholung mit den Waldstandstandorten von naturkundlicher Bedeutung (WNB) sollen entsprechend bereinigt werden.

**Städtischer Waldfunktionsplan (orientierend)**




| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Vororientierung |
| **Federführung* und Beteiligte:** | SGW*, Sportamt, ALN |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurzfristig (bis 2026) |
| **Querverweise:** | ► F.2.2.2 Entwicklungskonzept für Erholungswald Brüelberg<br>► F.2.5 Wildpark Bruderhaus<br>► M.3.3 Velonetz und Standards konkretisieren |

# F.2.1.7 Konzept für Umgang mit Fruchtfolgeflächen erarbeiten

Es wird ein Konzept für den langfristigen Umgang mit den Winterthurern FFF erarbeitet mit folgenden Zielen:

- Erhalt der wertvollen Ackerböden gemäss Sachplan FFF und Landwirtschaftliche Bodennutzungseignungskarte.
- Überblick und Nachführungskonzept über Reserven, mögliche Kompensationsflächen und die kantonale FFF-Bilanz.
- Überblick über den absehbaren Bedarf an FFF für Bauten und Anlagen im öffentlichen Interesse mit Qualifizierung und Priorisierung des öffentlichen Interesses.
- Städtisch koordiniertes Vorgehen bei der Kompensation von beanspruchten FFF.

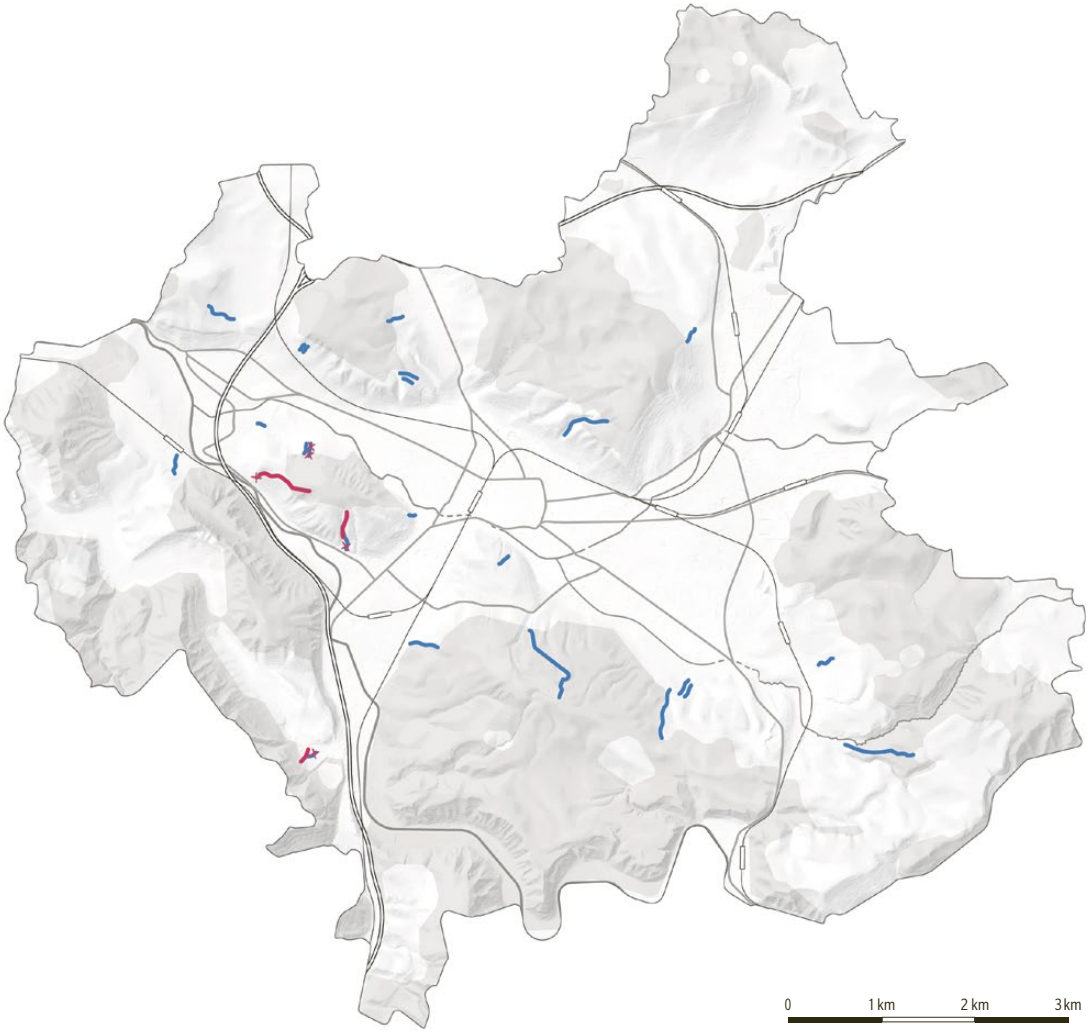
| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Ø |
| **Federführung* und Beteiligte:** | AfS*, Immo |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurzfristig (bis 2026) |
| **Querverweise:** | ► F.2.1.3 Kulturlandschaft im Stadtrandparkgestalten<br>► F.2.1.4 Aktualisierung der Freihalte- undErholungsgebiete in Richtplan und BZO<br>► F.3 Regiopark |

## Schlittelabfahrten

Die Schlittelabfahrten gemäss kommunalem Richtplan 1998 werden mit Ausnahme des Eintrags 20817 Büelwiese übernommen. Dieser Eintrag ist zwar im Richtplantext aufgeführt, fehlt jedoch in der Richtplankarte und ist dort nicht mehr zuordbar. Folgende Abfahrten werden aufgrund der bestehenden Situation vor Ort angepasst: Lüchental, Brüelberg Nordhang, Brüelberg Südhang und Brüelberg Westhang.

Der Planeintrag bildet die Grundlage für die Ausscheidung von Schlittellinien nach § 111–113 PBG. Innerhalb der Schlittellinien sind Bauten, Anlagen und Bewirtschaftungen unzulässig, die dem Zweck dieser Linien widersprechen.

Einzig die Schlittelabfahrt 20803 Lüchental, Dättnau ist im Zonenplan mit Schlittellinien gesichert. Aktuell besteht kein Handlungsbedarf, bestehende Schlittelabfahrten zusätzlich durch solche Linien zu sichern.




Schlittelabfahrten

Anpassungen gegenüber Richtplan 1998

# F.2.2 Schützenwiese und Brüelberg

Der Brüelberg ist der einzige, gänzlich von Siedlungsgebiet umgebene, bewaldete Hügel auf Stadtgebiet. Mit seinem vielseitigen Waldrand und spannenden Ausblicken hat er eine herausragende Bedeutung für die Erholung der Bevölkerung. Im Bereich der Schützenwiese prägen neben den grossflächigen Püntenanlagen die Sportplätze, das Fussballstadion und die Eulachhallen diesen intensiv genutzten innerstädtischen Erholungsraum. Im Bereich der Schützenwiese tritt die in der Altstadt kanalisiert geführte Eulach wieder zu Tage und bildet einen markanten, zusammenhängenden, innerstädtischen Grünraum bis nach Wülflingen. Die Eulach besitzt Aufwertungspotenzial bezüglich Sichtbarkeit, Zugänglichkeit etc.. Mit der wachsenden Bevölkerung erhöhen sich Nutzungsdruck und Ansprüche an diesen Raum.

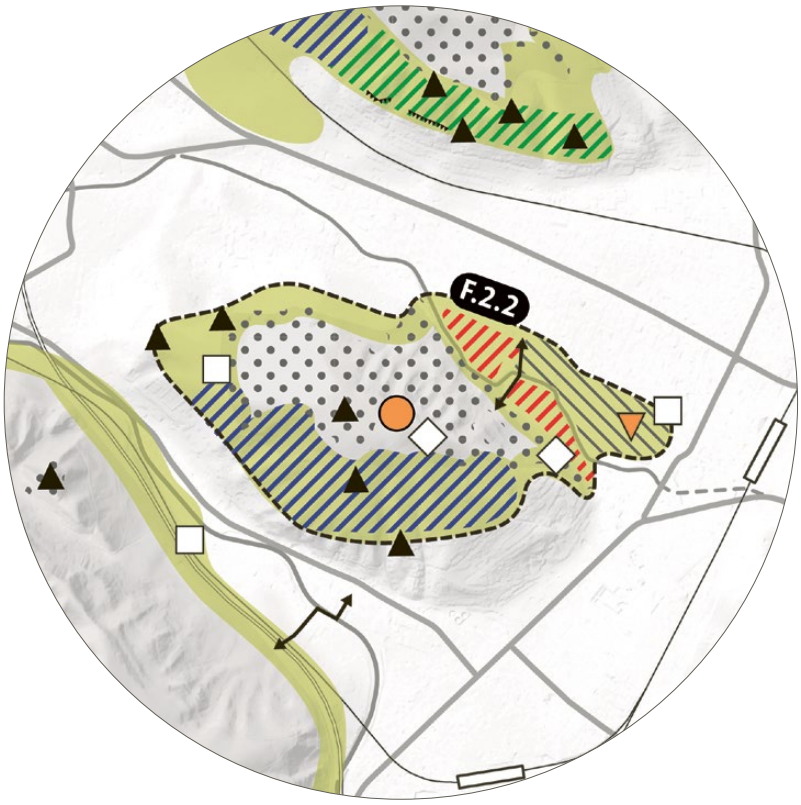
## Ziele und Grundsätze

Die Offenheit und Grosszügigkeit der Flächen sind zu erhalten und weiterzuentwickeln. Angestrebt wird:

- eine Nutzungsvielfalt im Sinne einer mehrfach nutzbaren Freizeitallmend mit vielfältigen Erholungs- und Sportnutzungen und gemeinschaftlichen Angeboten;
- die Eulach besser zugänglich und den Wald stärker als Erholungsraum nutzbar zu machen.

# Karteneinträge Schützenwiese und Brüelberg






Püntenareal zugänglicher machen (F.2.1.1)
Biodiversität verbessern / Vorrangfunktion Natur (F.2.1.2)
Kulturlandschaft gestalten (F.2.1.3)

**Orientierend:**

Stadtrandpark (F.2.1)
Schwerpunktraum Freiraum (F.2.2-F.2.5)
Zugänglichkeit zum Stadtrandpark verbessern (M.2.2)
Quartieranlage bestehend im Stadtrandpark (Ö.5)
Laufstrecke, Vitaparcours bestehend
Bike-Piste / Bike-Trail geplant (Ö.4.1)
Sportanlage Erweiterung im Stadtrandpark (Ö.4.1, Ö.4.6, Ö.4.7)
Intensive Sport- und Freizeitnutzung im Stadtrandpark
Waldvorrangfunktion Erholung (F.2.1.6)
Aussichtspunkt bestehend (BZO)
Aussichtsschutz bestehend (BZO)

## F.2.2.1 Allmend Schützenwiese als vielfältigen Freizeit- und Erholungsraum weiterentwickeln

Für die Freizeitallmend wird abgestimmt auf die Bevölkerungs- und Stadtentwicklung ein Entwicklungskonzept mit folgenden Zielen erarbeitet:

– In den Püntenarealen den öffentlichen Zugang und die Gemeinschaftsnutzung verbessern, beispielsweise mit öffentlichen Wegen, Aufenthaltsangeboten und Gemeinschaftsgärten (Federführung Immo);
– Sportangebote bedürfnisgerecht ausbauen (► Ö.4.7 «Campus Schützenwiese», Federführung AfS);
– Lücken im Wegnetz, insb. die fehlende Verbindung von den Eulachhallen zum Wald, schliessen (vgl. ► M.2.2 (7) Kommunale Fuss- und Wanderwege erstellen (Brüelberg Nord), Federführung TBA);
– Eulach als Erholungsraum mit Gewässerzugängen und Aufenthaltsbereichen am Wasser aufwerten und mit der Allmend und den Püntenarealen verbinden (Federführung AfS).

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Vororientierung |
| **Federführung* und Beteiligte:** | Immo*, Sportamt*, TBA, AfS, Püntenpächterverein, SGW |
| **Umsetzungshorizont:** | Mittelfristig (bis 2030) |
| **Querverweise:** | ► F.1.3.3 Leitbild für Eulach erarbeiten<br>► M.2.2 Kommunale Fuss- und Wanderwege erstellen<br>► Ö.4 Sportanlagen |

## F.2.2.2 Entwicklungskonzept für Erholungswald Brüelberg

Zur Entwicklung des Brüelbergwaldes zu einem Stadtwald und Erholungsraum wird zusammen mit dem kantonalen Amt für Landschaft und Natur ein Konzept erarbeitet, das auch als Grundlage für die geplante Revision der Waldentwicklungsplanung dienen soll. Dabei werden folgende Ziele verfolgt:

– Mehr Sitz- und Aufenthaltsbereiche und neue Verbindungen im Fusswegnetz schaffen;
– Erstellungsmöglichkeit von offiziellen Bike-Trails prüfen;
– Naturvorrangflächen mit wertvollen Trockenstandorten am Südhang fördern.

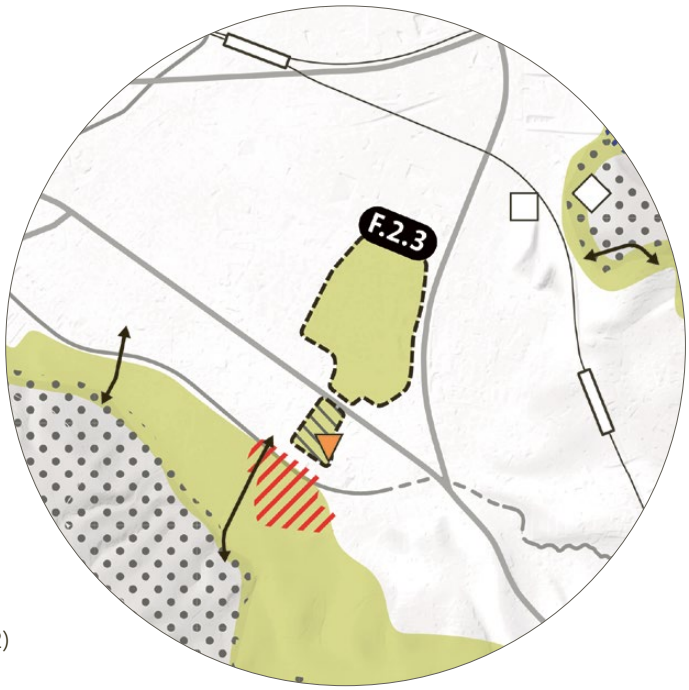
| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Ø |
| **Federführung* und Beteiligte:** | SGW*, Sportamt, ALN |
| **Umsetzungshorizont:** | Mittelfristig (bis 2030) |
| **Querverweise:** | ► F.2.1.2 Biodiversität im Stadtrandpark verbessern<br>► F.2.1.6 Waldfunktionenplan zu einer verbindlichen Plangrundlage weiterentwickeln<br>► M.3.3 Velonetz und Standards konkretisieren |

# F.2.3 Allmend Grüzefeld

Die Allmend Grüzefeld ist die grösste zusammenhängende innerstädtische Freiraumreserve. Im Süden grenzt sie an den Mattenbach und bildet den «inneren Stadtrandpark» von Mattenbach und Seen. Sie besitzt ein erhebliches Potenzial als Naherholungsraum. Bedeutsam ist auch ihre Funktion als Kaltluftschneise, wo nachts während heissen Sommerperioden kühle Luft vom Eschenberg in die benachbarten Quartiere fliesst. Es gibt verschiedene Nutzungsansprüche und Entwicklungsideen zur Allmend, für die es eine planerische Haltung zu entwickeln gilt.



## Karteneinträge Allmend Grüzefeld




- Püntenareal zugänglicher machen (F.2.1.1)
- Biodiversität verbessern / Vorrangfunktion Natur (F.2.1.2)
- Kulturlandschaft gestalten (F.2.1.3)

**Orientierend:**

- Stadtrandpark (F.2.1)
- Schwerpunktraum Freiraum (F.2.2-F.2.5)
- Zugänglichkeit zum Stadtrandpark verbessern (M.2.2)
- Quartieranlage bestehend im Stadtrandpark (Ö.5)
- Laufstrecke, Vitaparcours bestehend
- Sportanlage Erweiterung im Stadtrandpark (Ö.4.1, Ö.4.6, Ö.4.7)
- Intensive Sport- und Freizeitnutzung im Stadtrandpark
- Waldvorrangfunktion Erholung (F.2.1.6)

# F.2.3.1 Allmend Grüzefeld weiterentwickeln

Für die weitere Entwicklung der Allmend wird eine Testplanung durchgeführt mit folgenden Zielsetzungen:

- Definition Gebietscharakter / strukturierte Freifläche mit vielfältigen Nutzungen;
- Klärung der Ränder und Übergänge;
- Verbesserung der Fuss- und Veloverbindungen mit Begrünung und Beschattung, Grünverbindung für und in umliegende Quartiere;
- Revitalisierung Mattenbach und Aufwertung als Erholungsraum;
- Sicherung der bedeutenden Kaltluftschneise.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Ø |
| **Federführung* und Beteiligte:** | AfS*, SGW, StE, Sportamt |
| **Umsetzungshorizont:** | Mittelfristig (bis 2030) |
| **Querverweise:** | ► F.1.1.2 Regenwassermanagement nach Schwammstadt-Grundsätzen erarbeiten<br>► F.1.3.2 Projekt Gewässeraufwertung Mattenbach erarbeiten<br>► F.1.4.1 Kaltluftversorgung im Siedlungsgebiet sicherstellen |

# F.2.4 Erholungsgebiet Rosenberg

Das im Stadtrandpark gelegene Gebiet Rosenberg ist ein wichtiger Erholungshotspot, das Kernstück bildet der Schützenweiher. Das Erholungsgebiet beinhaltet eine Vielzahl unterschiedlicher Nutzungen wie den Campingplatz, mehrere Freizeit- und Vereinssportanlagen, Pünten oder das Restaurant Schützenweiher. In diesem Landschaftsraum zeigen sich «Störungen» wie die Trennwirkung und der Verkehrslärm der A1 und der Schaffhauserstrasse. Die Campinginfrastruktur ist dringend sanierungsbedürftig und soll aufgewertet und erweitert werden. Der Schützenweiher ist stark verlandet, das Ufer nur teilweise erreichbar, seine Umgebung bedarf einer Aufwertung. Der Hochwasserschutz bedingt die Freilegung des Veltheimer Dorfbaches. Um diese Vielzahl von Aufgaben koordiniert anzugehen, wurde 2021 für die Entwicklung des Erholungsgebiets eine Machbarkeitsstudie mit Masterplan erarbeitet.



## Ziele und Grundsätze

Der Landschafts- und Erholungsraum Rosenberg wird aufgrund seiner grossräumigen Potenziale und der vielfältigen Nutzungsansprüche als Teil der Stadtrandparks weiterentwickelt:

- Der Höhenrücken wird durchgängig erlebbar und zu einem Teil des Stadtrandparks mit eigenem Gebietscharakter entwickelt.
- Grosse, zusammenhängende Flächen bleiben naturnah erhalten.
- Der Campingplatz, die Vereinsnutzungen (u. a. Pfadi, Bogen- und Armbrustschützen, Hundetraining, Modellbootverein, Freizeitanlage) sowie der Abenteuerspielplatz fügen sich in den Gebietscharakter des Stadtrandparks ein.

# Gebietsperimeter Masterplan Rosenberg 2021 (orientierend)

Planungsperimeter
Gebiet Schützenweiher
Camping

0 150 m 300 m 450 m

## F.2.4.1 Masterplan Erholungsgebiet Rosenberg umsetzen

Mit der Umsetzung des bestehenden Masterplans werden folgende Aspekte behandelt:

- Neugestaltung Camping mit Eingangsgebäude (Teilprojekt Immo);
- Sanierung und Aufwertung Schützenweiher mit Umgestaltung Uferbereich und Schaffung von Bademöglichkeiten (Teilprojekt SGW);
- Offenlegung Veltheimer Dorfbach (Teilbereich Zulauf Schützenweiher) und neue Bachführung durch den Campingplatz (Teilbereich Ablauf Schützenweiher durch Campingplatz) (Teilprojekt TBA);
- Verlegung der privaten Eichliwaldstrasse hin zum Pfadiheimweg (setzt die Zustimmung der Privaten voraus) und Verbesserung der Durchwegung;
- Akzentuierung des Stadteingangs in Abstimmung mit dem Alleenkonzept;
- Stärkung einer grünen, durchlässigen Wegverbindung zwischen Rosenberg und Wolfensberg (u. a. Öffnung und Durchwegung des Püntenareals Rosenberg, durchlässige Gestaltung zwischen Schützenweiher und Campingplatz, offenes Wiesland bis zum Wolfensberg).
- Auseinandersetzung mit den Qualitäten («Umgebungszone») gemäss dem Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder (ISOS) und deren sorgfältige Weiterentwicklung.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Zwischenergebnis |
| **Federführung* und Beteiligte:** | AfS*, SGW*, Immo*, TBA*, StE, Private |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurzfristig (bis 2026) |
| **Querverweise:** | ► F.1.1.1 Alleenkonzept umsetzen und weiterentwickeln<br>► F.1.3.5 Kommunale Fliessgewässer |

# F.2.5 Wildpark Bruderhaus

Der Wildpark Bruderhaus ist nicht nur für die städtische Bevölkerung ein wichtiges Ausflugsziel. Als Ort der Naherholung und Umweltbildung werden einheimische und seltene fremdländische Wildtierarten in art- und tiergerechter Umgebung gezeigt. Der Wildpark ist Teil der Kulturlandschaft Eschenberg-Kyburg. Seine Leitidee ist, die Zusammenhänge zwischen Wildtieren, ihren Lebensräumen und den Menschen zu beleuchten.



## Entwicklungsabsichten Wildpark (orientierend)

## F.2.5.1 Wildpark weiterentwickeln

Es wird ein Entwicklungskonzept für den Wildpark mit folgenden Zielen erarbeitet:

- Positionierung der Gehege, die aufgrund Renaturierung des Chrebsbaches verlegt werden müssen;
- zonenrechtliche Voraussetzungen für Weiterentwicklung Wildpark prüfen;
- qualitätsvolle Anpassung der neuen und bestehenden Gehege bezüglich Tierhaltung;
- Einbettung und Verzahnung der Tieranlagen in den Landschaftsraum und umgebenden Wald;
- qualitative Weiterentwicklung des gesamten Wildparks;
- Rücksichtnahme auf die natürlichen, forstlichen, kulturhistorischen und denkmalpflegerischen Belange innerhalb und im Umfeld des Wildparks.

Das Entwicklungskonzept wird periodisch überprüft und fortgeschrieben.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Ø |
| **Federführung* und Beteiligte:** | SGW*, Immo, AfS |
| **Umsetzungshorizont:** | Mittelfristig (bis 2030) |

# F.3 Regiopark

## Winterthur sichert und entwickelt seine Landschaft rund um die Stadt als «Regiopark» zusammen mit den Nachbargemeinden

**Die Qualitäten dieser Landschaft werden im Dialog mit den Nachbargemeinden gefördert, um den zunehmenden Nutzungsdruck abzufedern.**

Die Landschaft rund um Winterthur ist vielfältig und wichtig für Freizeit und Erholung sowie als Naturraum. Sie sorgt für die Belüftung und Kühlung der Stadt und der umliegenden Gemeinden und hat eine hohe Bedeutung für die naturnahe Forst- und Landwirtschaft.

Der Nutzungsdruck auf diese Landschaft nimmt mit der Intensivlandwirtschaft und mit dem Bevölkerungswachstum zu. Die Idee «Regiopark» zielt darauf ab, die Qualitäten dieser Landschaft im Dialog mit den Nachbargemeinden zu fördern und Lösungen zu finden, um den Nutzungsdruck zu kanalisieren und örtliche Schwerpunkte zu setzen.

## Ziele und Grundsätze

– Aktive Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden (z. B. im Rahmen von Landschaftsentwicklungskonzepten).
– Milderung der Landschaftszerschneidung durch Infrastrukturen (Autobahn A1 und Begleitbauten sowie Bauten und Gleisanlagen Brüttenertunnel).
– Lenkung/Zuordnung der Erholungs- und Freizeitfunktionen unter Berücksichtigung divergierender Nutzungsansprüche.
– Durchgängigkeit der Velo- und Wanderwegrouten zu den Nachbargemeinden und Attraktivierung der Wege, z. B. mit wegbegleitenden Baumpflanzungen, die auch der Strukturierung des Landschaftsraumes und Orientierung dienen.
– Verbesserte Strukturierung der Landwirtschaftsflächen im Hinblick auf Naherholung und Nutzungsqualitäten.
– Bezeichnung von Vorrangfunktionen und Leitmotiven (z. B. «Kulturlandschaft mit Erholungsfunktion»).
– Förderung der Biodiversität durch räumliche Entflechtung von Erholung und Naturschutz.

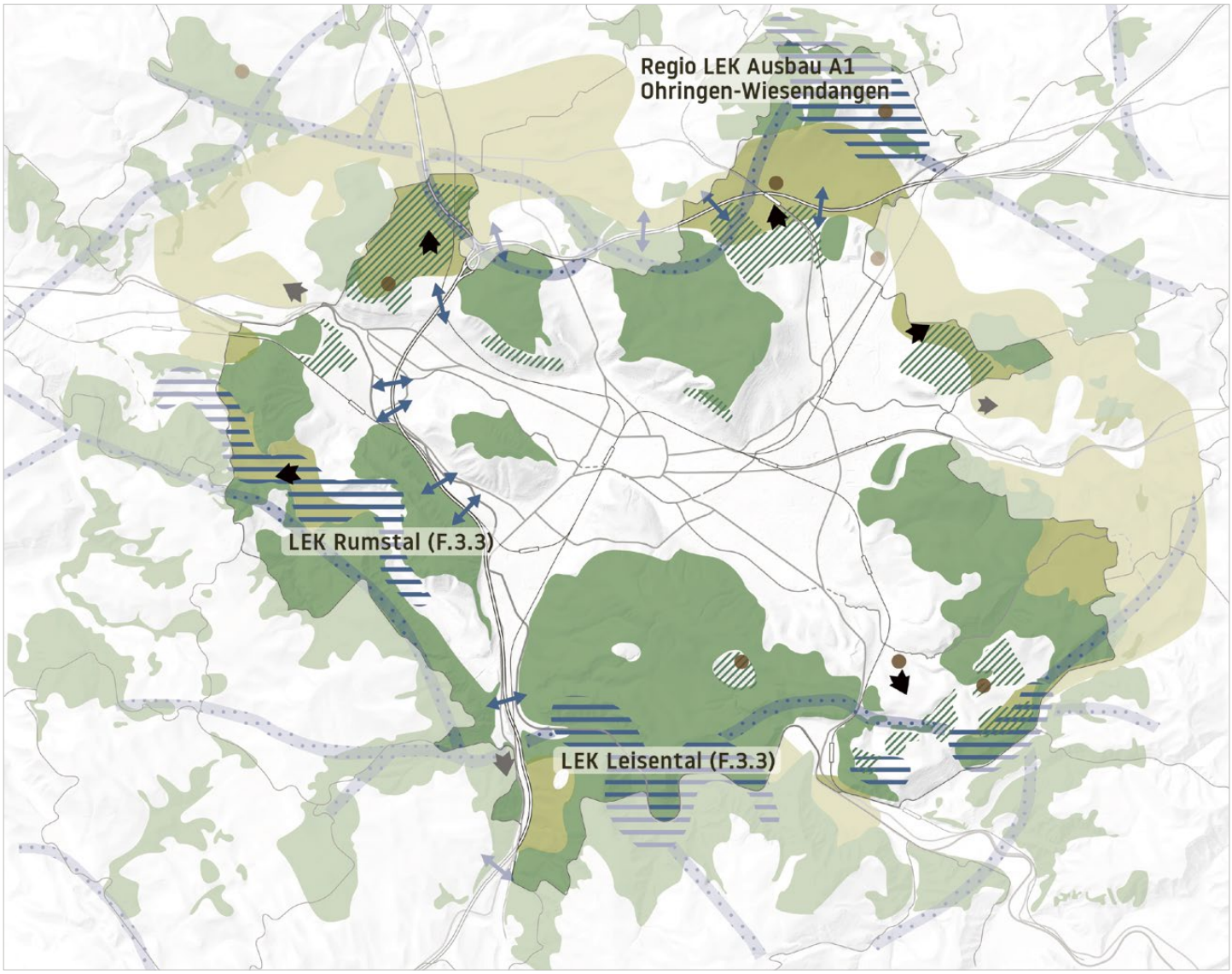


## Zusammenspiel mit übergeordneten Planungen

Region und Stadt setzen sich gegenüber dem Bund dafür ein, dass die landschaftszerschneidenden Infrastrukturen der Autobahn A1 und ihre Begleitbauten sowie die Bauten und Gleisanlagen des Bahn-Projektes «MehrSpur Zürich – Winterthur» (Brüttenertunnel) schonend in die Landschaft eingebunden werden:

– Siedlungs- und landschaftsverträglicher Ausbau Autobahn A1:
  • Tunnellösung im Ebnet, Abschnitt Winterthur Süd – Schlosstal (gemäss kantonalem Richtplaneintrag),
  • Autobahnüberdeckung in Wülflingen (gemäss kantonalem Richtplaneintrag)
  • Regionales Landschaftsentwicklungskonzept (Regio LEK) Ausbau A1 Ohringen-Wiesendangen. Hier setzt sich die Stadt unter Federführung der Regionalplanung Winterthur und Umgebung und mit den betroffenen Nachbargemeinden für eine gute Lösung (Landschaftseinbettung, ökologische Vernetzung, Erholungswert, Lärmschutz etc.) ein.
– Landschaftsverträgliche Integration von «MehrSpur Zürich- Winterthur» mit architektonisch und städtebaulich sorgfältig gestalteten Tunnelportalen, Gleisüberwerfung und Gleisanlagen, sowie hochwertigen ökologischen Ausgleichsmassnahmen.

# Karteneinträge Regiopark




Kulturlandschaft gestalten (F.2.1.3)
Vernetzungskorridor (übergeordnet)
Landschaftsschutzgebiet (übergeordnet)

**Orientierend:**

Überwindung von infrastrukturellen Barrieren
Regionale Landschaftsbezüge
Städtische Bauernhöfe
Kulturlandschaft mit nachhaltiger Landwirtschaft und Mehrwert zur Erholung
Wald

## F.3.1 Städtisches Landwirtschaftskonzept im Hinblick auf Netto Null 2040 überarbeiten

Das städtische Landwirtschaftskonzept wird umfassend auf die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit überprüft und mit ökologischen Vorgaben ergänzt. Spätestens bei Neuverpachtungen ist auf die biologische Bewirtschaftung umzustellen, die auch eine regenerative, ressourcen- und klimaschonende Anbaumethode sowie die Ausrichtung des Tierbestands auf das lokale Futterangebot umfasst. Angestrebt wird auch der lokale Verkauf von Erzeugnissen.

**Koordinationsstand:** Ø

**Federführung* und Beteiligte:** Immo*, SGW

**Umsetzungshorizont:** Mittelfristig (bis 2030)

**Querverweise:**
- ► F.2.1.3 Kulturlandschaft im Stadtrandpark gestalten
- ► F.3.2 Vernetzungsprojekte weiterentwickeln

## F.3.2 Vernetzungsprojekte weiterentwickeln

Die intensiv genutzten Ackerflächen werden zugunsten der einheimischen Artenvielfalt und zusätzlicher Erholungsqualität aufgewertet und adäquat vernetzt. Die Vernetzung wird stadtübergreifend flächendeckend geprüft und die bestehenden Vernetzungsprojekte werden ergänzt. Beispielsweise werden Flächen zwischen Zinzikon, Reutlingen und Stadel, nördlich Wülflingen im Gebiet Lantig-Radhof, Birchhof und im Bereich der Hegmatten weiterentwickelt und ergänzt.

**Koordinationsstand:** Ø

**Federführung* und Beteiligte:** SGW*, Immo, involvierte Landwirtschaftsbetriebe

**Umsetzungshorizont:** Daueraufgabe

**Querverweise:**
- ► F.2.1.2 Biodiversität im Stadtrandpark verbessern
- ► F.3.1 Städtisches Landwirtschaftskonzept im Hinblick auf Netto Null 2040 überarbeiten
- ► F.3.3 Naturräumliche Erholungslandschaften entwickeln
- ► F.4 Naturschutz und Biodiversität

# F.3.3 Naturräumliche Erholungslandschaften entwickeln

In den naturräumlichen Erholungslandschaften, die einen eigenen und stillen Charakter besitzen, steht die Naturentwicklung und die naturbezogene Erholung im Vordergrund. Mit Landschaftsentwicklungskonzepten werden Massnahmen erarbeitet, mit denen die Naturwerte geschützt und gestärkt sowie die Erholungs- und Erlebnisqualitäten gezielt gefördert werden.

Für die folgenden Gebiete werden Landschaftsentwicklungskonzepte (LEK) erarbeitet:

- LEK Rumstal (Schmelzwasserrinne im Landschaftsbogen zwischen Dättnau und Pfungen; Landschaftsschutzgebiet gemäss regionalen Richtplan): Renaturierung Feuchtgebiete, Vernetzung Dättnau mit Landschaftsraum;
- LEK Leisental zwischen Winterthur Süd und Sennhof (Landschaftsschutzgebiet gemäss regionalen Richtplan): Weiterentwicklung Naturschutz und Naherholung im Kontext mit der Töss-Renaturierung beim Reitplatz, Umsetzung Wildtierkorridor und Vernetzung.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Ø |
| **Federführung* und Beteiligte:** | SGW*, AfS, Immo |
| **Umsetzungshorizont:** | Mittelfristig (bis 2030) |
| **Querverweise:** | ► F.3.2 Vernetzungsprojekte weiterentwickeln |

# F.4 Naturschutz und Biodiversität

## Winterthur schützt die Natur, fördert die Biodiversität und sorgt für den Erhalt der Ökosystemleistungen

**Naturschutzgebiete, ökologische Vernetzungskorridore, Trittsteinbiotope, landwirtschaftliche Biodiversitätsförderflächen sowie der Baum- und Heckenbestand im Siedlungsgebiet sind nötige Elemente, um das Netzwerk ökologisch wertvoller Lebensräume zu erhalten, aufzuwerten und zu ergänzen. Biodiversitätsflächen haben unter anderem eine wichtige regulierende Funktion für das Stadtklima, stellen die Grundlagen für die Nahrungsmittelproduktion sicher und dienen als Erholungsraum für den Menschen.**

## Ziele und Grundsätze

- Die ökologisch wertvollen Lebensräume stellen die Kerngebiete der ökologischen Infrastruktur dar. Sie sind langfristig zu sichern, aufzuwerten und zu erweitern. Dabei wird eine räumliche Entflechtung von Erholung und Naturschutz angestrebt.
- Seltene und für die Biodiversitätssicherung wertvolle Lebensräume werden prioritär behandelt.
- Seltene Arten, für welche Winterthur eine besondere Verantwortung trägt, werden mitsamt Lebensraum geschützt und mit spezifischen Massnahmen gefördert.
- Die Kerngebiete sollen durch neu geschaffene Trittsteinbiotope und ökologische Vernetzungskorridore flächendeckend und durchgängig miteinander vernetzt werden. Dazu werden potentiell geeignete Flächen ausgeschieden und in die Planung zukünftiger Projekte einbezogen.
- Die Vernetzung schliesst auch Korridore und Flächen im Siedlungsraum mit ein.
- Die ökologische Infrastruktur wird vor übermässigem Nutzungsdruck und Neobiota so geschützt, dass deren Qualität und damit die Ökosystemleistungen erhalten bleiben.



## F.4.1 Kerngebiete der ökologischen Infrastruktur langfristig sichern und qualitativ weiterentwickeln

Das Natur- und Landschaftsschutzinventar gemäss PBG §203 wird überarbeitetet. Vorhandene und potentielle Naturschutzflächen werden neu bewertet. Neue Flächen sollen ins Inventar aufgenommen und Objekte mit verbesserungswürdiger Qualität saniert oder aufgewertet werden. Für alle Inventarobjekte werden die detaillierten Pflegepläne überarbeitet und digitalisiert und darauf basierend die Schutzvereinbarungen oder Schutzverfügungen erarbeitet.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Vororientierung |
| **Federführung* und Beteiligte:** | SGW*, Immo |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurzfristig (bis 2026) |

## F.4.2 Kerngebiete der ökologischen Infrastruktur mit Trittsteinbiotopen ergänzen und mit ökologischen Korridoren vernetzen

Die unterschiedlichen Lebensräume, welche die Kerngebiete (Naturschutzobjekte) abdecken, sollen möglichst über die ganze Gemeindefläche miteinander vernetzt werden. Es wird eine Karte mit potentiellen Vernetzungskorridoren erarbeitet. Zusätzliche wertvolle Gebiete werden in geeigneter Weise gesichert und gepflegt. Zudem werden Barrieren aufgehoben, um die Durchgängigkeit zu gewährleisten. Die erarbeitete Karte dient als Grundlage bei zukünftigen Bauprojekten.

**Koordinationsstand:** Vororientierung

**Federführung* und Beteiligte:** SGW*, AfS, TBA, Immo, DSS, AWEL, ALN

**Umsetzungshorizont:** Mittelfristig (bis 2030)

**Querverweise:**
- ► F.1.2.1 Freiraumstrategie erarbeiten
- ► F.4.1 Kerngebiete der ökologischen Infrastruktur langfristig sichern und qualitativ weiterentwickeln

## F.4.3 Biodiversität im Siedlungsraum fördern

Durch Sensibilisierung und gezielte Beratung im Rahmen der Baubewilligungsverfahren, aber auch bei öffentlichen Vorhaben wird das Anliegen «ökologische Infrastruktur» gegenüber Privaten sowie öffentlichen Institutionen und Bauherrschaften eingebracht. Entsprechende Merkblätter und Best Practice unterstützen diesen Beratungs- und Umdenkprozess.

**Koordinationsstand:** Ø

**Federführung* und Beteiligte:** SGW*, AfS, TBA, Immo, DSS, AWEL, ALN

**Umsetzungshorizont:** Daueraufgabe

**Querverweise:**
- ► F.1.2.1 Freiraumstrategie erarbeiten
- ► F.1.2.2 Konzept für einen nachhaltigen städtischen Baumbestand sowie den Schutz stadteigener Bäume erarbeiten
- ► F.1.2.4 BZO-Revision zur Klimaanpassung

# Mobilität

# M.1 Gesamtstrategie Mobilität

## Flächeneffiziente Verkehrsmittel sichern die Gesamtleistungsfähigkeit

**Mit der Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr (MIV) auf die flächeneffizienten und umweltverträglicheren Verkehrsträger wird die Mobilität stadtverträglich gesichert.**

M

**«Für den wirtschaftlichen Erfolg von Städten ist eine gute Erreichbarkeit wie auch eine hohe Lebensqualität zentral»**

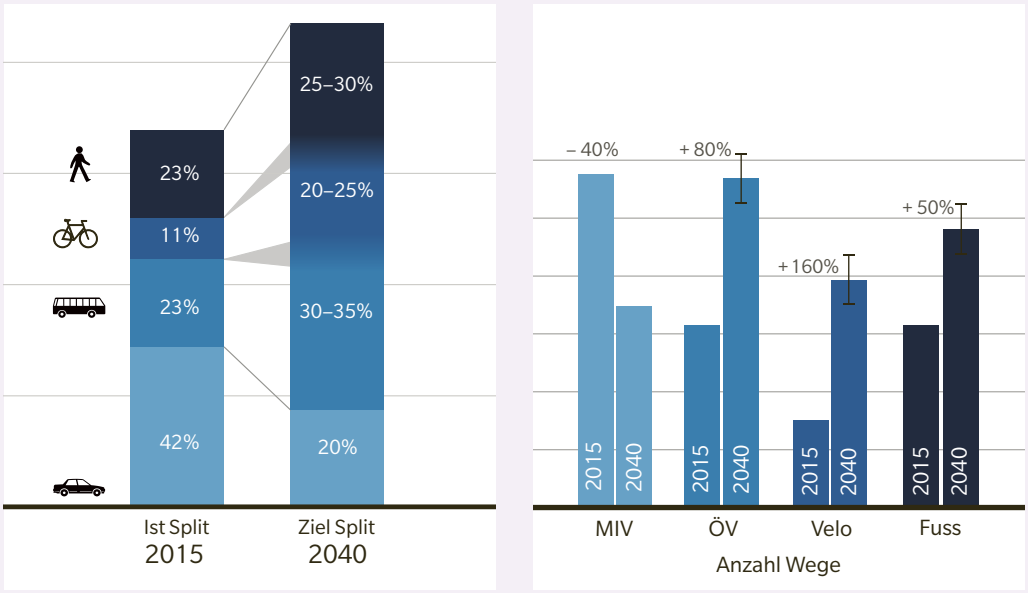
Winterthur weist heute mit dem motorisierten Individualverkehr sowie dem ÖV eine sehr gute Erreichbarkeit auf: Mit der A1 verfügt die Stadt über mehrere Anschlüsse an das Nationalstrassennetz und am Hauptbahnhof Winterthur verkehren regionale, nationale wie auch internationale Züge. Trotz hoher Lebensqualität belastet der motorisierte Verkehr heute das Siedlungsgebiet. Verkehrsüberlastungen, Verkehrssicherheitsdefizite sowie Luft- und Lärmemissionen mindern die Aufenthalts- und Wohnqualität insbesondere entlang der Hauptachsen. Auch führen sie zu Behinderungen und grossen Mehrkosten beim ÖV und zu Attraktivitätsverlusten bei der aktiven Mobilität (Fuss- und Veloverkehr). Der im schweizweiten Vergleich hohe Anteil des motorisierten Verkehrs ist Hauptursache für diese Belastungen.

Winterthur wächst kontinuierlich. Dieses Wachstum erzeugt mehr Personen- und Güterbewegungen, die alle auf gleichbleibender Verkehrsfläche abgewickelt werden müssen (► Wachstum bis 2040 und BZO-Reserven).

Die Mobilität in Winterthur wird langfristig klimaneutral. Die Winterthurer Bevölkerung sprach sich am 28. November 2021 deutlich für das Klimaziel Netto-Null Treibhausgasemissionen bis 2040 aus. In der Stadt Winterthur wie auch in der ganzen Schweiz ist der Strassenverkehr für mehr als einen Drittel der Treibhausgasemissionen verantwortlich. Studien zu Winterthur und von weiteren Städten (u. a. Stadt Zürich sowie Bund) zeigen, dass zur Erreichung des Netto-Null-Ziels eine deutliche Reduktion des MIV-Anteils notwendig ist. Eine reine «Antriebswende», also ein Ersatz der heutigen Verbrennungsmotoren durch im Betrieb emissionslose Motoren (z. B. Elektrofahrzeuge), verfehlt das Netto-Null-Ziel deutlich. Im Richtplan wird der Fokus deshalb auf die Mobilitätswende gelegt. Ziel ist eine Halbierung des MIV-Anteils von 42 % auf 20 % in Kombination mit der «Stadt der kurzen Wege» (kürzere Wege infolge Dichte und Nutzungsvielfalt). Nur so kann der Strassenverkehr den erforderlichen Beitrag zur Erreichung des vom Winterthurer Stimmvolk beschlossenen Netto-Null-Ziels 2040 leisten.

# Ziele und Grundsätze

Die Mobilität wird stadtverträglich. Es ändern sich die Verkehrsmittelwahl (Modal Split) – vom MIV zu einer flächensparenden, umweltschonenderen und multimodalen Mobilität – sowie die zurückgelegten Distanzen – kürzere Wege in der (dichten und durchmischten) Stadt.




Modal Split Gesamtmobilität in Winterthur nach Wegen mit Start und/oder Ziel im Stadtgebiet (links) und Veränderung der Anzahl Wege (rechts). Die Daten basieren auf dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr des Bundes, in welchem das Verkehrsverhalten der Bevölkerung untersucht wird. Dabei wird vom Wirtschaftsverkehr lediglich der sogenannte «Personenwirtschafts- und Dienstleistungsverkehrs ohne Waren» mitberücksichtigt, welcher vom Privatverkehr schwer abzugrenzen ist. Hingegen ist der Güterwirtschaftsverkehr und der Dienstleistungsverkehr mit Waren nicht enthalten und damit von den Modal-Split-Zielen nicht betroffen.

Der Modal-Split-Anteil des motorisierten Individualverkehrs soll als Langfristziel und Vision bis 2040 halbiert werden::

– Wege mit Start und/oder Ziel im Stadtgebiet (Gesamtverkehr): Reduktion von 42 % auf 20 %
– Wege der Stadtbevölkerung: Reduktion von 35 % auf 15 %

Die Anteile von ÖV, Fuss- und Veloverkehr werden mit einer Spannbreite wie folgt ausgewiesen:

– Wege mit Start und/oder Ziel im Stadtgebiet (Gesamtverkehr): ÖV 30–35 %, Fussverkehr 25–30 %, Veloverkehr 20–25 %

## Strategie

Die Erreichung dieser Ziele erfolgt mit Infrastrukturanpassungen und Verhaltensänderung basierend auf der «4V-Strategie», die auf vier Pfeiler setzt:

**(I) Vermeiden** (und Mobilität ermöglichen)
Winterthur gestaltet das Siedlungswachstum so, dass möglichst wenig zusätzlicher motorisierter Verkehr entsteht. Das bedeutet:
– Winterthur ist eine Stadt der kurzen Wege, die weitere Siedlungsentwicklung trägt massgeblich dazu bei.
– Die Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung sind aufeinander abgestimmt. Das Wachstum konzentriert sich auf die sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Gebiete.
– Winterthur optimiert die urbane Logistik durch Bündelung der Warenströme.

**(II) Verlagern**
Der Verkehr wird möglichst stark auf flächeneffiziente und nachhaltige Verkehrsmittel verlagert. Das bedeutet:
– Winterthur priorisiert und stärkt den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr.
– Winterthur richtet die Verkehrskapazität auf Personen- statt Fahrzeugbewegungen aus. Parkplätze im öffentlichen Raum werden aufgehoben, wenn dies Verbesserungen für die flächeneffizienten Verkehrsmittel, Aufenthaltsqualität oder Klimaanpassung ermöglicht.

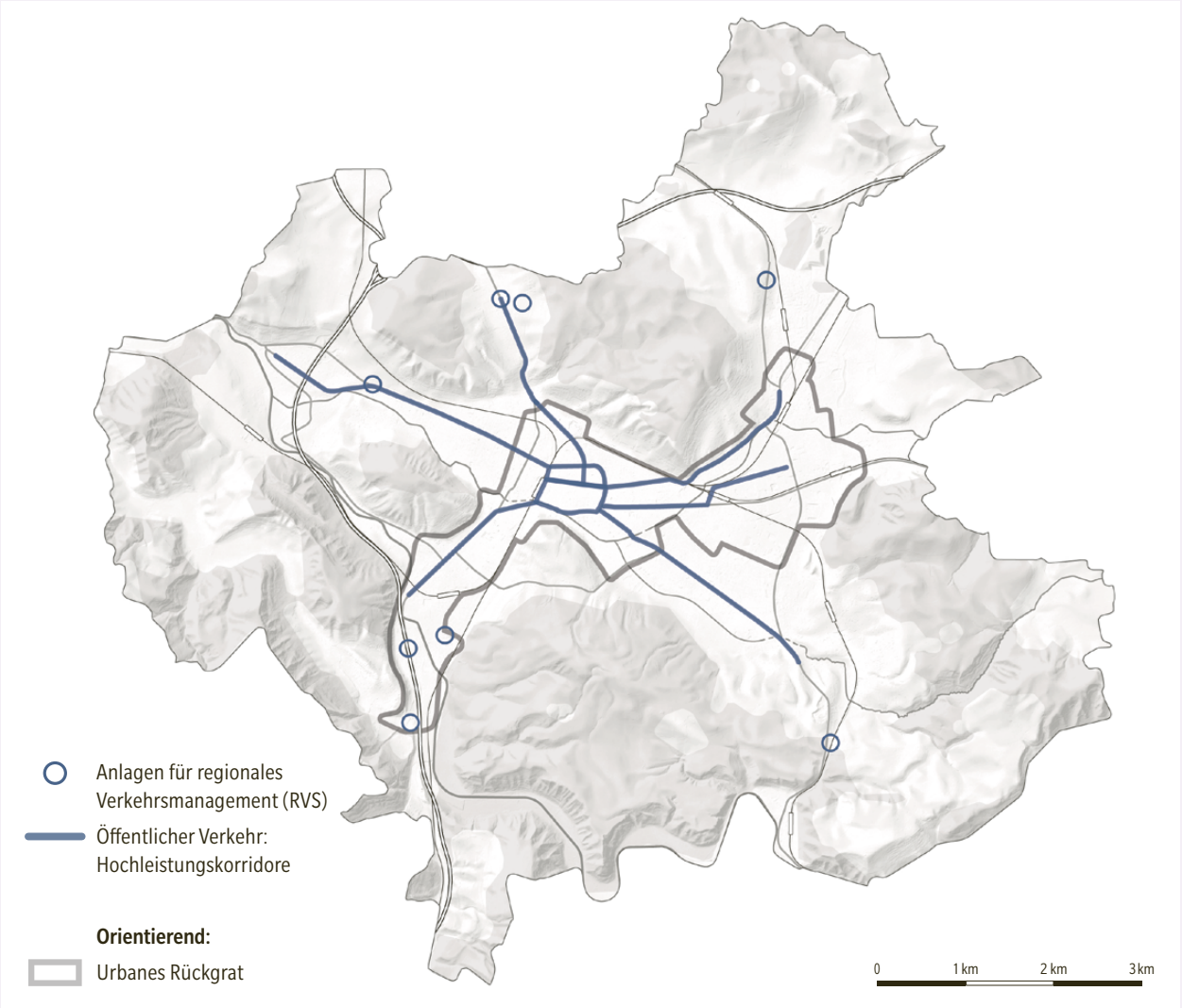
**(III) Verträglich abwickeln**
Der verbleibende motorisierte Verkehr wird möglichst siedlungsverträglich abgewickelt. Das bedeutet:
– Um Bevölkerung und Umwelt vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs zu schützen, setzt Winterthur auf eine siedlungsorientierte, gesamtheitliche Strassenraumgestaltung.
– Die Strassen in Winterthur werden weitgehend flächendeckend verkehrsberuhigt (Tempo 30 oder Begegnungszonen).
– Der motorisierte Individualverkehr wird mittels intelligenter Verkehrssteuerung und dank einer raschen Elektrifizierung stadtverträglich abgewickelt.
– Die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen mit eingeschränkter Mobilität sollen bestmöglich sicher gestellt werden.
– Die Blaulichtorganisationen erreichen ihre Einsatzorte dank möglichst optimierter Verkehrsrouten gemäss den gesetzlichen Vorgaben.

**(IV) Vernetzen**
– Winterthur vereinfacht an den Bahnhöfen das Umsteigen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln.
– Innovative digitale Lösungen leisten einen Beitrag, die Verkehrsmittel miteinander zu vernetzen und so die Nutzung flächeneffizienter Verkehrsmittel zu vereinfachen.
– Winterthur nutzt die Chancen der kombinierten Mobilität und des Mobilitätsmanagements für den Umstieg auf nachhaltige Mobilitätsformen.
– keine P+R Angebote (MIV zu ÖV) auf Stadtgebiet, bestehende Anlagen sollen aufgehoben werden. Ausnahme: Neu geplante S-Bahn Haltestelle Winterthur Süd

# M.1.1 Regionales Verkehrsmanagement (RVS) und Busbeschleunigung umsetzen

Die Konzepte beinhalten Steuerungs- und Dosierungsmassnahmen wie auch bauliche und verkehrsorganisatorische Massnahmen auf dem Hauptverkehrsnetz. Ziel ist ein stabiler Betrieb des Gesamtverkehrssystems, die Erhöhung der Gesamtleistungsfähigkeit (Personenbewegungen) und die Priorisierung des ÖV.

**RVS und ÖV-Hochleistungskorridore (orientierender Inhalt) Auszug aus regionalem Richtplan**




Um Busbevorzugung und Verkehrsmanagement voranzutreiben, werden folgende Voraussetzungen geschaffen:

– Erneuerung des Verkehrsrechners, von bestehenden Lichtsignalanlagen und des Parkleitsystems;
– Erarbeitung eines Verkehrsdatenerfassungskonzepts und darauf basierend Aufbau Messstellennetz zur Erfassung des MIV, Velo- und Fussverkehrs

**Kurzfristige Massnahmen (bis 2026)**

- Auwiesenstrasse/In der Au, neue Lichtsignalanlage (LSA) (RVS-Anlage)
- Auwiesen-/Rosenaustrasse, neues Bussignal (RVS-Anlage)
- Frauenfelderstrasse, Optimierung Steuerung der LSA-Knoten
- Schaffhauser- und Lindstrasse, Optimierung Steuerung der LSA-Knoten
- General Guisan-Strasse, Neue LSA beim FG-Streifen
- General Guisan-Strasse, Überlastungsschutz Knoten Talegg
- Schlosstalstrasse, Fahrbahnhaltestelle Rebwiesen
- Schlosstalstrasse, Aufweitung Schlosstalstrasse
- St. Gallerstrasse, Optimierung Knoten St. Galler-/Grüzefeldstrasse
- Technikumstrasse, Sanierung und Umgestaltung Abschnitt Holderplatz bis Meisenstrasse
- Tösstalstrasse, Anpassung Steuerung Bereich Seen

**Mittelfristige Massnahmen (bis 2030)**

- Frauenfelderstrasse, Anpassung Steuerung Knoten Seenerstrasse
- Frauenfelderstrasse, Anpassung Steuerung Bahnhof Oberwinterthur
- Frauenfelderstrasse, Optimierung Haltestellenlage Bahnhof Oberwinterthur
- Stadlerstrasse, Überlastungsschutz und Buspriorisierung beim Knoten Stadler-/Reutlingerstrasse (RVS-Anlage)
- Tösstalstrasse, Sanierung und Umgestaltung Abschnitt Talegg bis Adlerstrasse
- Tösstalstrasse, Sanierung und Umgestaltung Abschnitt Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse
- Tösstalstrasse, Überlastungsschutz und Buspriorisierung beim Knoten Tösstal-/Eidbergstrrasse (RVS-Anlage)
- Wülflingerstrasse, Umbau Knoten Wülflinger-/Blumenau-/Bachtelstrasse
- Zürcherstrasse, Sanierung und Umgestaltung Abschnitt Zentrum Töss bis Untere Briggerstrasse

**Langfristige Massnahmen (ab 2030)**

- Frauenfelderstrasse, Optimierung Knoten Stationsstrasse
- Stadlerstrasse, Sanierung und Umgestaltung Bereich Römertor
- Seuzacher- und Winterthurerstrasse, elektronische Busspur
- Schaffhauserstrasse, Bauliche Busspur vor der LSA Nr. 131
- St. Gallerstrasse, Sanierung und Umgestaltung Abschnitt vor Knoten Talegg

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Festsetzung |
| **Federführung* und Beteiligte:** | TBA*, SBW, Kanton, AfS |
| **Querverweise:** | ► A.1 Schwerpunkträume |

## M.1.2 Städtische Mobilitätsstrategie weiterentwickeln

Die weiterentwickelte Mobilitätsstrategie konkretisiert verschiedene Ziele und Massnahmen des vorliegenden Richtplans. Dies um die Erreichung des Modal-Split-Ziels zu sichern und auf veränderte Rahmenbedingungen reagieren zu können. Die Optimierung des Wirtschaftsverkehrs, d. h. des Güter- und Dienstleistungsverkehr mit und ohne Waren ist Bestandteil der Strategie. Die Erkenntnisse aus der Testplanung Hauptbahnhof (► A.1.3 Stadtraum Hauptbahnhof) fliessen in die Mobilitätstrategie ein. Es soll insbesondere auch geprüft werden, wie das neue Erschliessungsprinzip («Kammern-Prinzip») umgesetzt werden kann.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Ø |
| **Federführung* und Beteiligte:** | TBA*, SBW, AfS, StE, Kanton Zürich |
| **Umsetzungshorizont:** | Mittelfristig (bis 2030) |
| **Querverweise:** | ► A.1.1 Winterthur Süd<br>► A.1.3 Stadtraum Hauptbahnhof<br>► M.1.3 Strassennetz gemäss «Kammern-Prinzip» weiterentwickeln<br>► M.6.1 Grundlagen urbane Logistik erarbeiten |

Längerfristig soll das Kammern-Prinzip als neues Erschliessungssystem zum Zug kommen. Mit der Nutzung der Autobahn A1 als Stadtumfahrung wird die Stadt in vier «Kammern» eingeteilt. Die Zu- und Wegfahrt von und nach ausserhalb erfolgt jeweils über Achsen. Jede Kammer verfügt über einen Anschluss an die Autobahn. Die Zu- und Wegfahrt von der bzw. zur Autobahn erfolgt auf dem kürzesten Weg. Die Anzahl der Durchfahrten durch das Stadtzentrum wird entsprechend reduziert. Nicht vermeidbare Fahrten durch das Stadtzentrum profitieren dadurch von einer besseren Erreichbarkeit (z. B. zu Parkhäusern, Anwohnende, Gewerbe). Unterstützend für die Umsetzung des Kammer-Prinzips wirkt die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze, welche einen direkten Anschluss von Seen und Neuhegi-Grüze an die Autobahn sicherstellt.

## M.1.3 Strassennetz gemäss «Kammern-Prinzip» weiterentwickeln

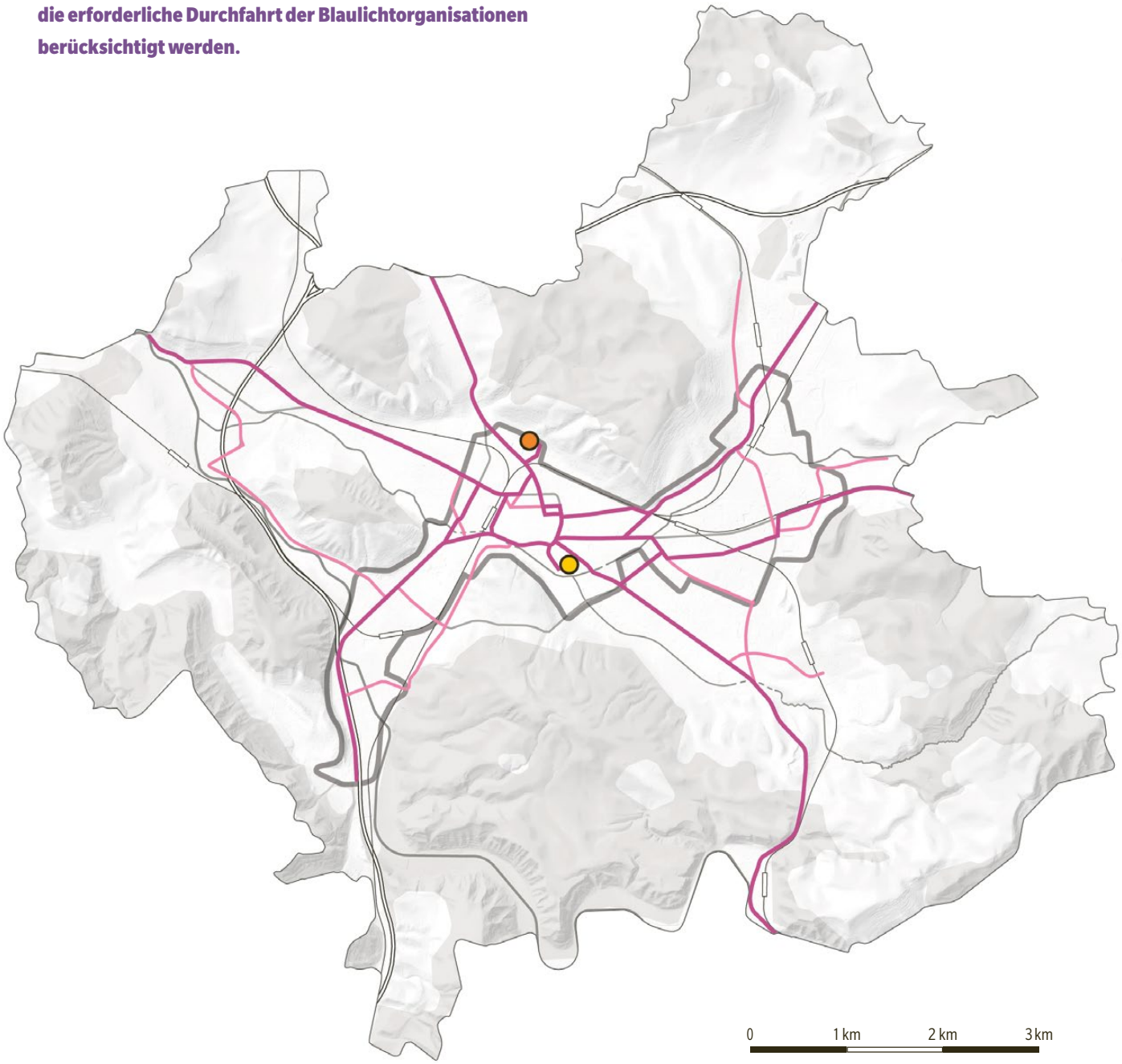
Das Kammern-Prinzips soll die Aufenthalts- und Lebensqualität sowie die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems stark erhöhen. Gleichzeitig soll die Erreichbarkeit von Winterthur für das Gewerbe und Personen, die auf den MIV angewiesen sind, attraktiv bleiben. Zusammen mit der Mobilitätsstrategie wird das Kammern-Prinzip weiter konkretisiert.
Einzubeziehen sind weiter aktuelle Erkenntnisse zu Mobility Pricing und Entwicklungen im Bereich Smart Mobility.



| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Ø |
| **Federführung* und Beteiligte:** | TBA*, SBW, AfS, Kanton Zürich, ASTRA |
| **Umsetzungshorizont:** | Mittel- bis langfristig (bis nach 2030) |
| **Querverweise:** | ► A.1.1 Winterthur Süd<br>► A.1.3 Stadtraum Hauptbahnhof |

# Rettungsachsen (orientierend)

**Auf den Hauptrettungsachsen soll in den Strassenbauprojekten die erforderliche Durchfahrt der Blaulichtorganisationen berücksichtigt werden.**




Hauptrettungsachsen
Wichtige Verbindungsachsen
Wache Feuerwehr und Polizei
Wache Rettungsdienst

Urbanes Rückgrat

# M.2 Fussverkehr

## Zu Fuss ist in Winterthur erste Wahl

**Die gesamte Stadt ist mit zusammenhängenden, direkten und sicheren Wegen ausgestattet und macht Zufussgehen selbstverständlich und attraktiv.**



Damit noch mehr innerstädtische Wege zu Fuss zurückgelegt werden, muss der öffentliche Raum attraktiv und sicher gestaltet sein. Handlungsbedarf liegt in Bereichen, wo vielfältige Nutzungsansprüche aufeinandertreffen, die Platzverhältnisse knapp sind sowie das heutige Verkehrsregime die Attraktivität für den Fussverkehr beeinträchtigt. Insbesondere vermindert die Trennwirkung der Hauptverkehrsachsen (stark befahrene Strassen und Gleise) die Durchlässigkeit erheblich.

## Ziele und Grundsätze

Mit der Förderung des Fussverkehrs soll Verkehr vom MIV auf den Fussverkehr verlagert (► M.1 Ziele und Grundsätze) und so die Gesamtleistungsfähigkeit gesichert werden.
Das Fussverkehrsnetz ist attraktiv, zusammenhängend, direkt, sicher und hindernisfrei. «Fussverkehrsteppiche» bieten künftig in hochfrequentierten Stadträumen (urbanes Rückgrat, zentrale Orte in den Quartieren) besonders sorgfältig gestaltete städtische Freiräume. In diesen Gebieten hat der Fussverkehr eine hohe Priorität und ist möglichst dicht vernetzt. Die Umsetzung erfolgt über die jeweiligen Projekte.

– Die Fusswege besitzen einen hohen Komfort, sind gut gestaltet, möglichst durchgängig beschattet und weisen eine hohe subjektive Sicherheit auf. In den Fussverkehrsteppichen wird eine Netzdichte von Wegverbindungen im 100 m Raster mit zusätzlichen (diagonalen) Verbindungen und Abkürzungen angestrebt (analog zur Altstadt). Im übrigen bebauten Gebiet wird eine Netzdichte von 200 m angestrebt.
– In den Quartieren sind grosse zusammenhängende Begegnungszonen machbar.

– Auf übergeordneten Velorouten sind höchstens kurze Abschnitte innerhalb von Begegnungs- oder Fussgängerzonen zulässig.
– Fussgängerwege sollen von Velorouten möglichst physisch getrennt werden.
– Auf den Hauptverkehrsachsen werden mit Rücksichtnahme auf den öffentlichen Verkehr die Querungsmöglichkeiten verbessert, z. B. kürzere Wartezeiten an Lichtsignalanlagen, flächiges Queren und/oder Tempo 30.
– Fusswege sind grundsätzlich barrierefrei nutzbar und berücksichtigen die Bedürfnisse von allen. Dazu gehören auch genügend Sitzmöglichkeiten entlang der Wege. Wenn Fusswegverbindungen wesentlich kürzer werden und Alternativverbindungen bestehen, können sie Treppen enthalten.
– Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind direkt und barrierefrei erreichbar.
– Unbefestigte Wanderwege ergänzen das Fusswegnetz und fördern das Zufussgehen in der Freizeit.
– Bei Wegen, die im Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) aufgeführt sind, ist die historische Substanz möglichst zu erhalten.



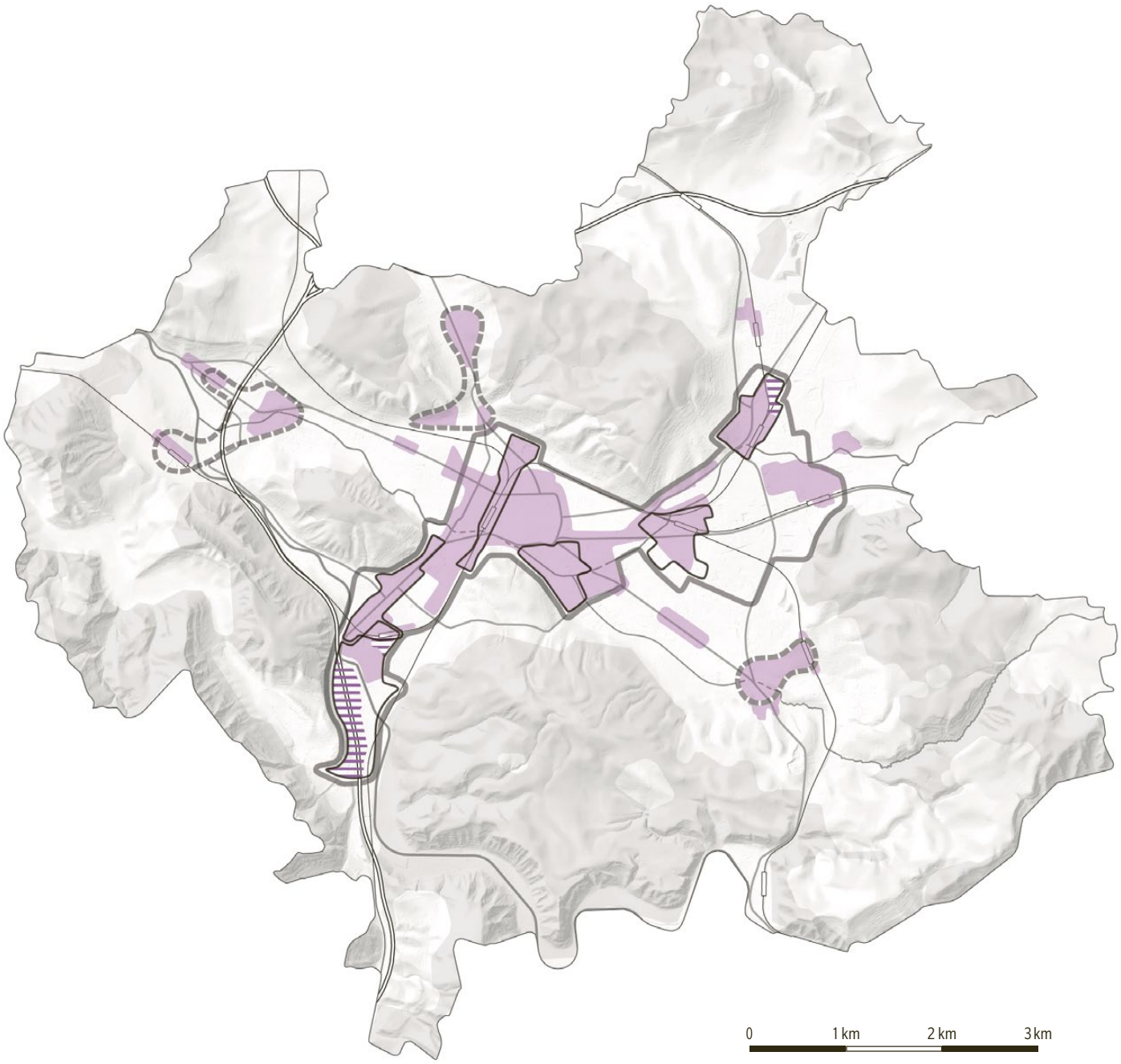
## Zusammenspiel mit übergeordneten Planungen

Aufgrund eines Entscheids durch den Regierungsrat 2016 wurden die regionalen Einträge bis auf wenige Ausnahmen auf das Wanderwegnetz beschränkt. Sie erschliessen die wichtigen regionalen Erholungsräume und Aussichtspunkte. Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, die Parkplätze für Erholungssuchende und andere wichtige Zielorte sind ins Wegnetz eingebunden. Im Hinblick auf die Entwicklung bis 2040 strebt die Stadt an, im regionalen Richtplan die wichtigsten geplanten und bestehenden Verbindungen von regionaler Bedeutung aufzunehmen:

– Hauptbahnhof – Sulzer (geplante Anbindung zweiter Wendebahnhof);
– Hauptbahnhof – SBB Lindareal – KSW (geplante Fussverkehrsbrücke);
– St.-Georgen-Strasse und Museumsstrasse (zu prüfende Erweiterung Fussgängerzone Altstadt);
– Dättnau – Tössvorlandweg/Grünauweg (geplante Querung A1 und Bahn);
– Töss – Auwiesenstrasse (geplante Vervollständigung Wanderwegnetz);
– Schützenweiher – Seuzacherstrasse (geplante Vervollständigung Wanderwegnetz);
– Unterquerung Bahnhof Oberwinterhur (geplante PU-Kombi);
– Wiesendangerstrasse bestehend (Vervollständigung Wanderwegnetz);
– Untere Dätnauerbergstrasse bestehend (Vervollständigung Wanderwegnetz);
– Hauptverbindungen über die bestehenden wichtigen Stadtradialen und Hauptverkehrsstrassen (Breitestrasse, Frauenfelderstrasse, Grüzefeldstrasse, Seenerstrasse, St. Gallerstrasse – Römerstrasse, Stadlerstrasse, Steigstrasse, Sulzerallee – Rümikerstrasse, Tösstalstrasse, Wässerwiesenstrasse – Schlosstalstrasse, Wülflingerstrasse, Zürcherstrasse).

# Karteneinträge
# Fussverkehrsteppiche






Fussverkehrsteppiche

Optionale Fussverkehrsteppiche

**Orientierend:**

Urbanes Rückgrat

Schwerpunkträume

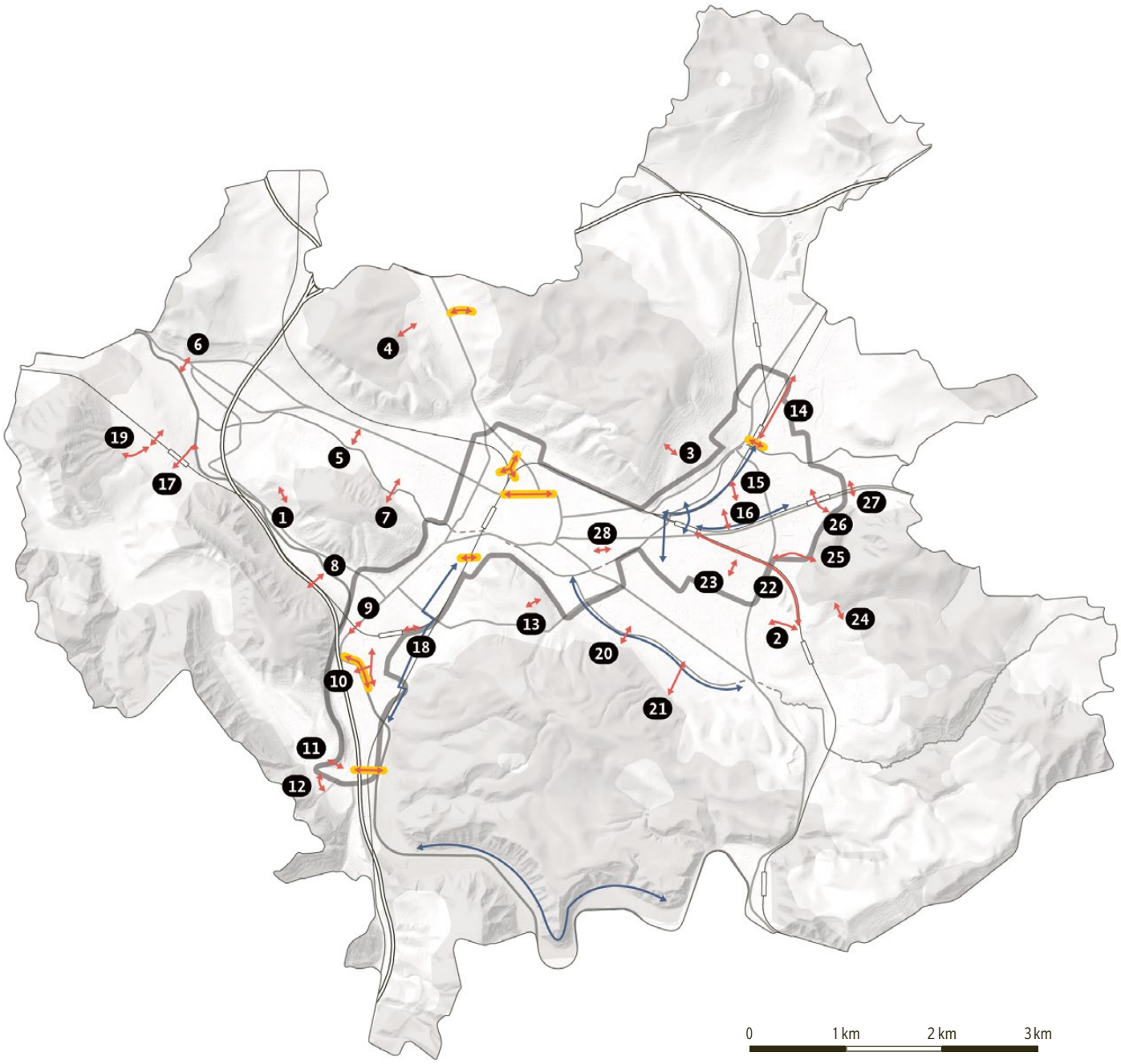
Starke Quartiere

# M.2.1 Fussverkehrsteppiche: Fusswegnetz verdichten und attraktivieren

Es werden Planungsgrundsätze für Fussverkehrsteppiche erarbeitet. Diese dienen auch als Grundlage für die Interessenabwägungen bei der Planung von Strassenprojekten.
Optionale Fussverkehrsteppiche liegen in Schwerpunkträumen und entlang des urbanen Rückgrats. Im Rahmen dieser Planungen (auch Sondernutzungsplanungen und Arealüberbauungen) wird die Notwendigkeit der Verdichtung und Attraktivierung des Fusswegnetzes geprüft und festgelegt.
Im Rahmen von ordentlichen Strassenbauprojekten wird ein besonderes Augenmerk auf die Umsetzung der Ziele und Grundsätze gemäss M.2 gelegt. Konkret sind dem Fussverkehr mehr Raum, eine attraktive Führung und möglichst geringe Wartezeiten einzuräumen.
Fussverkehrsteppiche stellen somit eine strategische Zielvorgabe dar. Die konkrete Umsetzung (z. B. Fussgängerstreifen, Lichtsignalanlage, Mehrzweckstreifen, ...) wird jeweils projektspezifisch im Rahmen eines integralen Strassenraumentwurfs festgelegt und unterscheidet sich je nach ortsspezifischen Rahmenbedingungen.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Zwischenergebnis |
| **Federführung* und Beteiligte:** | TBA*, SBW, SGW, AfS, AFM KT ZH |
| **Umsetzungshorizont:** | im Rahmen der jeweiligen Projekte |
| **Querverweise:** | ► A.1 Schwerpunkträume |

# Karteneinträge geplante kommunale Fuss- und Wanderwege




Kommunale Fuss- und Wanderwege

**Orientierend:**

Übergeordnete Fuss- und Wanderwege

Anträge übergeordnete Fuss- und Wanderwege (geplant)

Urbanes Rückgrat

# M.2.2 Kommunale Fuss- und Wanderwege erstellen

| Nr. | Bezeichnung und Massnahme | Koordinationsstand | Federführung | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|---|
| ❶ | **Herrenrebenweg**<br>Fusswegrecht grundbuchlich sichern | Festsetzung | Immo | Kurzfristig<br>(bis 2026) |
| ❷ | **Tägelmoos**<br>Öffentliche Nutzbarkeit oder Wegrecht sichern | Festsetzung | TBA, Immo | Kurzfristig<br>(bis 2026) |
| ❸ | **Rychenbergstrasse – Kurlistrasse**<br>Umsetzung Wegverbindung zusammen mit privater Eigentümerschaft | Zwischenergebnis | TBA | Mittelfristig<br>(bis 2030) |
| ❹ | **Wolfensberg, Rosenberg**<br>Wegverbindung im Zusammenhang mit der Erweiterung des Campingplatzes und der Verlegung des Veltheimer Dorfbaches erstellen (Koordinationshinweis: Bodenschutz) | Zwischenergebnis | TBA, SGW | Mittelfristig<br>(bis 2030) |
| ❺ | **Peter-Areal**<br>Bessere Durchwegung im Rahmen Arealentwicklung sichern | Festsetzung | AfS, TBA | Mittelfristig<br>(bis 2030) |
| ❻ | **Verlängerung Haldenbergweg**<br>Machbarkeit Wegverbindung ab der Haldenrebstrasse über den Haldenbergweg bis Uferweg Töss prüfen | Vororientierung | TBA | Mittelfristig<br>(bis 2030) |
| ❼ | **Brüelberg Nord**<br>Machbarkeit Wegverbindung Sportplätze bis Brüelberg prüfen (Koordinationshinweis: Bodenschutz, Gewässer)<br>► F.2.1 Stadtrandpark<br>► F.2.1.1 Püntenareale Rosenberg, Neuwiesen und Waldegg zugänglicher machen | Vororientierung | TBA | Mittelfristig<br>(bis 2030) |
| ❽ | **Nägelsee, Gleitstrasse**<br>Machbarkeit Wegverbindung Gleitstrasse – Auenrainstrasse über/unter A1 zusammen mit der Ausdolung / Verlegung des Gleitgrabens prüfen<br>► F.2.1 Stadtrandpark<br>► F.2.1.4 Aktualisierung der Freihalte- und Erholungsgebiete in Richtplan und BZO | Vororientierung | TBA | Mittelfristig<br>(bis 2030) |
| ❾ | **Zentrum Töss**<br>Machbarkeit Wegverbindung zum Zentrum Töss im Gleisbereich prüfen. | Vororientierung | TBA | Mittelfristig<br>(bis 2030) |

| Nr. | Bezeichnung und Massnahme | Koordinationsstand | Federführung | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|---|
| 10 | **Töss, Vitus-Areal**<br>Öffnung Fussverkehrsbrücke über Töss zwischen Lidl und Vitus-Areal und zwischen Auwiesenstrasse und Klosterstrasse/Krummackerstrasse im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des Vitus-Areals | Zwischenergebnis | TBA | Mittelfristig (bis 2030) |
| 11 | **Dättnau, Freizeitanlage**<br>Getrennte Fusswegverbindung über Schulhausareal im Rahmen der Schulhauserweiterung planen und umsetzten | Zwischenergebnis | AfS, TBA | Mittelfristig (bis 2030) |
| 12 | **Lüchental**<br>Vorprojekt für Schulwegverbindung von Siedlung Steig bis Schulhaus Laubegg über Lüchental ausarbeiten (Koordinationshinweis: Bodenschutz, ALN Forst, Gewässer) | Zwischenergebnis | TBA | Mittelfristig (bis 2030) |
| 13 | **Büelholz, Nussbaumweg**<br>Machbarkeit Fussverbindung über Waldstück prüfen (Koordinationshinweis: Forst) | Vororientierung | TBA, SGW | Mittelfristig (bis 2030) |
| 14 | **Bahnhofgebiet Oberwinterthur Ost**<br>Machbarkeit Wegverbindung entlang Bahngleis prüfen (Koordinationshinweis: Reptilienschutz) | Vororientierung | TBA | Mittelfristig (bis 2030) |
| 15 | **Sulzer Oberwinterthur Nord**<br>Erstellung Fussweg im Rahmen nächster Strassensanierung | Zwischenergebnis | TBA | Mittelfristig (bis 2030) |
| 16 | **Sulzer Oberwinterthur Süd**<br>Erstellung Fussweg im Rahmen nächster Strassensanierung | Zwischenergebnis | TBA | Mittelfristig (bis 2030) |
| 17 | **Bhf Wülfingen**<br>Neuer Bahnhofplatz, mit Fusswegverbindung und Fussverkehrsbrücke bis IPW (Koordinationshinweis: Gewässer)<br>► A.2.1.2 Freiraum IPW aufwerten und vernetzen | Zwischenergebnis | SBB, TBA, SGW, AfS | Mittelfristig (bis 2030) |
| 18 | **Bahnhof Töss**<br>Neugestaltung Gleisanlage und Personenunterführung, Fusswegnetzschliessung entlang Gleis sowie Neugestaltung Rampe Storchenbrücke und Schaffung neuer öffentlicher Platz (siehe Masterplan Bahnhof Töss) | Festsetzung | SBB, TBA, SGW, AfS | Mittelfristig (bis 2030) |

| Nr. | Bezeichnung und Massnahme | Koordinationsstand | Federführung | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|---|
| 19 | **Beerenberg, Euelwies**<br>Fortführung Wegverbindung bis Naherholungsgebiet Beerenberg prüfen (Koordinationshinweis: Bodenschutz) | Vororientierung | TBA | Langfristig (ab 2030) |
| 20 | **Mattenbach**<br>Zusätzliche Querverbindung über Mattenbach prüfen (Koordinationshinweis: Bodenschutz, Gewässer) | Vororientierung | TBA | Langfristig (ab 2030) |
| 21 | **Waldegg**<br>Im Rahmen Revitalisierungsplanung Waldbach Wegverbindung prüfen (Koordinationshinweis: Bodenschutz, Gewässer) | Vororientierung | TBA | Langfristig (ab 2030) |
| 22 | **Grüze – Seen**<br>Machbarkeit Wegverbindung entlang Bahngleis prüfen (Koordinationsstand: Reptilienschutz) | Vororientierung | TBA | Langfristig (ab 2030) |
| 23 | **Gewerbestrasse, Rudolf-Diesel-Strasse**<br>Erstellung Fussweg im Rahmen nächster Arealentwicklung | Festsetzung | TBA, Private | Langfristig (ab 2030) |
| 24 | **Sonnenberg**<br>Machbarkeit Wegverbindung im Stadtrandpark prüfen (Koordinationshinweis: Gewässer)<br>► F.2.1 Stadtrandpark | Vororientierung | SGW | Langfristig (ab 2030) |
| 25 | **Ohrbüel, Schiessplatz**<br>Machbarkeit besserer Durchwegung entlang Schiessplatz in den Wald prüfen (Koordinationshinweis: Bodenschutz, Forst)<br>► F.2.1 Stadtrandpark | Vororientierung | TBA,SGW | Langfristig (ab 2030) |
| 26 | **Bahnhaltestelle Hegi**<br>Attraktivere Wegverbindung ab Bahnhaltestelle Hegi bis Orbüelwald, mit Baulinien sichern<br>► F.2.1 Stadtrandpark | Festsetzung | TBA, SGW | Langfristig (ab 2030) |
| 27 | **Hegiberg, Hofackerstrasse**<br>Machbarkeit Wegverbindung Hegibergstrasse bis Hofackerstrasse über/unter Bahngleis prüfen | Vororientierung | TBA | Langfristig (ab 2030) |
| 28 | **Rettenbachweg**<br>Machbarkeit Wegverbindung vom Alterszentrum Adlergarten bis Pfanzschulstrasse prüfen. | Vororientierung | TBA | Mittelfristig (bis 2030) |

## Richtplankarte Fussverkehr

In der Richtplankarte «Fussverkehr» sind die regionalen Fuss- und Wanderwege dargestellt. Als kommunale Festlegungen sind die Fussverkehrsteppiche, die optionalen Fussverkehrsteppiche, die kommunalen Fuss- und Wanderwege und die Reitwege dargestellt. Reitwege entlasten die Wanderwege vom Reitverkehr und bieten Reitenden Trainingsmöglichkeiten abseits begangener Wege.

# M.3 Veloverkehr

## Winterthur wird Velostadt für alle

**Mit der Umsetzung der Winterthurer Velorouten bestehen durchgehende, direkte und sichtbare Verbindungen von den Quartieren mit der Stadt und der Region. Ergänzend zu den Velorouten existiert ein feinmaschiges und sicheres Velonetz.**



Beim Veloverkehr besteht weiterhin grosses Wachstumspotenzial, insbesondere durch seine Flächeneffizienz und sein Umlagerungspotenzial bei kurzen Wegen. 10 % aller Autofahrten der Stadtbevölkerung im Jahr 2015 waren kürzer als ein Kilometer, rund die Hälfte aller Fahrten kürzer als fünf Kilometer. E-Bikes machen die Velonutzung noch einfacher und attraktiver. Aktuell liegt der Fokus auf der Realisierung des rund 25 km langen Winterthurer Veloroutennetzes mit sechs radialen Achsen.

## Ziele und Grundsätze

Mit der Förderung des Veloverkehrs soll Verkehr vom MIV auf den Veloverkehr verlagert (vgl. Kapitel Gesamtstrategie: 4 V-Strategie) und so die Gesamtleistungsfähigkeit gesichert werden.

Der Anteil Veloverkehr am Modalsplit soll auf 20–25 % (alle Wege mit Start und/oder Ziel auf Stadtgebiet) erhöht werden. Mit E-Bikes können auch weiter entfernte Ziele ausserhalb von Winterthur schnell und komfortabel erreicht werden. Winterthur schafft deshalb im gesamten Stadtgebiet optimale Voraussetzungen dafür, dass Velofahren für alle Altersgruppen sicher und komfortabel ist und zu einem selbstverständlichen Fortbewegungsmittel wird. Dabei werden auch die Anforderungen an den Velogüterverkehr berücksichtigt. Auf dem gesamten Stadtgebiet gibt es ein flächendeckendes, dichtes, attraktives, sicheres, möglichst beschattetes und komfortables Velonetz, welches die Anschlüsse in die Nachbargemeinden sicherstellt. Velorouten sollen von dicht begangenen Fussgänger-Bereichen oder von Routen mit hohem MIV Verkehr möglichst physisch getrennt werden. Das Netz setzt sich wie folgt zusammen:

– **Winterthurer Velorouten** (regionale Festsetzung als Veloschnellrouten): Sie bilden die höchste Netzkategorie und verbinden die Quartiere und die Region mit der Innenstadt. Sie weisen die höchsten Anforderungen an die Infrastruktur auf, sind grosszügig dimensioniert und für alle von «8 bis 80» Jahren sicher und attraktiv zu befahren.
– **Hauptverbindungen** (regionale Festsetzung): Die Haupverbindungen verbinden als Ergänzung zu den Winterthurer Velorouten alle wichtigen Ziele der Stadt für den Alltagsverkehr. Sie vernetzen die Winterthurer Velorouten durch Tangentialverbindungen, unter anderem durch den «City-Ring» und den «äusseren Ring».
– **Nebenverbindungen** (regionale Festsetzung): Mit den Nebenverbindungen werden relevante Ziele des Alltagsveloverkehrs und des Freizeitverkehrs angebunden. Auch auf Strassen mit einer hohen Verkehrsbelastung wird eine sichere und attraktive Wegführung angestrebt.
– **Basisverbindungen** (städtische Festsetzung): Die Basisverbindungen ergänzen die Verbindungen von regionaler Bedeutung und ermöglichen eine flächige Erschliessung mit einer Velonetzdichte von 200 bis 300 Meter. Die Basisverbindungen werden in der Regel auf untergeordneten Strassen geführt, sind sicher und attraktiv zu befahren und orientieren sich mindestens am Ausbaustandard der Nebenverbindungen.
– **Freizeitverbindungen** (regionale Festsetzung): Es werden im Netzplan zudem die Freizeitverbindungen von nationaler (SchweizMobil) und von regionaler Bedeutung ausgewiesen. Diese orientieren sich bzgl. Standard an den Nebenverbindungen haben jedoch als Funktion primär die Sicherstellung von attraktiven Freizeitverbindungen.



## Zusammenspiel mit übergeordneten Planungen

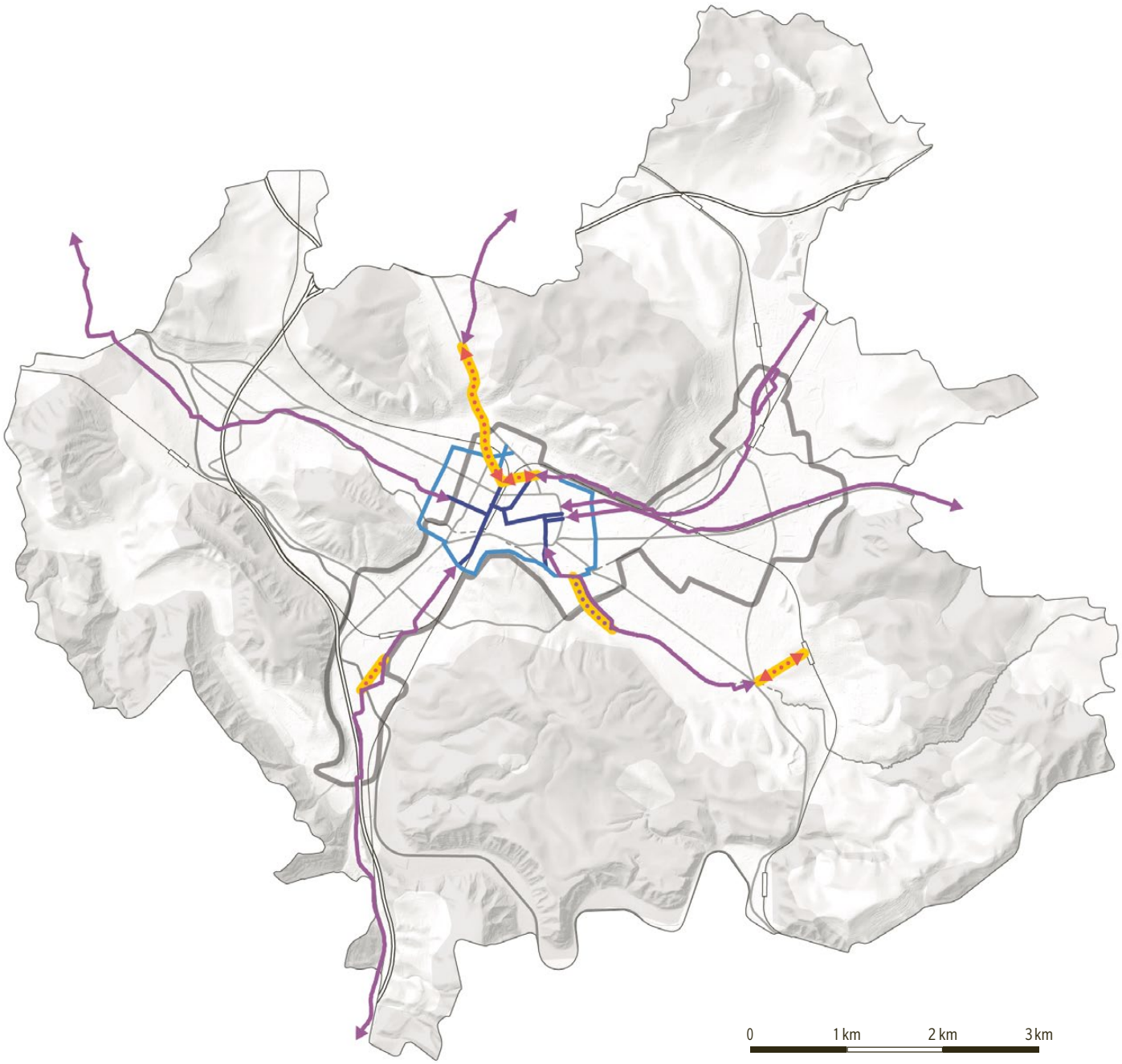
Im regionalen Richtplan sind die geplanten Veloschnellrouten (Winterthurer Velorouten), die Hauptverbindungen und die Nebenverbindungen festgesetzt. Dazu zählen auch die regionalen Freizeitverbindungen. Die Stadt strebt an, einzelne Einträge im regionalen Richtplan zugunsten des Ausbaus der Winterthurer Velorouten und der Netzschliessung (Erreichbarkeit) mit dem vorliegenden Richtplan zur Änderung aufzunehmen:

– Erweiterung Winterthurer Veloroute Nr. 1 von Hermann-Götz-Strasse bis Hauptbahnhof über Bahnfussweg
– Erweiterung Winterthurer Veloroute Nr. 3 von der Tösstalstrasse über den Steinackerweg und Bereinigung der Veloroute auf der Mattenbachstrasse
– Erweiterung Winterthurer Veloroute Nr. 4 mit zusätzlicher Verbindung über das Vitus-Areal
– Erweiterung Winterthurer Velorouten Nr. 6 von Rosenberg bis Brunngasse/Ruhtalstrasse
– Netzlückenschliessung Dättnau – Auenrainstutz – Töss mit Anschluss an Winterthurer Veloroute Töss (geplant) als Hauptverbindung
– Netzlückenschliessung Dättnau – Töss – Reitplatz (geplant ► A.1.1.3 Querung Dättnau – Nationalstrasse A1 – Bahnlinie – Reitplatz für den Fuss- und Veloverkehr)
– Netzlückenschliessung Bustrassee Kronaustrasse (geplante Veloverbindung über Leonie-Moser-Brücke) als Hauptverbindung
– Netzlückenschliessung Theaterstrasse bestehend als Hauptverbindung

– Aufnahme der Museumsstrasse als geplante Velohauptverbindung, nachdem die Machbarkeitsstudie (► A.1.3.4 Prüfung Zweirichtungsverkehr St.-Georgen-/Museumsstrasse und Vergrösserung Fussgängerzone Altstadt) die Eignung bestätigt
– Aufnahme geplanter Velonebenverbindung ab Einmündung Neftenbacherstrasse in Wülflingerstrasse bis zum Tössuferweg
– Aufnahmen geplanter Velonebenverbindung Wallrüti- zur Stadlerstrasse über Schorenwaldstrasse in Kombination mit der Veloroutenbereinigung Nr.3
– Aufnahme geplanter niveaugleicher Velonebenverbindung an der Seenerstrasse
– Aufnahmen bestehender Veloverbindung von der Ida-Sträuli-Strasse zur Solar- und zur Rümikerstrasse als Nebenverbindung

# Winterthurer Velorouten






Winterthurer Velorouten (übergeordnet)

**Orientierend:**

Anträge Winterthurer Velorouten

City-Ring

Äusserer Ring

Urbanes Rückgrat

# M.3.1 Winterthurer Veloroutennetz erstellen

Das Netz ist bis 2030 möglichst vollständig umzusetzen. Für folgende Abschnitte sind durch die Stadt Projekte auszuarbeiten und zu realisieren:

- **Veloroute Nr. 1:** Bahnfussweg, Querung Lindstrasse, Hermann-Götz-Strasse, Bahnstrasse, Oststrasse, Kantonsschule Im Lee, Leimeneggstrasse, Hegistrasse, Bahnhof Oberwinterthur, Hegmattenstrasse, Technoramastrasse. Frauenfelderstrasse;
- **Veloroute Nr. 2:** Museumsstrasse, Pflanzschulstrasse, Sankt-Georgen-Strasse, Römerstrasse, Rad-/Fussweg an Bahnlinie, Katharina-Hardy-Strasse, Bahnhof Grüze (PU Kombi), Querung Talackerstrasse, Bahnhof Grüze bis Else-Züblin-Strasse, Else-Züblin-Strasse, Bahnhof Hegi, Hofackerstrasse;
- **Veloroute Nr. 3:** Zeughausstrasse, Knoten Mattenbach-/Zeughausstrasse, Mattenbachstrasse, Querung Unterer Deutweg, Querung Talgutstrasse, Mattenbachweg, Heinrich-Bosshard-Strasse, Steinackerweg, Tösstalstrasse bis Bahnhof Seen; Die Linienführung entlang des Mattenbachs ist im Rahmen des geplanten Studienauftrags zu überprüfen (► F.1.3.2);
- **Veloroute Nr. 4:** Zur Kesselschmiede, Tössfeldstrasse, Querung Untere Briggerstrasse, Dammstrasse, Freiestrasse, Rosenaustrasse Quartier, Knoten Rosenaustrasse/Krummackerstrasse, Rosenaustrasse Vitus-Areal, Auwiesenstrasse, Knoten Auwiesenstrasse Badi, Unterführung A1, Zürcherstrasse;
- **Veloroute Nr. 5:** Rennweg, Wartstrasse Quartier, Wartstrasse Rad-/Fussweg entlang Pünten, Knoten Wart-/Wülflingerstrasse, Wülflingerstrasse, Lindenplatz, Eulachstrasse, Querung Wässerwiesenstrasse, Holzbrücke, Euelstrasse, Knoten Euelstrasse/Hardgutstrasse, Hardgutstrasse;
- **Veloroute Nr. 6:** Schaffhauserstrasse Teil Süd, Koten Schaffhauser-/Neuwiesen-/Brunngasse/Ruhtalstrasse, Schaffhauserstrasse Teil Mitte, Koten Schaffhauser-/Bachtel-/Lindstrasse, Schaffhauserstrasse Teil Nord, Koten Schaffhauser-/Seuzacherstrasse.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Festsetzung |
| **Federführung* und Beteiligte:** | TBA*, AFM KT ZH |
| **Umsetzungshorizont:** | Mittelfristig (bis 2030) |

## M.3.2 City-Ring und äusseren Ring realisieren

«City-Ring» und «äusserer Ring» werden mit hoher Priorität realisiert, um die Winterthurer Velorouten miteinander zu verbinden. Die Infrastruktur soll sich möglichst stark an den Velorouten orientieren.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Vororientierung |
| **Federführung* und Beteiligte:** | TB*, AFM KT ZH |
| **Umsetzungshorizont:** | Mittelfristig (bis 2030) |

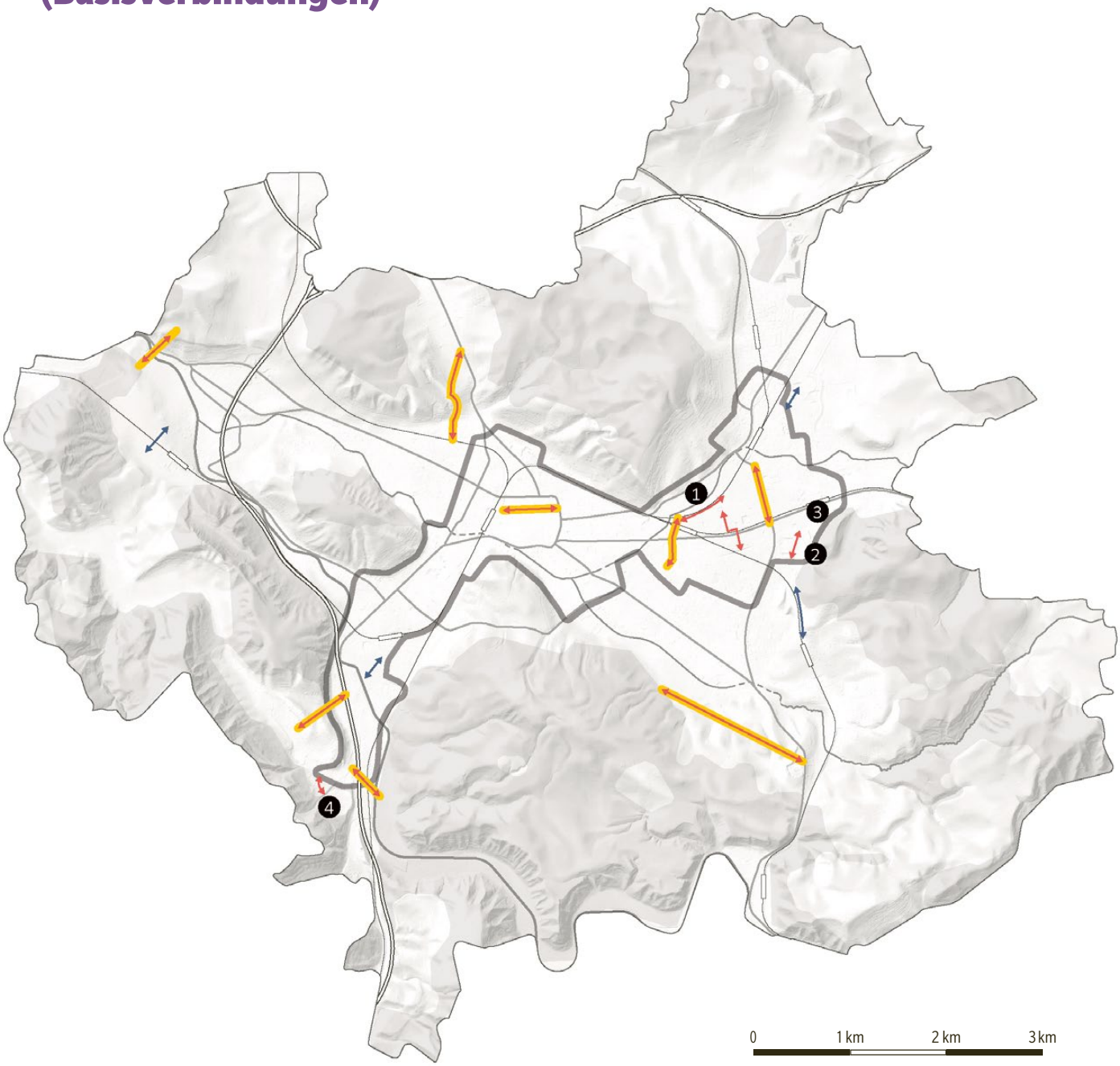


## M.3.3 Velonetz und Standards konkretisieren

Das Velonetz wird auf die Winterthurer Velorouten (ehemals Veloschnellrouten) abgestimmt. Neben den Veloverbindungen für den Alltagsverkehr werden die Verbindungen für den Freizeitverkehr abgebildet. Dies erfolgt in Abstimmung mit dem regionalen Richtplan, den kantonalen Vorgaben und den Routen von Schweiz Mobil. Es werden auch die Standards der einzelnen Kategorien sowie die Zufahrten zu den Bahnhöfen überprüft. Resultat ist ein aktualisierter Velonetzplan (inkl. Umsetzungsstand und Massnahmenübersicht zur Umsetzung).

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Vororientierung |
| **Federführung* und Beteiligte:** | TBA*, SGW*, AFM KT ZH, RWU |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurz- bis mittelfristig (bis 2030) |

# Karteneinträge geplante kommunale Velowege (Basisverbindungen)




Kommunale Velowege (Basisroute)

**Orientierend:**

Übergeordnete Neben- und Hauptrouten

Anträge übergeordnete Neben- und Hauptrouten (geplant)

Urbanes Rückgrat

# M.3.4 Kommunale Velowege (Basisverbindungen) erstellen

Es werden nur jene Veloverbindungen als geplant eingetragen, die noch nicht existieren. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich die noch nicht existierende Verbindung. Im Rahmen der Massnahme M.3.3 Velonetz und Standards konkretisieren werden die bestehenden Teilstrecken mit «Optimierungsbedarf» bestimmt.

| Nr. | Bezeichnung und Massnahme | Koordinationsstand | Federführung | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|---|
| ❶ | **Bahnhof Grüze – Im Link**<br>Bau Veloverbindung im Rahmen Bahnhofsentwicklung | Festsetzung | TBA, SBB | Mittelfristig (bis 2030) |
| ❷ | **Schiessplatz Orbühl**<br>Bau Veloverbindung über Schiessplatzareal (mit temporären Schliessungen) | Vororientierung | TBA, Immo | Mittelfristig (bis 2030) |
| ❸ | **Technologiestrasse – Industriestrasse**<br>Planung und Bau der Veloverbindung im Rahmen Umsetzung Betriebs- und Gestaltungskonzept St. Gallerstrasse – Grüzefeldstrasse | Zwischenergebnis | TBA | Langfristig (nach 2030) |
| ❹ | **Lüchental**<br>Vorprojekt für Schulwegverbindung von Siedlung Steig bis Schulhaus Laubegg über Lüchental ausarbeiten (Koordinationshinweis: Bodenschutz, ALN Forst, Gewässer) | Zwischenergebnis | TBA | Mittelfristig (bis 2030) |

## Richtplankarte Veloverkehr

In der Richtplankarte Veloverkehr sind einerseits die übergeordneten Festlegungen und die dort beantragten Änderungen eingetragen: Winterthurer Velorouten, Hauptverbindungen, Nebenverbindungen (mit Freizeitverbindungen). Andererseits sind die kommunalen Festlegungen (Basisverbindungen) enthalten. Die Abstimmung des regionalen Velonetzes erfolgt über den regionalen Richtplan.

# M.4 Öffentlicher Verkehr

## Winterthurs öffentlicher Verkehr ist leistungsfähig und zuverlässig

**Mit den Ausbauschritten der S-Bahn (2G), dem Projekt «MehrSpur» und den Ausbauten des Hauptbahnhofs und des Bahnhofs Grüze wird das Bahnangebot gestärkt. Bahn- und Busangebot werden aufeinander abgestimmt. Durch konsequente Busbevorzugung auf den ÖV-Hochleistungskorridoren wird die Leistungsfähigkeit und Fahrplanstabilität des städtischen Busverkehrs sichergestellt.**



Stadt und Agglomeration sind bereits sehr gut mit dem ÖV erschlossen. Dennoch hat Winterthur im Vergleich der sechs grössten Deutschschweizer Städte den tiefsten ÖV-Anteil. Die grösste Herausforderung im städtischen ÖV-Netz sind die Verlustzeiten. Das stark belastete Strassennetz, insbesondere entlang der Einfallsachsen, beeinträchtigt die Zuverlässigkeit und die Fahrplanstabilität des Busverkehrs.

Der HB als Verknüpfungspunkt zwischen (über-)regionalem und lokalem ÖV bildet den Kern des Winterthurer ÖV-Netzes sowie den massgebenden Umsteigeknoten. Um mit dem voraussichtlichen Wachstum des Personenverkehrs Schritt halten zu können, sind Angebotsausbauten von Seiten SBB und ZVV geplant (Ausbau HB, 2. Generation S-Bahn). Neben dem Ausbau des Bahnhofs Grüze und des Hauptbahnhofes (mitsamt Busbahnhof) bildet das Projekt «MehrSpur Zürich-Winterthur» mit dem Brüttenertunnel ein weiteres infrastrukturelles Kernelement, welches Mitte der 2030er-Jahre in Betrieb gehen soll (► A.1.3 Stadtraum Hauptbahnhof)

Auf den starken Achsen ergänzen sich künftig jeweils zwei städtische Buslinien zu einem ÖV-Hochleistungskorridor. Es sind Optimierungen am bestehenden Liniennetz wie Linienverlängerungen, aber auch geänderte Linienführungen und -verknüpfungen geplant. Die zeitliche Verfügbarkeit wird mit Taktverdichtungen verbessert. Ein ausgebautes Bussystem (Anpassungen an Liniennetz und Angebot, Einsatz von Doppelgelenkbussen) kann in Winterthur auch die für 2045/50 prognostizierte Nachfrage bewältigen.

## Ziele und Grundsätze

Mit der Förderung des öffentlichen Verkehrs soll Verkehr vom MIV auf den öffentlichen Verkehr (► M.1 Ziele und Grundsätze) verlagert werden, um so eine ausreichende Gesamtleistungsfähigkeit (Personenbewegungen) sicherzustellen und das gesamtstädtische Modalsplit-Ziel zu erreichen. Die ÖV-Kapazität ist deshalb deutlich zu steigern. Das mit der Bahn verknüpfte Bussystem ist das Rückgrat der leistungsfähigen und zuverlässigen städtischen Mobilität, die Nutzung und Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln ist komfortabel und einfach. Das S-Bahnangebot wird ebenfalls als schnelles innerstädtisches Verkehrsmittel genutzt.

- Die Bahnhöfe werden als multimodale Drehscheiben und Umsteigepunkte Bahn/Bus/Velo/Fussverkehr (ÖV-Hubs) ausgebildet (► A.1.3.1 Testplanung und neuer Masterplan Stadtraum Hauptbahnhof, A.1.5 Grüze Plus, A.1.6.3 Testplanung Umfeld Bahnhof Oberwinterthur).
- Mit der Neukonzeption des Busbahnhofs wird auf langfristige Entwicklungen rund um den Hauptbahnhof reagiert. Die S-Bahn-Haltestelle Grüze wird zur zweitwichtigsten innerstädtischen Mobilitätsdrehscheibe.
- Das Busnetz besteht aus den ÖV-Hochleistungskorridoren und weiteren Busstrecken (mit Stadt- und Regionalbussen). Quartierbuslinien ergänzen das Busnetz und sorgen für eine attraktive ÖV-Erschliessung in und zwischen den Quartieren.
- Die ÖV-Hochleistungskorridore verbinden die Stadtteile Wülflingen, Rosenberg, Oberwinterthur, Hegi, Seen und Töss über das Zentrum. Mit Steuerungs- und Dosierungsmassnahmen sowie mit baulichen und verkehrsorganisatorischen Massnahmen wird eine möglichst verlustzeitenfreie Fahrt ermöglicht und eine hohe Zuverlässigkeit erreicht (► M.1.1 Umsetzung regionales Verkehrsmanagement und Busbeschleunigung)
- Auf den ÖV Hochleistungskorridoren verkehrt in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) mindestens alle 5 Minuten ein Bus aufgrund von überlagerten Linien. Auf den übrigen städtischen Busstrecken wird in der HVZ mindestens ein 7.5-min-Takt angestrebt.
- Die gesamte Fahrzeugflotte von Stadtbus wird schrittweise elektrifiziert.
- Im Rahmen der Umsetzung von Tempo 30 werden allfällige Zeitverluste möglichst durch Massnahmen zur Busspriorisierung kompensiert.
- Die Stadt verfügt über ein auf die Agglo Winterthur fokussiertes ÖV-Konzept auf der Schiene, welches mit dem Bussystem als Feinverteiler kombiniert wird.

## Zusammenspiel mit übergeordneten Planungen

Die Stadt setzt sich für den Bau einer weiteren Bahnhaltestelle im Süden von Winterthur ein. Die Masterplanung «Winterthur Süd» (► A.1.1 Winterthur Süd) zeigt, dass ein Bahnhof «Winterthur Süd» grosses Potenzial für die Bildung einer Mobilitätsdrehscheibe besitzt. Die Stadt setzt sich dafür ein, dass im kantonalen Richtplan die Haltestelle «Winterthur Süd» (geplant) aufgenommen wird.

Der **regionale Richtplan** beinhaltet u. a. die Festlegung der ÖV-Hochleistungskorridore und der Trolley-/Batteriebusstrecken. Die Stadt strebt im Abgleich mit W2040 an, geringfügige Anpassungen im regionalen Richtplan bezüglich der ÖV-Hochleistungskorridore vorzunehmen:

- Seen, Verzicht ÖV Hochleistungskorridor auf der Kanzleistrasse und auf der Seenerstrasse ab Kanzleistrasse stadtauswärts;
- Neuhegi-Rümikon, Verzicht auf ÖV Hochleistungskorridor ab Ohrbühlstrasse und auf der Rümikerstrasse;
- Neuhegi – Oberwinterthur (Zinzikon), Verzicht auf ÖV-Hochleistungskorridor auf der Stadler- und Seenerstrasse zwischen Frauenfelderstrasse und Sulzerallee.

Gleichzeitig wird auf Basis der Angebotsstrategie Stadtbus und ZVV und den Vertiefungsstudien zu den Buslinienverlängerungen angestrebt, die geplanten und bereits bestehenden Änderungen am Trolley-/Batteriebusnetz mitsamt den Wendeanlagen als Planungsabsichten aufzunehmen:

- Seen (Schützenbühl);
- Raum Töss – Dättnau – Steig. Wobei die Wendeanlagen mit den jeweiligen Planständen von Winterthur Süd zu koordinieren sind. Je nach Planstand wird zunächst eine Wendeanlage in Auwiesen, danach beim künftigen Bhf. «Winterthur Süd» oder in Steig notwendig. Die Anpassungen sollten daher erst nach Abschluss Vertiefungsstudie (► M.4.3 Vertiefungsstudien Buslinienverlängerungen) erfolgen;
- Technorama – Pfaffenwiesen, Anpassungen erst nach Abschluss Vertiefungsstudie (► M.4.3 Vertiefungsstudien Buslinienverlängerungen);
- Schaffhauserstrasse (evtl. Anpassungen an Schlaufe Bettenstrasse, noch zu definieren);
- Bustrassee Kronaustrasse (Leonie-Moser-Brücke) bis zur Grüzefeldstrasse mitsamt Industriestrasse;
- Niederfeld, Erschliessung südlicher Bahnhofbereich, Anpassung erst nach Abschluss der SBB-Planungen zum Bhf. Wülflingen.

## M.4.1 Angebotsstrategie aktualisieren

Im Rahmen einer aktualisierten Angebotsstrategie ist aufzuzeigen, wie die definierte Steigerung des ÖV-Anteils am Modal-Split erreicht werden kann und welche Massnahmen dazu notwendig sind. Sie wird basierend auf der Grundlagenstudie Angebot Stadtbus 2040 abgestimmt auf die Testplanung und den neuen Masterplan Stadtraum Hauptbahnhof erarbeitet. Folgende Elemente sind zu prüfen/konkretisieren:

- Höhere räumliche Erschliessungsqualität in Schwerpunkträumen;
- Taktdichten und Gefässgrössen (zeitliche Verfügbarkeit und Kapazitäten);
- Neue Linienführung im Umfeld des Hauptbahnhofs;
- Stärkere Nutzung des Bahnhofs Grüze als Umsteigepunkt Bus-Bahn, Entlastung des Hauptbahnhofs;
- Zusätzliche Tangentiallinien, Quartierlinien und Linienverlängerungen inkl. Wendemöglichkeiten;
- Autonome ÖV-Fahrzeuge;
- Einbezug von S-Bahn Haltestellen (insbesondere Grüze und Oberwinterthur) sowie S-Bahn Durchbindungen.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Ø |
| **Federführung* und Beteiligte:** | SBW*, AfS, TBA, Kanton, SBB, ZVV |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurz- bis mittelfristig (bis 2030) |
| **Querverweise:** | ► A.1.3.1 Testplanung und neuer Masterplan Stadtraum Hauptbahnhof<br>► A.1.5 Grüze Plus |

## M.4.2 Standort für zweites Busdepot sichern

Die Angebotsstrategie von Stadtbus löst einen Flottenzuwachs aus. Es wird ein zweites Busdepot an strategisch guter Lage benötigt. Mittels Machbarkeitsstudie wird ein künftiger Standort und gleichzeitig der Ausbau des bestehenden Busdepots geprüft. Anschliessend wird der entsprechende Antrag zur Aufnahme in den regionalen Richtplan gestellt.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Vororientierung |
| **Federführung* und Beteiligte:** | AfS*, SBW*, TBA, Immo |
| **Umsetzungshorizont:** | Mittelfristig (bis 2030) |
| **Querverweise:** | ► Ö Öffentliche Bauten und Anlagen |

## M.4.3 Vertiefungsstudien Buslinienverlängerungen erarbeiten

Für die geplanten Buslinienverlängerungen Töss – Dättnau/Steig sowie Technorama – Pfaffenwiesen werden auf Basis der geltenden Angebotsstrategie von Stadtbus Vertiefungsstudien mitsamt den Wendemöglichkeiten erarbeitet.

**Koordinationsstand:** Ø
**Federführung* und Beteiligte:** SBW*, TBA, AfS, ZVV
**Umsetzungshorizont:** Kurzfristig (bis 2026)
**Querverweise:** ► A.1.1 Winterthur Süd

## M.4.4 Vertiefungsstudie Schienengebundene ÖV-Strategie

Es wird ein auf die Agglo Winterthur ausgerichtetes schienengebundenes ÖV-Konzept erstellt. Dieses definiert die strategischen Bedürfnisse und Ausbauprioritäten der Stadt Winterthur gegenüber Bund und Kanton.
Folgende Elemente sind zu prüfen:

- Wie lassen sich bestehende und zukünftige Bahnlinien optimal durch Winterthur durchbinden und wie kann auf dem bestehenden Schienennetz der SBB eine Stadtbahn realisiert werden?
- Braucht es in Winterthur andere/ergänzende schienengebundene Systeme (z. B. Tram)?
- Wie kann das städtische Bussystem zur Feinverteilung umgebaut werden, damit der Hauptbahnhof unter Einbezug der 9 Quartierbahnhöfe entlastet wird und das Bussystem optimal in das Bahnsystem eingebunden wird? Welche Tangentialverbindungen braucht es dazu?
- Ist die ÖV-Erschliessung des süddeutschen Raums relevant für die Stadt Winterthur und wenn ja, wie kann diese umgesetzt werden (siehe Studie Reaktivierung Etzwiler-Bahn/Singen)?
- Wie ist mit dem Richtplaneintrag Lindbergtunnel umzugehen?

**Koordinationsstand:** Ø
**Federführung* und Beteiligte:** TBA*, Stadbus, AfS, ZVV
**Umsetzungshorizont:** Mittelfristig (bis 2030)
**Querverweise:** ► M4.1 Angebotsstrategie

## Richtplankarte öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

In der Richtplankarte öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität sind die übergeordneten Bahnlinien, Trolley-/Batteriebusstrecken, die städtischen Busstrecken, Bahn-Bus Umstiege, die regionalen Busstrecken (Information), die übergeordneten B+R und P+R-Anlagen, die geplanten multimodalen Drehscheiben sowie die übergeordneten öffentlichen Parkierungsanlagen eingetragen. Gleichzeitig werden in dieser Richtplankarte die Anschlussgleise und Güterumschläge aus dem Kapitel Urbane Logistik festgehalten.

# M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

## Die Stadtautobahn bildet die schnellste Verbindung für den motorisierten Verkehr

**Der Quell- und Zielverkehr wird auf kürzestem Weg zum Autobahnnetz geführt. Die Verkehrsbelastung auf dem städtischen Strassennetz wird reduziert. Die Strassenräume werden siedlungs- und klimaverträglich gestaltet.**



Das Hauptverkehrsstrassennetz der Stadt Winterthur ist ausgelastet bzw. überlastet, was sich negativ auf Aufenthalts- und Verkehrsqualität, Sicherheit und Umwelt auswirkt. Die zunehmende Überlastung des Nationalstrassennetzes verstärkt diesen Effekt und beeinträchtigt durch Ausweichverkehr die Stadt weiter.

Die grösste Belastung auf dem städtischen Netz wird durch den Quell- und Zielverkehr sowie durch Binnenverkehr erzeugt, während der Durchgangsverkehr nur einen kleinen Teil ausmacht. Der Binnenverkehr (Start und Ziel innerhalb der Stadtgrenze) macht rund 33% und der Quell-/Zielverkehr rund 42% des MIV-Verkehrsaufkommens aus. Für das städtische MIV-Aufkommen sind also grösstenteils Winterthurerinnen und Winterthurer sowie diejenigen, die zum Arbeiten, Einkaufen oder für die Freizeit in die Stadt fahren, verantwortlich. Stark belastet sind insbesondere die Wohnquartiere entlang der Breitestrasse (kantonale Hauptverkehrsstrasse).

Kapazitätssteigerungen auf der A1 (Pannenstreifenumnutzung, A1-Ausbau) werden zusammen mit der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze als Chance zur Entlastung des Stadtzentrums (weniger Durchfahrten über das Zentrum) genutzt. Langfristig soll ein neues Erschliessungsprinzip («Kammern-Prinzip») mittels Nutzung der Autobahn als Stadtumfahrung umgesetzt werden. Die Erreichbarkeit von Zentrum und Quartieren bleibt für notwendige Fahrten (Wirtschaftsverkehr, Anwohnende, weitere Berechtigte) weiterhin gewährleistet. Die Entlastung durch das «Kammern-Prinzip» wird sich positiv auf den Wirtschaftsverkehr (► M.6 Urbane Logistik) auswirken.

# Ziele und Grundsätze

Winterthur richtet die Verkehrskapazität auf Personen- statt Fahrzeugbewegungen aus und setzt damit konsequent auf die Verlagerung (gemäss der 4V-Strategie) auf flächeneffiziente Verkehrsmittel. Damit die Gesamtleistungsfähigkeit sichergestellt werden kann, wird die Kapazität des motorisierten Individualverkehrs zu Gunsten flächeneffizienter Verkehrsmittel reduziert. Bei Ergänzungen des Strassennetzes darf die MIV-Kapazität gesamthaft nicht erhöht werden. Zur Einhaltung des Zwischenziels von Netto-Null für 2033 wird die Verlagerung auf elektrifizierte Fahrzeuge gefördert (► M.7 Kombinierte Mobilität und Parkierung).

**Der MIV wird reduziert und möglichst auf flächeneffiziente und nachhaltige Verkehrsmittel verlagert:**

- Zusätzliche Kapazitäten auf dem Nationalstrassennetz sind auf dem städtischen Hauptstrassennetz zu reduzieren, um Verkehr aus der Stadt auf die Autobahn zu verlagern. Bei Kapazitätsausbauten auf dem Nationalstrassennetz werden umfassende flankierende Massnahmen umgesetzt, um das städtische Netz vom Verkehr zu entlasten.
- Mittel- bis langfristig wird die Kapazität im Zentrum für den MIV reduziert, so dass eine deutliche Reduktion des MIV-Aufkommens im Zentrum möglich wird. Die Erreichbarkeit in die Quartiere bleibt dank der direkten Zufahrt von der A1 her gut.

**Der verbleibende MIV wird möglichst stadtverträglich abgewickelt:**

- Die Stadtautobahn nimmt den Durchgangsverkehr auf und hält das Stadtgebiet davon frei. Der städtische Zielverkehr wird möglichst lange auf der Autobahn und der Quellverkehr auf kürzestem Weg zum Autobahnnetz geführt. Innerhalb der Stadt wird der MIV auf dem überkommunalen Netz kanalisiert.
- Sammelstrassen bündeln den Verkehr aus den Quartieren und schliessen diese an das übergeordnete Strassennetz an. Erschliessungsstrassen weisen lediglich quartierinterne Bedeutung im Strassennetz auf.
- Quartierfremder Durchgangsverkehr wird von den kommunalen Sammel- und Erschliessungsstrassen ferngehalten. Auf ihnen sind Temporeduktionen, Zufahrtsbeschränkungen, baulich-gestalterische und weitere Massnahmen möglich, um die Wohnquartiere zu schützen sowie die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität zu erhöhen.
- Eine intelligente Verkehrssteuerung sorgt für einen stadtverträglichen Verkehr.
- Innerhalb der Wohnquartiere sollen auf Anfrage der Anwohnenden Begegnungszonen geprüft werden.

# Zusammenspiel mit übergeordneten Planungen

### Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze

Die im kantonalen Richtplan eingetragene Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze soll zur zweckmässigen Erreichbarkeit des kantonalen Zentrumsgebiets Oberwinterthur/Grüze beitragen und helfen, die Motorfahrzeuge auf die Hauptachsen zu konzentrieren, den Schleichverkehr insbesondere durch Wohnquartiere zu vermeiden und den übergeordneten Verkehr auf die Nationalstrasse zu verlagern. Aufgrund der Ergebnisse der vertieften Vorstudie und der Zweckmässigkeitsbeurteilung wurde das Projekt Anfang 2025 sistiert. Die Kosten sind im Vergleich zum Nutzen zu hoch. In einem nächsten Schritt wird das städtische Tiefbauamt eine Mobilitätsstrategie für das Gebiet Neuhegi-Grüze erarbeiten. Nach Abschluss der Strategie wird über das weitere Vorgehen bzgl. Zentrumserschliessung entschieden. Bis dahin bleibt der Richtplaneintrag für die Zentrumserschliessung im Sinne der Raumsicherung unverändert.

### Überprüfung kantonaler Richtplaneinträge

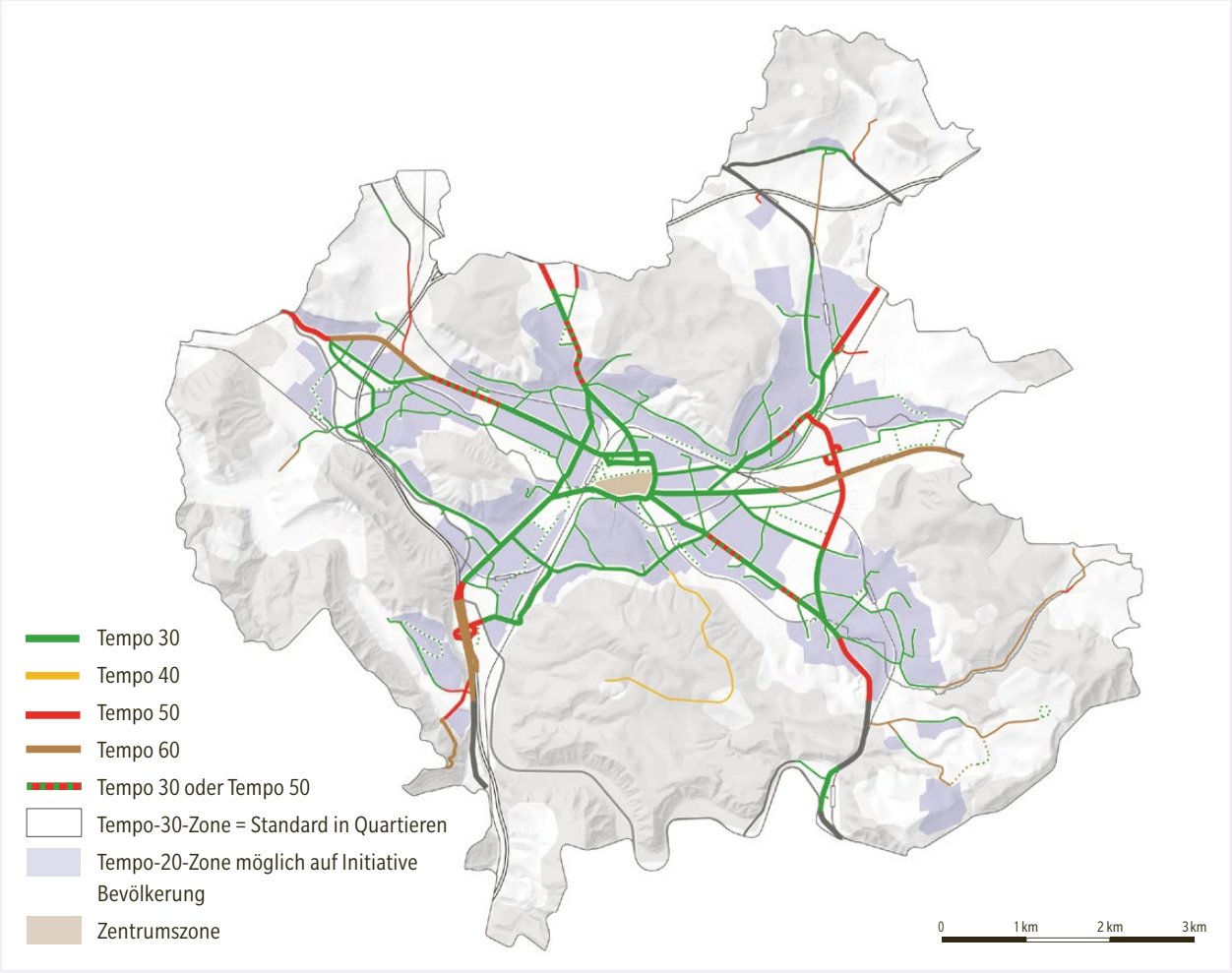
Folgende Einträge stehen im Widerspruch zu W2040 und führen gerade im Zentrum zu Nutzungskonflikten (Platzprobleme). Die Stadt strebt an, dass diese überprüft werden:

- Tieflegung Untere Vogelsangstrasse in Kombination mit Heiligbergtunnel;
- Klassifizierung Breitestrasse als Hauptverkehrsstrasse;
- Klassifizierung Museumstrasse als Hauptverkehrsstrasse;
- Taggenbergtunnel;
- Ausbau der Parkierungsanlage für den Freizeitverkehr Nr. F28 «Winterthur, Eschenberg»;
- P+R Planeinträge.

# M.5.1 Zielbild Temporegime schrittweise umsetzen

Das Zielbild wird schrittweise im Rahmen von nicht-baulichen Massnahmen sowie im Zusammenhang mit Strassensanierungen und -umgestaltungen umgesetzt. Die erste Etappe ist auf den Horizont 2025 ausgelegt und beinhaltet Tempo 30 in den Quartierkernen sowie flächendeckend in den Wohnquartieren. Bis 2040 dehnen sich diese Gebiete schrittweise auf die Hauptachsen mit einer hohen Nutzungsdichte aus. In den Wohnquartieren sind auf Erschliessungsstrassen ohne Verbindungsfunktion Begegnungszonen möglich.

**Zielbild Temporegime 2040**




**Kurzfristige Massnahmen (bis 2025)** insbesondere rund um die Altstadt und in den Quartierzentren:

- Umsetzung fehlender Tempo-30-Zonen in Quartieren
- Stadtzentrum im Rahmen Postulat betreffend Tempo 30 rund um die Altstadt vom 24. Juni 2019
- diverse Strassen im Rahmen der Umsetzung von Strassenbauprojekten
- Unterer Deutweg / Breitestrasse / Untere Briggerstrasse
- diverse Strassen in Wülflingen
- Raum Seen – Gotzenwil – Iberg – Eidberg – Sennhof
- Rümikerstrasse

**Mittel- bis langfristige Massnahmen**

– Detailprüfung des Zielbilds 2040 in Strassenbauprojekten
– schrittweise Umsetzung von Begegnungszonen gemäss konkreter Anliegen und Strassenkapazität

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Festsetzung |
| **Federführung* und Beteiligte:** | TBA*, SBW, Kanton |
| **Querverweise:** | ► M.1.1 Umsetzung regionales Verkehrsmanagement und Busbeschleunigung |



## M.5.2 Verkehrsberuhigung Breitestrasse – Unterer Deutweg

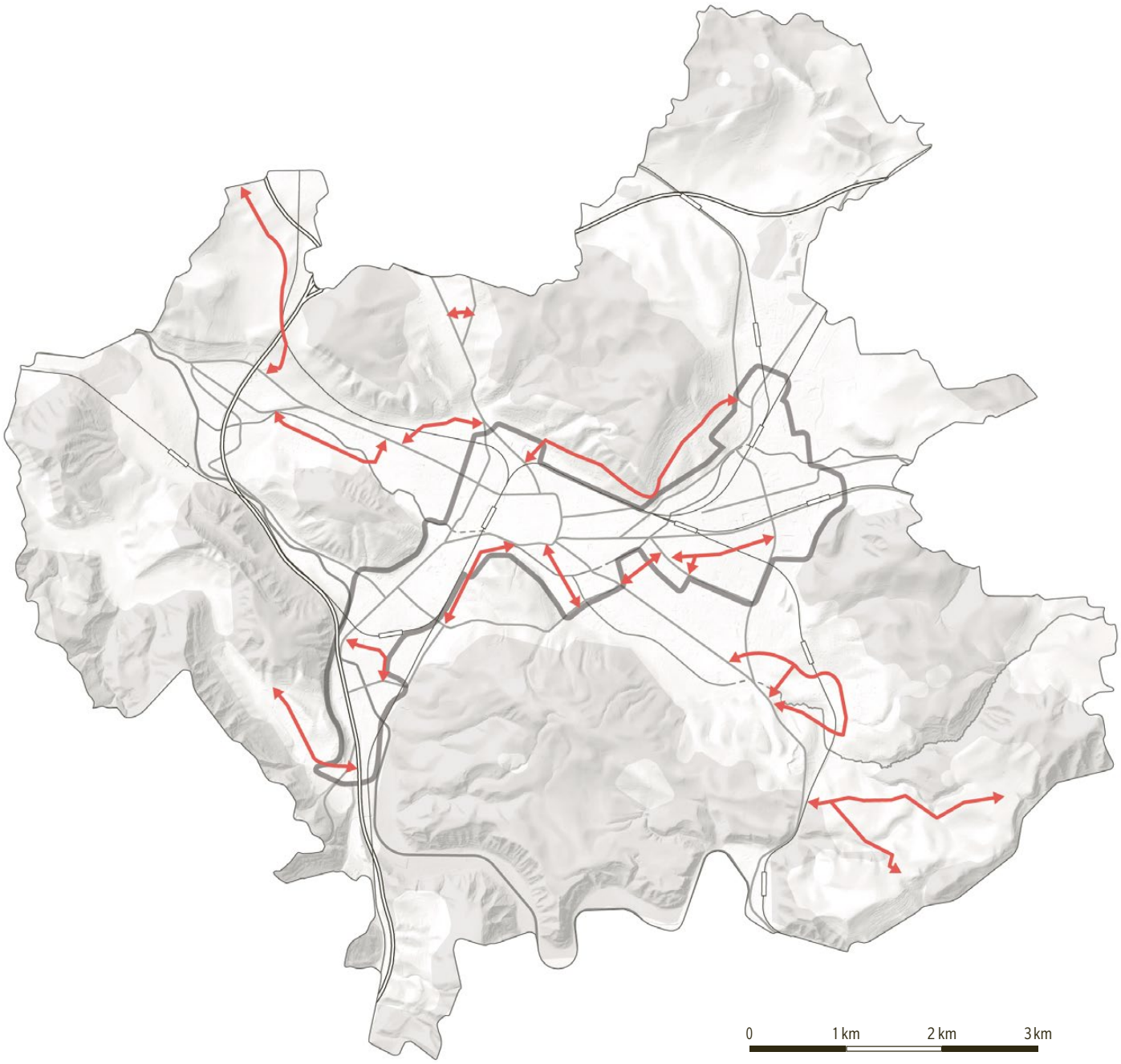
Ein Verkehrskonzept Breitestrasse zeigt das Potential für das Quartier, die Auswirkungen auf alle Mobilitätsarten, Begleitmassnahmen (z. B. für ÖV) und die benötigten Richtplananpassungen auf. In diesem Rahmen soll auch die Zufahrt zum Wildpark Bruderhaus und dem Eschenberg überprüft werden. Die Erarbeitung erfolgt im Dialog mit Bevölkerung und Kanton. Erwartetes Resultat ist ein Massnahmenplan in kurz- und längerfristigen Schritten.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Vororientierung |
| **Federführung* und Beteiligte:** | TBA*, SBW, AfS, Kanton |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurz- bis mittelfristig (bis 2030) |
| **Querverweise:** | ► A.1.3 Stadtraum Hauptbahnhof |

### Richtplankarte MIV und Parkierung

In der Richtplankarte MIV und Parkierung werden die kommunalen Sammelstrassen definiert, welche die Groberschliessung des Stadtgebiets für den MIV in Ergänzung zum regionalen und kantonalen Strassennetz sicherstellen. Zudem werden die übergeordneten Parkierungsanlagen dargestellt und die geplanten städtischen Anträge an übergeordnete Festlegungen wie z. B. der Bahnhof Winterthur Süd eingetragen. Auch die übergeordnet festgelegten P+R Anlagen werden dargestellt. Diese sollen gemäss regionalem Richtplan künftig für die Erweiterung der B+R Anlagen dienen.

# Karteneinträge Sammelstrassen




Sammelstrassen

**Orientierend:**

Urbanes Rückgrat

# M.6 Urbane Logistik

## Die urbane Logistik in der Stadt ist zuverlässig, effizient und stadtverträglich

**Mit City-Hubs beim Hauptbahnhof, in der Grüze / im Grüzefeld und in Oberwinterthur bestehen schienenbasierte Zugangstore für die Ver- und Entsorgung der Stadt. Der Strassengüter- und -dienstleistungsverkehr ist optimiert und wird umweltverträglich abgewickelt.**



Herausforderungen für den Wirtschaftsverkehr sind überlastete Verkehrsinfrastrukturen sowie fehlende Flächen für Be- und Entladen sowie Parkierung. Die Zunahme von Verkehrsbehinderungen durch abgestellte Fahrzeuge auf nicht dafür vorgesehenen Flächen beeinträchtigt die Verkehrssicherheit und das Stadtbild. Transport und Umschlag erzeugen Lärm-, $CO_2$- und Schadstoffemissionen.

Logistikflächen an zentralen Lagen und mit Gleisanschluss stehen zunehmend unter Druck aufgrund von Nutzungen mit höherer Wertschöpfung und Renditeerwartung. Durch Verdrängung werden Logistikbetriebe an periphere Lagen verschoben, wodurch mehr Fahrten und Transportkilometer verursacht werden.

## Ziele und Grundsätze

Die urbane Logistik ist zuverlässig, wirtschaftlich und stadtverträglich. Der Transport der Güter wird umweltgerecht abgewickelt, wobei der Güterwirtschaftsverkehr möglichst lange gebündelt mit der Bahn erfolgt. Mehrere optimal ans Schienen- und Strassennetz angeschlossene City-Hubs (Ver- und Entsorgung, Grobverteilung) werden ergänzt durch Micro-Hubs (Feinverteilung von Konsumgütern zu den Endverbrauchenden).

- Verbesserung der Effizienz und Umweltverträglichkeit des Wirtschaftsverkehrs (► M.1 Gesamtstrategie Mobilität, M.5 Motorisierter Individualverkehr)
- Hohe Standortattraktivität für Unternehmen, attraktive Bedingungen für den Wirtschaftsverkehr
- Sicherung von geeigneten Standorten (City-Hubs)
- Schaffen von Zusatznutzen in Quartieren durch Micro-Hubs/Abholstationen (► S.2.1.1 Ausarbeitung eines Center Management-Konzepts)

**City-Hubs zur Ver-/Entsorgung und Grobverteilung**

- City-Hubs sind optimal ans Schienen- und Strassennetz angeschlossen.
- Ein allfälliger Cargo Sous Terrain Hub wird idealerweise mit einem City-Hub verknüpft.

**Micro-Hubs zur Feinverteilung, Paketstationen und letzte Meile**

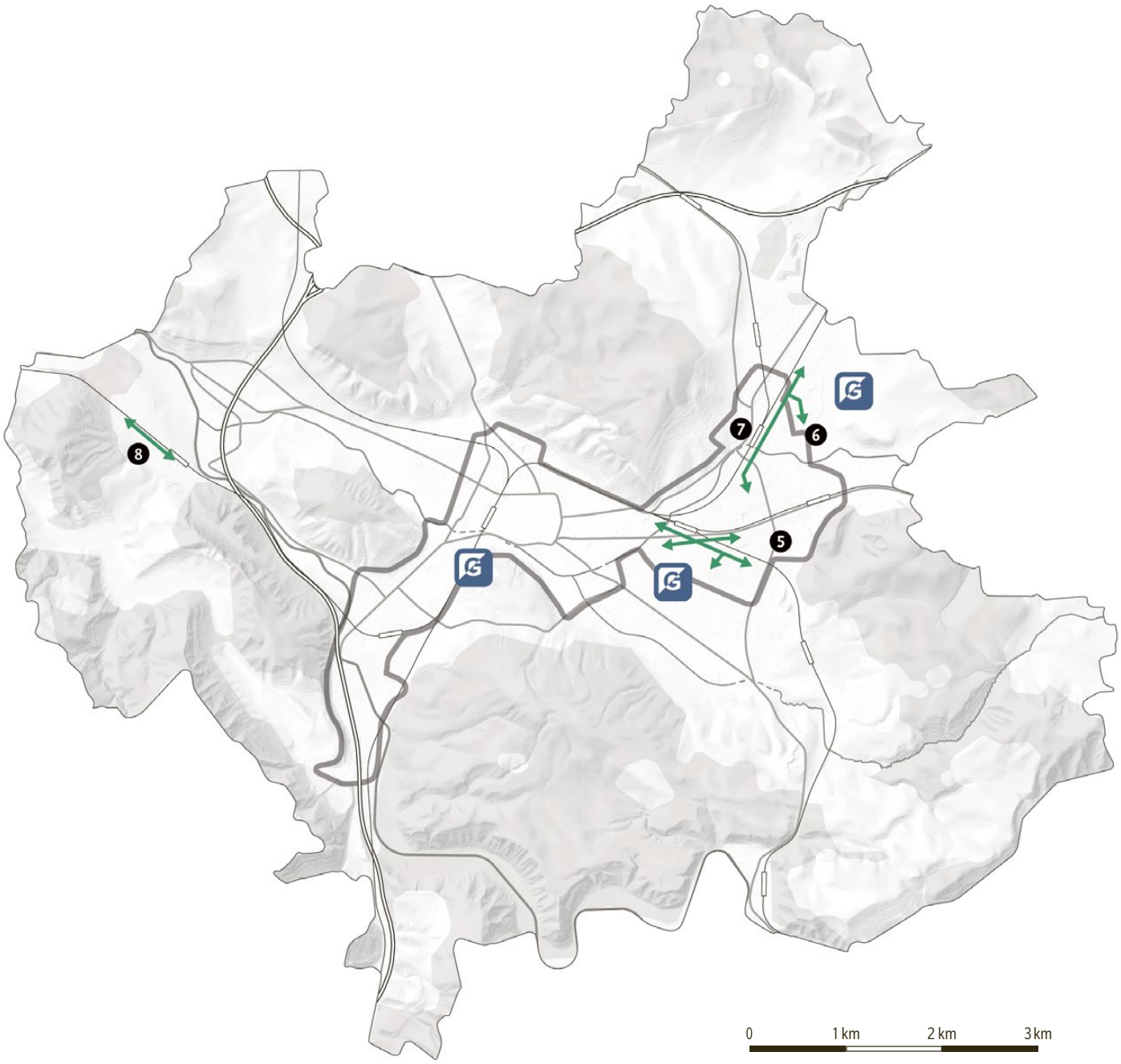
- Der Gütertransport zu Endverbrauchenden («letzte Meile») erfolgt $CO_2$-neutral (z. B. Lastenvelos, Rikscha-Taxis, E-Lkw).
- Paketstationen für den Empfang und Versand werden als Ergänzung zum klassischen Milchkasten gefördert.
- Paketstationen liegen in Gehdistanz und werden möglichst mit Entsorgungsstationen kombiniert.

## Zusammenspiel mit übergeordneten Planungen

Die Stadt setzt sich dafür ein, dass im kantonalen Richtplan die bestehenden Einträge Winterthur Zentrum (15a), Winterthur-Grüze (15b, Alternativstandort) und Oberwinterthur (15c, Alternativstandort) uneingeschränkt erhalten und nach Warengruppen differenziert werden.

Der Richtplaneintrag «Tieflegung Untere Vogelsangstrasse» ist zu überprüfen, da dieses Projekt wertvolle und für den City-Hub benötigte Fläche beanspruchen würde (► M.5).

# Karteneinträge Schienenverkehr




Beabsichtigte Anträge Güterumschlag / City Hub

Wichtige Anschlussgleise M.6.3

**Orientierend:**

Urbanes Rückgrat

## M.6.1 Grundlagen urbane Logistik erarbeiten

Die konkreten Herausforderungen des Wirtschaftsverkehrs mit Fokus auf die urbane Logistik werden geklärt. Erfolgreiches Handeln bedingt die Zusammenarbeit von öffentlicher Hand und Akteuren der Wirtschaft. Folgende Punkte werden vertieft:

- Faktenbasis erarbeiten («wie funktioniert das System Wirtschaftsverkehr innerhalb Winterthur, insbesondere die urbane Logistik»);
- Handlungsfelder eruieren und Handlungsbedarf ableiten;
- als Grundlage zur Konzeptentwicklung Wirtschaftsverkehr.

**Koordinationsstand:** Ø

**Federführung* und Beteiligte:** StE*, AfS, TBA

**Umsetzungshorizont:** Kurz- bis mittelfristig (bis 2030)

**Querverweise:**
- ► S.3 Arbeitsplatzgebiete
- ► M.1.2 Städtische Mobilitätsstrategie weiterentwickeln

## M.6.2 Vertiefungsstudie Micro-Hubs erarbeiten

Aufbauend auf der Grundlagenstudie (M.6.1) werden geeignete Micro-Hub-Standorte und deren Ausgestaltung bestimmt. Je nach Warengruppen ergeben sich unterschiedliche Anforderungen an die einzelnen Standorte.

**Koordinationsstand:** Ø

**Federführung* und Beteiligte:** AfS*, StE, TBA, SBB,

**Umsetzungshorizont:** Mittelfristig (bis 2030)

**Querverweise:**
- ► S.3 Arbeitsplatzgebiete
- ► M.6.1 Grundlagen urbane Logistik erarbeiten

## M.6.3 Sicherung der Anschlussgeleise mit Baulinien prüfen

Für die langfristige Raumsicherung prüfen, in welchen Gebieten eine für Grundeigentümerschaften verbindliche Sicherung von Anschlussgeleisen mittels Baulinien geeignet ist. Dies gilt für die Gebiete mit den Anschlussgleisen:

- Industriegebiet Grüze 5
- Industriegebiet Hegmatten 6
- Industriegebiet Neuhegi 7
- Industriegebiet Niederfeld 8

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Zwischenergebnis |
| **Federführung* und Beteiligte:** | AfS*, TBA, Immo |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurz- bis mittelfristig (bis 2030) |

### Richtplankarte öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

In der Richtplankarte öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität werden die Anschlussgleise und Güterumschläge festgehalten.

# M.7 Kombinierte Mobilität und Parkierung

## Winterthur nutzt das Potenzial des Mobilitätsmanagements

**Die neue «Fachstelle Mobilitätsmanagement» fördert nachhaltige und flächeneffiziente Mobilitätsformen. Mit Innovationsprojekten, Beratungen und Kampagnen wird die nachhaltige Mobilität unterstützt.**



## Die Parkraumpolitik unterstützt die Veränderung des Mobilitätsverhaltens

**Die flächendeckende Blaue Zone erhöht die Wohnqualität innerhalb der Quartiere, indem sie die Fremdparkierung unterbindet. Parkplätze im öffentlichen Raum sollen aufgehoben werden, wenn dies Verbesserungen für andere Nutzungen ermöglicht. Entlang des urbanen Rückgrats wird autoarmes und -freies Wohnen zum Standard.**

Ein komfortables Zusammenspiel aus Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr, ergänzt durch Sharing-Angebote bis hin zu «Mobility as a Service» sind eine wichtige Voraussetzung für eine multimodale und stadtverträgliche Mobilität. Dies findet Ausdruck in der hohen Bedeutung der ÖV-Hubs und der Bahnhofsumfelder (vgl. Masterpläne Bahnhöfe), aber auch in verschiedenen Massnahmen, die im Bereich der kombinierten Mobilität vorgesehen sind.

# Ziele und Grundsätze

Die kombinierte Mobilität und eine stadtgerechte Parkierung unterstützen die Verlagerung vom MIV hin zu flächeneffizenten und nachhaltigen Verkehrsmitteln und vernetzten die verschiedenen Verkehrsmittel (► M.1 Ziele und Grundsätze). Winterthur schafft optimale Voraussetzungen für den Umstieg auf umweltschonende und flächeneffiziente Verkehrsmittel.

**Die Verlagerung des Verkehrs auf flächeneffiziente Verkehrsmittel wird durch eine stadtverträgliche Parkierung unterstützt:**

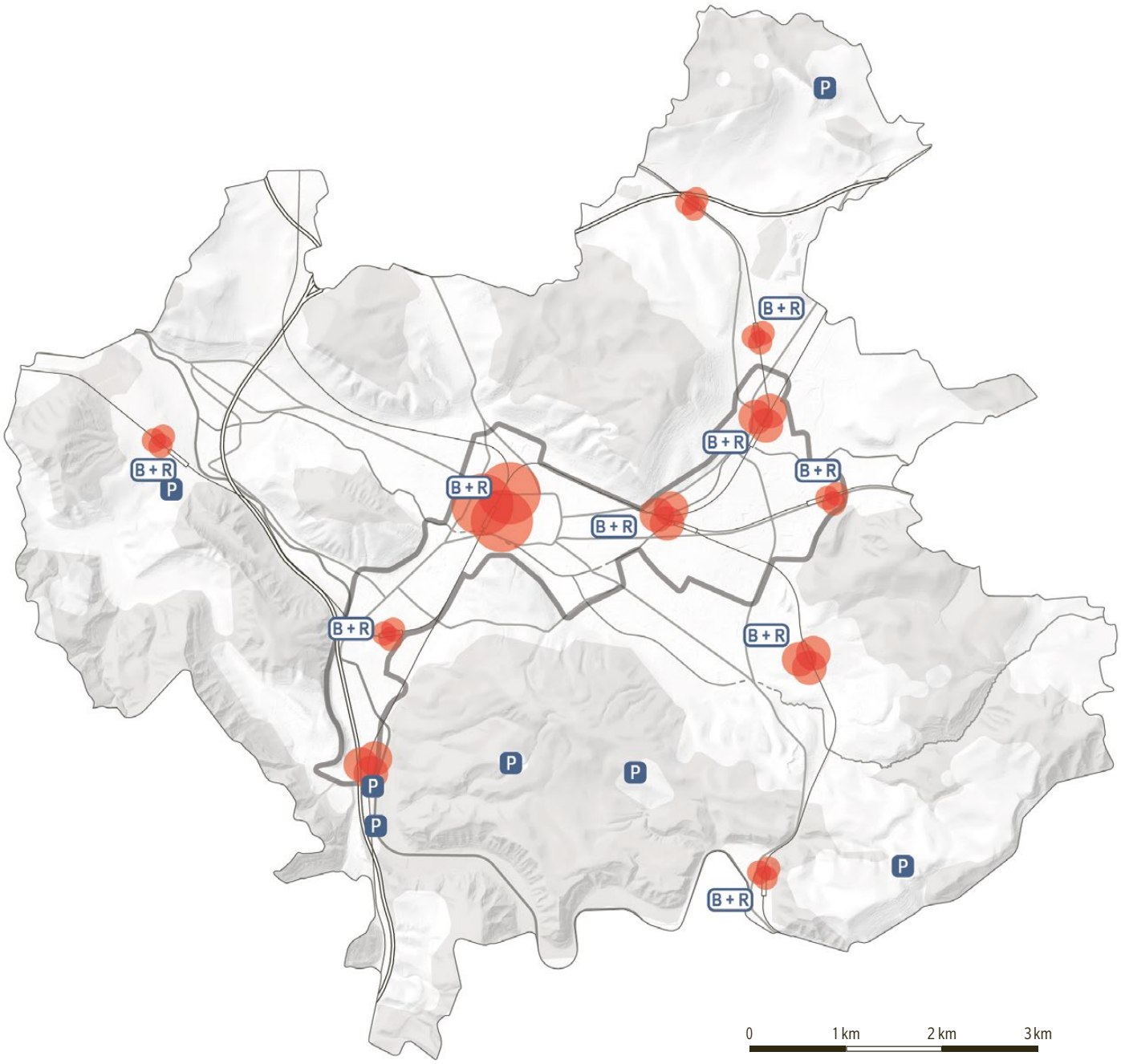
- Eine stadtverträgliche Parkraumplanung ermöglicht ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten und reduziert die durch den MIV belegten öffentlichen Flächen.
- Parkplätze im öffentlichen Raum können im Rahmen von Verkehrsprojekten sowie öffentlichen und privaten Bauvorhaben aufgehoben werden, wenn dies Verbesserungen für flächeneffiziente Verkehrsmittel, für Aufenthaltsqualität oder Klimaanpassung ermöglicht.
- Autoarmes /autofreies Wohnen wird gefördert und die Einhaltung sichergestellt.
- Das Velonetz wird mit attraktiven Veloabstellmöglichkeiten ergänzt, wobei die Bedürfnisse von Spezialvelos (z. B. Cargo-Bikes) berücksichtigt werden.
- Zur Förderung von elektrifizierten Fahrzeugen werden Ladestationen für öffentliche Parplätze geprüft.
- Die wichtigsten Parkierungsanlagen werden dank (erneuertem) Parkleitsystem einfach gefunden.

**Die Vernetzung der Verkehrsmittel trägt dazu bei, dass flächeneffiziente und nachhaltige Verkehrsmittel einfacher genutzt werden können:**

- Bahnhöfe werden zu multimodalen Drehscheiben. Sie weisen attraktive Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus und Bahn auf. Die Zugänge und Zufahrtsmöglichkeiten für Velos und Zufussgehende sind direkt und attraktiv. Es stehen genügend Abstell- und Sharingmöglichkeiten für flächeneffiziente Verkehrsmittel (Velos und neue fahrzeugähnliche Geräte) zur Verfügung.
- Verschiedene Sharing-Angebote ergänzen den öffentlichen Verkehr. Dabei sind Sharing-Angebote abhängig von ihrer $CO_2$-Bilanz, der Flächeneffizienz und der Wirkung auf den Modalsplit zu priorisieren.
- Die Parkierung der Sharing-Angebote wird zukunftsfähig und stadtverträglich organisiert, entsprechende Flächen werden bereitgestellt. Es werden Sharing-Angebote in den Quartieren (z. B. an multimodalen Quartierhubs und bei Neubauarealen) in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern geprüft, damit möglichst attraktive Alternativen zum privaten Auto-Besitz angeboten werden können.
- Das Potenzial des Mobilitätsmanagements wird zur Förderung umweltschonender und flächeneffizienter Verkehrsmittel (ÖV) genutzt.

# Karteneinträge multimodale Drehscheiben






Multimodale Drehscheiben

**Orientierend:**

B + R Übergeordnete Bike and Ride Anlagen

Übergeordnete Parkmöglichkeiten

Urbanes Rückgrat

## M.7.1 Aufbau neue Fachstelle für nachhaltige Mobilität

Die Fachstelle ist verantwortlich für Mobilitätsmanagement und Koordinationsstelle Elektromobilität. Die Aufgaben werden wie folgt definiert:

- Mobilitätsberatung bei Arealentwicklungen, für betriebliches Mobilitätsmanagement sowie Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung;
- Kampagnen / Sensibilisierung / Kommunikation (autofreie/kombinierte Mobilität);
- Innovationsprojekte;
- strategische Verantwortung E-Mobilität (Lademöglichkeiten, neue Angebote).

**Koordinationsstand:** Ø

**Federführung* und Beteiligte:** TBA*, UGS, SBW, AfS, Stadtwerk, StE

**Umsetzungshorizont:** Kurzfristig (bis 2026)

**Querverweise:**

- ► M.7.3 Parkraumplanung weiter entwickeln
- ► M.7.5 Autoarmes /autofreies Wohnen, Mobilitätskonzepte fördern
- ► M.1 Gesamtstrategie Mobilität

## M.7.2 Strategie und Weiterentwicklung Sharing Angebote

Um die bestehenden Sharing-Systeme besser ins Gesamtverkehrssystem zu integrieren, werden die bestehenden Sharing-Systeme optimiert, mittelfristig wird eine entsprechende Strategie erarbeitet. Bedarf und Anforderungen an ein gesamtstädtisches Velo-/eBike/CargoBike Sharing (ggf. in Kombination mit Carsharing) werden geprüft. Teil der Strategie ist die Optimierung der Parkierung solcher Angebote. Insbesondere für die Abstellplätze werden Kooperationen mit Partnerinstitutionen und -firmen, deren Mitglieder potenzielle Zielgruppen des Sharing-Angebots sind, angestrebt.

**Koordinationsstand:** Ø

**Federführung* und Beteiligte:** Noch zu definieren (siehe oben), Stapo

**Umsetzungshorizont:** Kurz- bis mittelfristig (bis 2030)

## M.7.3 Parkraumplanung weiterentwickeln

Um öffentliche Flächen freizuspielen und ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten im Ziel- und Binnenverkehr zu fördern, werden Planung und Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums mit folgenden Massnahmen optimiert:

- Umsetzung flächendeckende Blaue Zone
- Reduktion Anzahl Parkplätze: Parkplätze im öffentlichen Raum werden ersatzlos aufgehoben, wenn dies Verbesserungen für flächeneffiziente Verkehrsmittel, Stadtklima oder Aufenthaltsqualität ermöglicht. Bei öffentlichen Parkierungsanlagen (z. B. Parkhäusern) wird im Rahmen von Planungen (Arealentwicklungen, Verkehrskonzepten, Park- und Erschliessungskonzepten, etc.) geprüft, ob diese optimiert oder aufgehoben werden können.
- Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum: Das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund wird in der entsprechenden Verordnung geregelt. Die Bewirtschaftung der Parkierung im öffentlichen Raum ist kontinuierlich zu überprüfen und anzupassen.
- Park and Ride (P+R): Es werden keine weiteren Anlagen im Stadtgebiet erstellt. Bestehende P+R-Angebote an städtischen Bahnhöfen werden aufgehoben oder zu B+R Veloabstellplätzen umgenutzt. (Ausnahme: Neu geplante S-Bahn Haltestelle Winterthur Süd)
- Es wird ein Parkierungskonzept für den Gewerbeverkehr erstellt.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Zwischenergebnis |
| **Federführung* und Beteiligte:** | TBA*, AfS, Stapo, |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurz- bis mittelfristig (bis 2030) |
| **Querverweise:** | ► A.1.3 Stadtraum Hauptbahnhof |

## M.7.4 Parkierungskonzept E-Mobilität erarbeiten

Ein Konzept zur Förderung von E-Ladestationen in öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen wird erarbeitet. Es soll helfen, das Zwischenziel des Energie- und Klimakonzepts 2040 (Netto Null) zu erreichen. Punktuelle öffentliche E-Ladestationen in den Quartieren sollen ebenfalls evaluiert werden.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Ø |
| **Federführung* und Beteiligte:** | TBA*, Stadtwerk, AfS, StE |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurzfristig (bis 2026) |

## M.7.5 Autoarmes/autofreies Wohnen, Mobilitätskonzepte fördern

Die Stadt fördert autoarmes Wohnen, indem bei der Anzahl der zu erstellenden Parkplätze der Spielraum «nach unten» vergrössert wird.

**Kurzfristig bis 2026**
Ein Leitfaden Mobilitätskonzept konkretisiert die in der Parkplatzverordnung (PPVO) festgelegten Minimalanforderungen an das Mobilitätskonzept und dient als Planungshilfe.

**Mittelfristig bis 2030**
Die PPVO wird weiterentwickelt. Der Normbedarf für Parkplätze (Personenwagen Nutzung Wohnen) wird reduziert, die Reduktionsgebiete werden überprüft und, wenn möglich, ausgeweitet (z. B. entlang der «Winterthurer Velorouten» und im urbanen Rückgrat). Die Anforderungen für autoarmes Wohnen werden konkretisiert und räumlich verortet.
Entlang des urbanen Rückgrats soll autoarmes und -freies Wohnen Standard werden, neue Überbauungen sind entsprechend zu planen. Die erforderliche Ersatzabgabe für nicht erstellte Parkfelder ist im Rahmen der vorhandenen gesetzlichen Rahmenbedingungen zu prüfen und allenfalls zu streichen (falscher Anreiz).
Für Velo- und Motorradabstellplätze sind höhere Ausbaustandards (Anzahl, Überdeckung, Abschliessbarkeit, Zugänglichkeit) anzustreben.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Zwischenergebnis |
| **Federführung* und Beteiligte:** | TBA*, AfS, AfB, UGS |

### Richtplankarte
In der Richtplankarte «öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität» sind die übergeordneten Festlegungen zu B+R-Anlagen (Veloabstellanlagen an Bahnhöfen), P+R-Anlagen und als kommunale Festlegung die multimodalen Drehscheiben (alle Bahnhöfe) eingetragen. Die übergeordneten öffentlichen Parkierungsanlagen sind in der Richtplankarte «MIV und Parkierung» eingetragen.

# Öffentliche Bauten und Anlagen

# Ö Öffentliche Bauten und Anlagen

## Mehrfachnutzungen helfen, Platzprobleme zu lösen

**Öffentliche Infrastrukturen sollen möglichst nicht mehr monofunktional ausgerichtet sein, sondern Mehrfachnutzungen zulassen. Dies bedingt eine frühzeitige Koordination städtischer Interessen und schliesslich den Bau von Gebäuden, die Nutzungen stapeln und auf geänderte Nutzungsbedürfnisse reagieren können.**



Viele öffentliche Bauten und Anlagen sind kantonal oder regional organisiert. Der komRP konzentriert sich auf die für eine ausreichende Versorgung notwendigen öffentlichen Bauten und Anlagen von kommunaler Bedeutung. Mit der wachsenden Stadt nimmt die Nutzungskonkurrenz zu und verfügbare Flächen werden knapp. Zusätzliche Flächen für öffentliche Bauten und Anlagen (z. B. für Schulraum) müssen frühzeitig gesichert werden.

### «Dynamischer Plan» als Radar der räumlichen Entwicklung

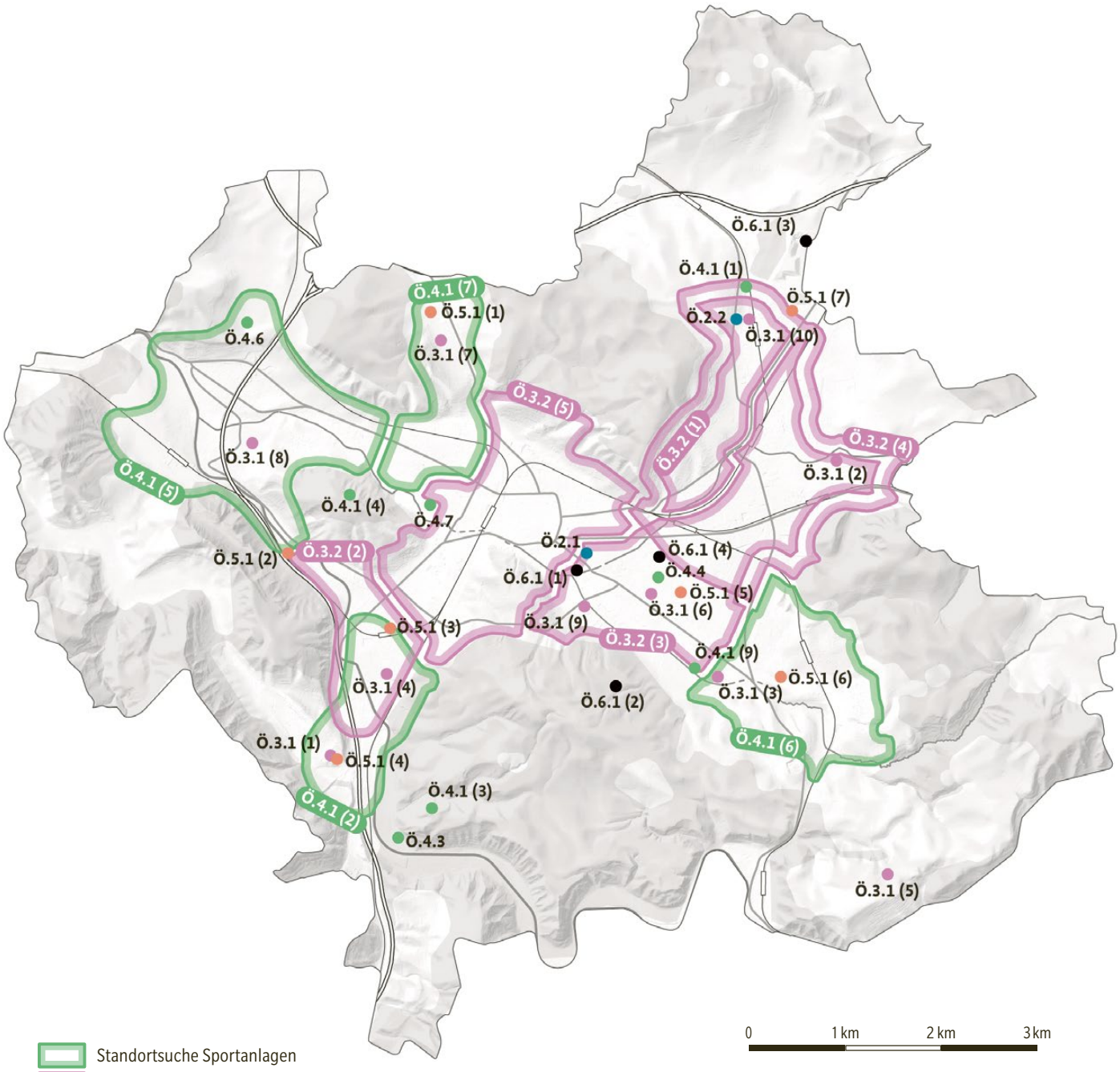
Die verschiedenen Typen von öffentlichen Bauten und Anlagen sind unterschiedlich «anfällig» auf (lokales) Bevölkerungswachstum oder sich ändernde Anforderungen an Leistungen der öffentlichen Hand. Auf diese Dynamik ist situativ und vorausschauend zu reagieren.

## Ziele und Grundsätze

Flächensicherungen und Früherkennung von Entwicklungen gehen Hand in Hand. Mehrfachnutzungen helfen, Platzprobleme zu lösen.

- Die Stadt sichert proaktiv und frühzeitig ausreichend Flächen für öffentliche Bauten. Dies erfolgt in Abstimmung und Koordination der innerstädtischen, regionalen und kantonalen Interessen.
- Die Departemente verfolgen eine einheitliche, gesamtstädtisch konsolidierte Immobilienstrategie.
- Die Planung öffentlicher Einrichtungen werden dynamisch an die bauliche Entwicklung angepasst und deren Finanzierung frühzeitig gesichert.
- Die Grundstücke von öffentlichen Bauten und Anlagen werden flächeneffizient genutzt. Die Bauten sind kompakt, möglichst nutzungsflexibel und der Umgang mit Boden ist sparsam. Mehrfachnutzungen werden angestrebt.
- Bei städtischen Projekten für öffentliche Bauten und Anlagen übernimmt die Stadt eine Vorreiterrolle in Bezug auf Klimaschutz und Klimaanpassung (Klimaziel Netto-Null, Rahmenplan Stadtklima, Wiederverwendung/«Re-Use»).
- Die Mittel aus dem Mehrwertausgleich bei Auf- und Umzonungen werden gezielt auch in öffentliche Einrichtungen investiert bzw. die notwendigen Flächen im Rahmen von städtebaulichen Verträgen eingefordert.

# Karteneinträge öffentliche Bauten und Anlagen




Standortsuche Sportanlagen

Standortsuche Schule

- Alter und Pflege
- Volksschule
- Sportanlagen
- Quartieranlagen
- Werkbauten

# Ö.1 Sicherheitsbauten

Sicherheitsbauten umfassen Objekte, die für den Bevölkerungsschutz erforderlich sind. Es sind dies Objekte der Stadtpolizei, Feuerwehr oder des Zivilschutzes. Sicherheitsbauten sind Bestandteil vom kantonalen sowie regionalen Richtplan. Auf kommunaler Stufe erfolgt die Umsetzung.

Beim Ausrücken ist die Feuerwehr von Schutz & Intervention Winterthur (SIW) immer auf den gleichen Hauptrettungsachsen und Verbindungsachsen unterwegs (vgl. Kap. M1 Rettungsachsen). Heute kann die Feuerwehr den gesetzlichen Auftrag zu den Ausrückzeiten knapp erfüllen. Um jedoch die vorgegebenen Ausrückzeiten auch zukünftig einzuhalten und somit den Leistungsauftrag vollumfänglich zu erfüllen, bedarf es einer Standortstrategie SIW.



## Ö.1.1 Standortstrategie Schutz & Intervention Winterthur

Um den gesetzlichen Leistungsauftrag langfristig erfüllen zu können, erarbeitet SIW eine Standortstrategie. Diese befasst sich mit neuen bzw. weiteren Standorten und deren Evaluation. Berücksichtigt werden nebst den Bedürfnissen der Feuerwehr auch diejenigen des Zivilschutzes unter anderem in Zusammenhang mit dem Schutzraumbau. (Koordinationshinweis: Störfallvorsorge)

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Ø |
| **Federführung* und Beteiligte:** | SIW*, AfS, TBA |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurzfristig (bis 2026) |
| **Querverweise:** | ► M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)<br>► M: Rettungsachsen (orientierend) |

# Ö.2 Alter und Pflege

Die Anforderungen an Wohnen, Betreuung und Pflege im Alter haben sich in den letzten Jahren stark verändert. Ältere Menschen möchten möglichst lange in der gewohnten Umgebung bleiben. Die Nachfrage verschiebt sich zunehmend von der stationären zur ambulanten Betreuung. Aufgrund der demografischen Entwicklung wird die Anzahl der unterstützungs- und pflegebedürftigen Personen in den kommenden Jahren deutlich steigen. Der Fortbestand der bestehenden städtischen Anlagen ist unbestritten. Gemäss der Angebots- und Immobilienstrategie Alter und Pflege Stadt Winterthur können die Entwicklungsabsichten auf den bestehenden Arealen erfolgen.



## Ziele und Grundsätze

Mit der Angebots- und Immobilienstrategie schaffen städtische Alterszentren und Spitex (Bereich Alter und Pflege) die Voraussetzungen, um die Bedürfnisse von älteren Menschen für Pflege, Betreuung und Wohnen auch in Zukunft abzudecken.

– Die Immobilienstrategie von Alter und Pflege legt die strategischen Leitplanken und die Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Immobilienportfolios fest und definiert die Schwerpunkte der Entwicklungsschritte bis 2035. Sie berücksichtigt die Erkenntnisse aus dem Masterplan Pflegeversorgung.
– Die Areale der Alterszentren sind mit weiteren Richtplanthemen eng verknüpft. Sie können einen Beitrag zur Freiraumversorgung, Quartierversorgung (z. B. Gemeinschaftsräume, Schulräume wie schulergänzende Betreuung oder Kindergärten), zu Stadtnatur und Stadtklima sowie Sport- und Bewegungsförderung leisten.

## Ö.2.1 Alterszentrum Adlergarten als Schlüsselprojekt Immobilienstrategie und Vorzeigeprojekt für Quartierversorgung

Das heutige Provisorium beim Adlergarten wird zurückgebaut und auf dieser Fläche entsteht ein Erweiterungsbau. Der Parkgestaltung wird besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Publikumsorientierte Angebote und Veranstaltungen sorgen für einen Mehrwert im Quartier. Vorgesehen sind u. a. Veranstaltungssaal, Tageszentrum oder öffentliches Restaurant mit Terrasse.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Festsetzung |
| **Federführung* und Beteiligte:** | AfS*, Alter und Pflege |
| **Umsetzungshorizont:** | Mittelfristig (bis 2030) |
| **Querverweise:** | ► Ö.5 Kultur und Begegnung |

## Ö.2.2 Machbarkeitsstudie für das Alterszentrum Oberi: Synergien schaffen mit der Schulraumplanung

Mittels einer Machbarkeitsstudie wird die strategische Planung beim Alterszentrum Oberi lanciert. Ersatzneubau oder Gesamtsanierung und Erweiterung des Alterszentrums Oberi stehen hier an. Weiter gibt es Koordinationsbedarf und Synergien mit der Schulraumplanung zu prüfen. Der Park lädt zum Spazieren und Verweilen ein, und dient auch dem Spiel, der Unterhaltung und kulturellen Aktivitäten.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Ø |
| **Federführung* und Beteiligte:** | Alter und Pflege*, AfS |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurzfristig (bis 2026) |
| **Querverweise:** | ► Ö.3 Volksschule<br>► Ö.5 Kultur und Begegnung<br>► A.1.6 Oberwinterthur |

# Ö.3 Volksschule

Die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung bis 2040 führt voraussichtlich zu über 2000 zusätzlichen Schulkindern. Gesamtstädtisch wird von einem zusätzlichen Bedarf von über 100 Schulklassen bis zum Schuljahr 2036/37 ausgegangen. Wachsende Schülerinnen- und Schülerzahlen und sich verändernde Anforderungsprofile für Schulbauten (u. a. Räume für schulergänzende Betreuung) führen zu einem Mehrbedarf an Schulraum. Dieser Dynamik begegnet die Stadt mit einer Schulraumplanung, die regelmässig und zeitlich engmaschig überprüft wird.



## Ziele und Grundsätze

Kurz- wie auch langfristig ist der benötigte Schul- und Betreuungsraum bereitzustellen. Neben den baulichen Massnahmen sind pädagogisch sinnvolle organisatorische Massnahmen in der Raumnutzung einzuplanen.

- Die Standorte der geplanten Volksschulanlagen sind zu sichern und soweit notwendig, mit geeigneten Instrumenten zu beschaffen. Die Zonierung ist bei Bedarf anzupassen.
- Koordination vorleben und Mehrfachnutzungen anstreben: Schulareale leisten einen wesentlichen Beitrag zur Freiraumversorgung, Quartierversorgung (z. B. Gemeinschaftsräume, vielfältig nutzbare Begegnungsräume für Jugendkultur), zu Stadtnatur und Stadtklima sowie zur Sport- und Bewegungsförderung. Freiräume wie Spielwiesen sind möglichst zu bewahren. Mehrfachnutzungen werden angestrebt (auch für ausserschulische Aktivitäten).
- Die geplante Immobilienstrategie eruiert die Kapazität von Schularealen (Ausbaupotenzial) und berücksichtigt die Bedürfnisse der Freiraum- und Quartierversorgung.
- Die Schulraumplanung ist einer grossen Dynamik unterworfen, auf die zeitnah und situativ reagiert werden muss. Die Anzahl Schülerinnen und Schülern hängt massgeblich von grösseren, privaten Arealentwicklungen ab. Mit einer rollenden Schulraumplanung wird diese Dynamik frühzeitig erkannt.

# Ö.3.1 Schulanlagen: neuer Standort, Standorterweiterung und Koordinationsbedarf

| Nr. | Bezeichnung und Massnahme | Koordinationsstand | Koordination / Federführung | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|---|
| ❶ | **Primarschulhaus Laubegg**<br>Standorterweiterung und Koordinationsbedarf, Neubau mit Sporthalle, Kapazitätsausbau, Landerwerb | Festsetzung | Umzonungsverfahren, Freizeitanlage Dättnau / Immo, Schulbauten | Mittelfristig (bis 2030) |
| ❷ | **Oberstufen-/Primarschulhaus Hegi-Dorf**<br>Standorterweiterung und Koordinationsbedarf, Neubau mit Sporthalle, Kapazitätsausbau, Landerwerb. | Zwischenergebnis | Kernzone Hegi / Immo, Schulbauten | Langfristig (nach 2030) |
| ❸ | **Primarschulhaus Steinacker**<br>Koordinationsbedarf, Kapazitätsausbau im Bestand mit Grossraumhalle, Neubau und Sanierung | Festsetzung | Schwerpunktraum Allmend Grüzefeld, Sportanlagen / Schulbauten | Langfristig (nach 2030) |
| ❹ | **Oberstufenschulhaus Rosenau**<br>Koordinationsbedarf, Kapazitätsausbau im Bestand mit Sporthalle | Zwischenergebnis | Abstimmung mit Sportanlagen (Grossraumhalle prüfen) / Schulbauten | Mittelfristig (bis 2030) |
| ❺ | **Primarschulhaus Seen-Aussenwachten**<br>Neuer Standort / Standorterweiterung, Geplanter Neubau mit Sporthalle, Landerwerb | Festsetzung | Umzonungsverfahren / Schulbauten | Mittelfristig (bis 2030) |
| ❻ | **Schulhaus Hörnlistrasse**<br>Koordinationsbedarf, Kapazitätserweiterung nötig, Sporthalle | Zwischenergebnis | Koordinationsbedarf mit dem Sportpark Deutweg und Schulhaus Gutschick / Schulbauten | Mittelfristig (bis 2030) |
| ❼ | **Primarschule Schachen**<br>Standorterweiterung und Koordinationsbedarf, Kapazitätsausbau mit Sporthalle, Landerwerb | Vororientierung | Immo, Schulbauten | Langfristig (nach 2030) |
| ❽ | **Primarschule Aussendorf**<br>Standorterweiterung und Koordinationsbedarf, Kapazitätserweiterung, Landerwerb | Festsetzung | Immo, Schulbauten | Mittelfristig (bis 2030) |

| Nr. | Bezeichnung und Massnahme | Koordinationsstand | Koordination / Federführung | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|---|
| ❾ | **Maurerschule Winterthur**<br>Koordinationsbedarf, Kapazitätserweiterung nötig | Vororientierung | Bestehender Eintrag im regionalen Richtplan. Koordinationsbedarf mit Gebietsplanung Hochschulstandort Wissensquartier / Schulbauten | Mittelfristig (bis 2030) |
| ❿ | **Primarschule Wallrüti**<br>Kapazitätsausbau Schulareal mit Ersatzneubauten (inkl. Sporthalle) | Zwischenergebnis | Schulbauten, Stadtgrün | Mittelfristig (bis 2030) |



## Ö.3.2 Standorte für neue Schulanlagen sichern in den Prognoseeinheiten Oberi-Nordwest (1), Töss-Dorf (2), Oberi-Hegi/Mattenbach (3), Oberi-Hegi (4) und Stadt (5)

Neue Schulstandorte mit Sporthallen sind zu evaluieren und sichern. Die Standortevaluation erfolgt in Abstimmung und Koordination mit den weiteren Interessen der öffentlichen Hand. (Koordinationshinweis: Störfallvorsorge)

**Koordinationsstand:** Vororientierung

**Federführung* und Beteiligte:** Schulbauten*, AfS

**Umsetzungshorizont:** Kurzfristig (bis 2026)

**Querverweise:**
- ► A.1.6 Oberwinterthur
- ► Ö.5 Kultur und Begegnung
- ► Ö.4 Sportanlagen

# Ö.4 Sportanlagen

Das prognostizierte Wachstum, demografische Veränderungen sowie steigender Bedarf nach Sport und Bewegung im öffentlichen Raum («Versportlichung» der Gesellschaft) führen zu neunen Herausforderungen in der Anlagenplanung. Das Sportanlagenkonzept Winterthur 2040 (in Erarbeitung) reagiert auf diese Herausforderungen mit Anlagen:

- für die Schule (Sporthallen, Lehrschwimmbecken und Aussenanlagen);
- für den Vereinssport (Grossraumhallen mit Zuschauerinfrastruktur, Rasensportanlagen, Wasser- und Eisflächen, sportartenspezifische Anlagen wie z. B. BMX-Anlage);
- für den ungebundenen Sport (Plätze, Parkanlagen, Bike-Trails, Laufwege, Street Workout Anlagen, Strassenräume in Begegnungszonen);
- für den Vereins- und ungebundenen Sport (Multisportanlagen).



## Ziele und Grundsätze

Das Ausüben der unterschiedlichsten Sportarten wird erst möglich, wenn die dafür benötigten Infrastrukturen vorhandenen sind. Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb von Sportanlagen gelten somit als zentrale Sportfördermassnahmen. Hauptziel ist die sportliche Betätigung der breiten Bevölkerung bis ins hohe Alter. Hierfür braucht es die Möglichkeit für einen niederschwelligen Einstieg und den Zugang zu Sportangeboten/-Anlagen für alle Bedürfnisse.

- Die Stadt verfügt über eine adäquate Versorgung an Sportinfrastruktur für den Wettkampf-, Breiten-, Freizeit-, sowie Gesundheitssport und sorgt für eine attraktive Bewirtschaftung. Mehrfachnutzungsmöglichkeiten der bestehenden und neuen Infrastrukturen werden angestrebt (Multisportanlagen). Bestehende Anlagen werden optimiert oder erweitert, Flächen für neue Anlagen gesichert.
- Jeder Stadtkreis verfügt über eine Multisportanlage (wie Deutweg, Reitplatz oder Eulachpark) sowie über mindestens eine Grossraumhalle.
- Die Stadt wird zu einem zugänglichen, vernetzten Sport- und Bewegungsraum für alle Generationen entwickelt. Sportliche Zwischennutzungen werden ermöglicht. Das Sportamt erstellt in Zusammenarbeit mit Stadtgrün ein Individualsportkonzept

Auf Stufe des komRP werden Sportanlagen von kommunaler Bedeutung festgelegt, die in der Regel im Eigentum der Stadt Winterthur sind. Je nach Sportanlagentyp umfassen diese hauptsächlich Gebäude (z. B. Grossraumhalle) oder sportlich nutzbare Aussenflächen (wie Rasensportanlagen).

# Ö.4.1 Sportanlagen: neuer Standort, Standortsicherung und Standorterweiterung

| Nr. | Bezeichnung und Massnahme | Koordinationsstand | Koordination / Federführung | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|---|
| 1 | **Rasensportanlage Wallrüti**<br>Standorterweiterung. Mögliche Ergänzung durch zusätzliches Spielfeld / ev. Beachsoccer-Anlage. | Vororientierung | Sportamt | Langfristig (nach 2030) |
| 2 | **Grossraumhalle Töss**<br>Standortsicherung (Koordinationshinweis: Störfallvorsorge) | Vororientierung | Schulbauten (Schulhaus Rosenau), Schwerpunktraum Winterthur-Süd / Sportamt | Langfristig (nach 2030) |
| 3 | **Bike-Pisten Reitplatz**<br>Neuer Standort | Festsetzung | Öffentlicher Gestaltungsplan Reitplatz / Sportamt | Kurzfristig (bis 2026) |
| 4 | **Bike-Trails Brüelberg**<br>Neuer Standort | Vororientierung | Schwerpunktraum Brüelberg/Schützenwiese (► F.2.2.2 Entwicklungskonzept für Erholungswald Brüelberg) / Sportamt | Mittelfristig (bis 2030) |
| 5–7 | **Multisportanlagen in Wülflingen, Seen, Veltheim**<br>Standortsicherung (Koordinationshinweis: Störfallvorsorge) | Vororientierung | Schwerpunkträume / Sportamt | Kurzfristig (bis 2026) |
| 8 | **Rasensportfelder**<br>**(keine Karteneinträge)**<br>Standortsicherung für fünf zusätzliche Rasensportfelder (Koordinationshinweis: Störfallvorsorge) | Vororientierung | Sportamt | Mittelfristig (bis 2030) |
| 9 | **Rasensportanlage Steinacker**<br>Standorterweiterung | Vororientierung | Schwerpunktraum Allmend Grüzefeld (► F.2.3.1 Allmend Grüzefeld weiterentwickeln), Schulbauten (Schulhaus Steinacker) / Sportamt | Kurzfristig (bis 2026) |

## Ö.4.2 Standortsicherung Kleinstadion Rasensportanlage

**(kein Karteneintrag)**

Mittels Standortsuche ist eine Fläche für ein Kleinstadion für Rasensportarten wie American Football, Frauenfussball oder Rugby zu sichern. Das Stadion sollte 500 bis 1000 Zuschauende fassen können. (Koordinationshinweis: Störfallvorsorge)

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Vororientierung |
| **Federführung* und Beteiligte:** | Sportamt* |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurzfristig (bis 2026) |
| **Querverweise:** | ► A.1.1 Winterthur Süd |



### Weiterentwicklung des Erholungsgebiets Reitplatz in Koordination mit den übergeordneten Planungen

Die Massnahmen gemäss öffentlichen Gestaltungsplans Reitplatz zu Erschliessung, Zugänglichkeit, Parkierung sowie Realisierung von Bike-Pisten und weiteren Sportinfrastrukturen sind nicht vollständig umgesetzt. Es bedarf einer Abstimmung mit übergeordneten Planungen (Schwerpunktraum Winterthur-Süd) und Schutzaspekten im Leisental (Waldvorranggebiet, Leitbild Naherholung Töss, etc.). Die Stadt strebt an, die Entwicklung hin zu einer naturnahen Erholungsnutzung zu prüfen und entsprechend Kompensationsflächen für Sportnutzungen zu schaffen (im Schwerpunktraum Winterthur-Süd).

## Ö.4.3 Masterplan Erholungsgebiet Reitplatz

Erarbeitung eines Masterplans, welcher die Transformation des Areals von einer Sportanlage zu einem naturnahen Erholungspark abbildet, den Gebietscharakter definiert und die räumliche und funktionale Entwicklung des Gebiets aufzeigt. Dazu sind auch Ersatzflächen für die Rasensportfelder zu definieren. Die langfristige Weiterentwicklung des Naherholungsgebiets Reitplatz hat in enger Abstimmung mit dem Schwerpunktraum Winterthur Süd und weiteren übergeordneten Planungen und Schutzaspekten zu erfolgen.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Ø |
| **Federführung* und Beteiligte:** | Sportamt*, STG, AfS, TBA |
| **Umsetzungshorizont:** | Mittelfristig (bis 2030) |
| **Querverweise:** | ► A.1.1.2 Neue Sportflächen im Gebiet Auwiesen<br>► F.2.1 Stadtrandpark<br>► F.3.3 Naturräumliche Erholungslandschaften entwickeln |

### Sportpark Deutweg

Der Sportpark Deutweg zeichnet sich durch vielseitige Möglichkeiten der Sportausübung im gebundenen (Vereinssport) und ungebundenen Sport aus. Mit dem Ausbau des Bahnhofs Grüze / Haltestelle Grüze Nord, den Erweiterungsbauten von WIN4 und den geplanten Sportunterkünften am Oberen Deutweg stehen grössere Veränderungen in und um den Sportpark Deutweg bevor. Die Multisportanlage verfügt über das Potenzial, neue Möglichkeiten für Sport und Bewegung zu schaffen, kombinierte Nutzungen zu fördern und die Anlage gleichzeitig für die Bevölkerung zu öffnen.

## Ö.4.4 Masterplan Sportpark Deutweg erarbeiten

Der Masterplan zeigt die Transformation des Areals von einer Sportanlage zu einem Sportpark und beinhaltet die Strategie der räumlichen und funktionalen Entwicklung des Areals. Er dient zur Steuerung und Koordination und formuliert Richtlinien zur künftigen Nutzungsverteilung, Gestaltung und Erschliessung. Neben dem notwendigen Raumbedarf für normierte Sportanlagen sind eine bessere Durchwegung, Platz für Freizeit und Erholung sowie ein grobes Betriebskonzept auszuarbeiten. (Koordinationshinweis: Störfallvorsorge)

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Ø |
| **Federführung* und Beteiligte:** | Sportamt*, AfS, StE, SGW, TBA |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurzfristig (bis 2026) |
| **Querverweise:** | ► Ö.5 Kultur und Begegnung<br>► Ö.3 Volksschule<br>► F.2.3 Allmend Grüzefeld |

### Neues Hallenbad und Schulschwimmbecken

Winterthur hat ein ausgewiesenes Defizit an gedeckten Wasserflächen pro Person. Die vorhandenen Schwimmanlagen sind stark ausgelastet. Die empfohlenen Lektionen im Schwimmunterricht nach Lehrplan 21 können nur zu einem Drittel angeboten werden.

## Ö.4.5 Standort neues Hallenbad sichern

**(kein Karteneintrag)**

Winterthur braucht ein zusätzliches Hallenbad und mindestens zwei weitere Schulschwimmbecken, um den bestehenden Engpass zu beseitigen. (Koordinationshinweis: Störfallvorsorge)

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Zwischenergebnis |
| **Federführung* und Beteiligte:** | Sportamt*, AfS |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurzfristig (bis 2026) |
| **Querverweise:** | ► Ö.3 Volksschule |

### BMX Anlage

Die BMX-Anlage in Dättnau entspricht nicht mehr aktuellen Standards. Die Trainings der aktiven und Leistungssportler können nicht mehr gemäss den aktuellen Wettkampfbedingungen durchgeführt werden.

## Ö.4.6 Sportanlage Sporrer

Es ist eine Standorterweiterung der Sportanlage Sporrer (in Richtung Lantig) für eine BMX-Anlage zu prüfen. Der Standort wäre für Trainings aber auch für Wettkämpfe gut geeignet. (Koordinationshinweis: Störfallvorsorge)

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Vororientierung |
| **Federführung* und Beteiligte:** | Sportamt* |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurzfristig (bis 2026) |
| **Querverweise:** | ► F.2.1 Stadtrandpark |

### Campus Schützenwiese

Der Campus Schützenwiese des FC Winterthur ist für die Grösse des Vereins zu klein. Das Campus-Gebäude mit Garderoben und Tribüne ist baufällig und entspricht nicht den aktuellen Bedürfnissen. Im Rahmen der Stadionerneuerung ist der Ausbau der Fussballanlage Schützenwiese notwendig. Und ein Abgleich mit dem Kanton betreffend Spielwiesen Rennweghallen ist erforderlich. Stadtintern besteht Koordinationsbedarf im Schwerpunktraum Schützenwiese/Brüelberg bezüglich Ersatzneubau Kindergarten Schützenwiese, Wärmeverbund Stadtwerk und Winterthurer Veloroute Rennweg.

## Ö.4.7 «Campus Schützenwiese»

Die Stadionerneuerung gibt den Anstoss, um eine Stakeholder-Analyse für das erweiterte Umfeld des Stadions durchzuführen. Der Perimeter soll sich bis und mit Eulachhallen erstrecken. Die verschiedenen Interessen fliessen anschliessend koordiniert in die weiteren Planungs- und Projektierungsschritte ein.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Ø |
| **Federführung* und Beteiligte:** | AfS*, Sportamt, Schulbauten, Stadtwerk, Stapo, TBA/AMO, SGW |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurzfristig (bis 2026) |
| **Querverweise:** | ► F.2.2.1 Allmend Schützenwiese als vielfältigen Freizeit- und Erholungsraum weiterentwickeln<br>► V.1.1 Energiezentrale PP-Schützenwiese |

# Ö.5 Kultur und Begegnung

Das Kulturangebot hat identitätsstiftende Wirkung und definiert die Kulturstadt Winterthur. Unzählige Institutionen, Organisationen und Kulturschaffende stärken die kulturelle Vielfalt und machen die Kulturstadt Winterthur sichtbar. Von übergeordneter Bedeutung und entsprechend in den übergeordneten Richtplänen verankert sind die Museen (Museumskonzept Stadt Winterthur), das Stadttheater oder die Stadtbibliothek.

Der kommunale Richtplan konzentriert sich auf die Begegnungsorte für das Zusammenleben in den Quartieren. Die städtischen Quartieranlagen und Quartierräume übernehmen dabei eine wichtige Funktion.

Städtische Quartieranlagen stehen der Winterthurer Bevölkerung zur Verfügung und ermöglichen es, sich niederschwellig zu begegnen und auszutauschen, sich zu informieren, sich zu beteiligen und eigene Ideen umzusetzen. Sie werden von Trägerschaften in den Quartieren betrieben und von der Stadt Winterthur unterstützt und unterhalten.

## Ziele und Grundsätze

Die Quartierkultur und vielfältigen Begegnungsorte sind zu stärken:

- In den Quartieren steht ein vielfältiges, an die Bedürfnisse der Bevölkerung ausgerichtetes Angebot an Begegnungsräumen und sozialen Treffpunkten zur Verfügung.
- Die bestehenden Quartieranlagen sind gemäss Immobilienstrategie 2021 bedürfnisgerecht zu sanieren.
- Insbesondere in stark wachsenden und verdichteten Gebieten werden auch neue Quartieranlagen frühzeitig geprüft und eingeplant. Dafür werden auch Mehrfachnutzungen in Betracht gezogen. ► Sozialverträgliche räumliche Entwicklung und A.2 Starke Quartiere
- Freiwerdende oder temporär verfügbare Flächen in den Quartieren sollen früh auf ihre Eignung für mögliche Zwischennutzungen und Pop-Ups für die Quartierbevölkerung geprüft werden.
- Die Quartieranlagen und ihre Aussenräume stehen vielfältigen Nutzungen offen.
- Die Leitsätze für die Nutzung der öffentlichen Räume sind ein Bekenntnis zur aktiven und vielseitigen Nutzung der öffentlichen Räume (Nutzungskonzept öffentliche Räume Stadt Winterthur, Amt für Stadtentwicklung, Dezember 2022; ► Sozialverträgliche räumliche Entwicklung)

# Ö.5.1 Quartieranlagen

| Nr. | Bezeichnung und Massnahme | Koordinationsstand | Koordination / Federführung* und Beteiligte | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|---|
| ❶ | **Quartieranlage Schützenhaus Rosenberg («Schützehüsli»)**<br>Koordinationsbedarf | Zwischenergebnis | Koordination mit Masterplan Erholungsgebiet Rosenberg (► F.2.4.1 Masterplan Erholungsgebiet Rosenberg umsetzen)<br>AfS*, SGW*, Immo*, TBA*, StE, Private | Kurzfristig (bis 2026) |
| ❷ | **Quartieranlage Nägelsee**<br>Koordinationsbedarf | Zwischenergebnis | Koordination mit Leitbild Naherholung Töss (► F.1.3.1 (7) Leitbild Naherholung Töss weiter umsetzen, Spielplatz Nägelsee zum Fluss öffnen)<br>StE*, SGW*, AfS, TBA, AWEL, Quartierverein Nägelsee | Mittelfristig (bis 2030) |
| ❸ | **Quartieranlage Güterschuppen**<br>Koordinationsbedarf, Instandsetzung | Zwischenergebnis | Koordination mit Masterplan Bahnhof Töss (► A.1.1 Schwerpunkt Winterthur Süd, M.2.2 (18) Kommunaler Fussund Wanderweg erstellen, Bahnhof Töss)<br>StE*, AfS | Kurzfristig (bis 2026) |
| ❹ | **Quartieranlage Dättnau-Steig**<br>Koordinationsbedarf | Zwischenergebnis | Koordination mit Primarschulhaus Laubegg (► Ö.3.1 (1) Primarschulhaus Laubegg)<br>Schulbauten*, StE*, Immo | Kurzfristig (bis 2026) |
| ❺ | **Quartieranlage Gutschick-Mattenbach**<br>Koordinationsbedarf, Instandsetzung / teilweise Ersatzneubau | Zwischenergebnis | Koordination mit Masterplan Sportpark Deutweg (► Ö.4.4. Masterplan Sportpark Deutweg erarbeiten)<br>StE*, Sportamt*, AfS, SGW | Mittelfristig (bis 2030) |
| ❻ | **Quartieranlage Kanzleistrasse**<br>Koordinationsbedarf | Vororientierung | Koordination mit Entwicklungskonzept Zentrum Seen (► A.2.4.2 Entwicklungskonzept Zentrum Seen erarbeiten)<br>AfS*, TBA, SBW, StE | Langfristig (nach 2030) |
| ❼ | **Quartieranlage Eichwäldli**<br>Koordinationsbedarf, Ersatzneubau | Festsetzung | Koordination mit privatem Gestaltungsplan Eichwaldhof<br>StE *, AfS, SGW, Private | Mittelfristig (bis 2030) |

Weitere Quartieranlagen mit einer baulichen Massnahme / Instandsetzung (ohne Koordinationsbedarf): Holzlegi, Chiesgrueb, Halle 710 bzw. Quartieranlagen ohne bauliche Massnahme und ohne Koordinationsbedarf: Gartenspielhaus Veltheim im Schwimmbad Wolfensberg, Veltheim, Im Hölderli, Hofstettweg.

# Ö.6 Werkbauten

Werkbauten bestehen aus Werkhöfen und Revierdepots des Tiefbauamts (Betrieb und Unterhalt), von Stadtgrün sowie Sportamt. Es werden nur Werkbauten im komRP festgelegt, die aufgrund ihrer Grösse oder Bedeutung für Reinigung und Unterhalt des öffentlichen Raums entscheidend sind oder grösseren Koordinationsbedarf aufweisen.

## Ziele und Grundsätze

Es gilt, Synergien zu nutzen.

- Die Revierstützpunkte und Werkhöfe von Stadtgrün, vom Tiefbauamt oder vom Sportamt sind teilweise sehr ähnlich ausgerüstet (Werkstätte). Hier gilt es, Synergien zu nutzen.
- Es bestehen ausreichend Räumlichkeiten und Flächen für die Bedürfnisse von Reinigung und Unterhalt des öffentlichen Raums und der Grünanlagen.



## Ö.6.1 Werkbauten: Koordinationsbedarf

| Nr. | Bezeichnung und Massnahme | Koordinationsstand | Koordination / Federführung | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|---|
| ❶ | **Werkhof Strasseninspektorat Obermühlestrasse**<br>Koordinationsbedarf, Sanierung geplant | Vororientierung | Koordination mit Schwerpunktraum Wissensquartier (Aufwertung Mattenbach) / STG, Störfallvorsorge | Kurzfristig (bis 2026) |
| ❷ | **Werkhof, Stadtgrün, Forstwerkhof Eschenberg**<br>Koordinationsbedarf, Ersatzneubau geplant | Festsetzung | Ausserhalb Siedlungsgebiet (Wald) / STG | Kurzfristig (bis 2026) |
| ❸ | **Werkhof Deponie Riet**<br>Koordinationsbedarf, Ersatzneubau geplant | Vororientierung | Koordination mit Sondernutzungsplanungsverfahren Deponie Riet, Ausserhalb des Siedlungsgebiets (Landwirtschaftszone) / TBA, Störfallvorsorge | Mittelfristig (bis 2030) |
| ❹ | **Werkhof Sportamt, Deutweg**<br>Koordinationsbedarf | Zwischenergebnis | Koordination mit Masterplan Sportpark Deutweg / Sportamt, Störfallvorsorge | Mittelfristig (bis 2030) |

# V Ver- und Entsorgung

# V Ver- und Entsorgung



Auf kommunaler Ebene werden mit den Instrumenten Generelles Wasserversorgungsprojekt (GWP), Genereller Entwässerungsplan (GEP) und kommunaler Energieplan die Wasser- und Energieversorgung behördenverbindlich geregelt. Diese Instrumente besitzen die gleiche Verbindlichkeit wie der komRP. Die Inhalte von GWP, GEP und Energieplan werden nicht zusätzlich im Richtplan abgebildet, sondern nur diejenigen Punkte thematisiert, welche zusätzlichen Koordinationsbedarf auslösen.

## Zusammenspiel mit übergeordneten Planungen

Im kantonalen Richtplan sind bestehende oder geplante Kraftwerke, Unterwerke sowie Hochspannungsleitungen (50 bis 220 kV) und Höchstspannungsleitungen (220 kV und mehr) aufgenommen. Aufgrund der Siedlungsentwicklung im Gebiet Neuhegi und Oberwinterthur wird künftig ein zusätzliches Unterwerk und zugehörige Kabelleitung erforderlich.

- Die Stadt strebt an, das Unterwerk und die Kabelleitungen im kantonalen Richtplan aufzunehmen und die Standorte zu sichern.
- Die Wasserversorgung wird im regionalen respektive kantonalen Richtplan sichergestellt. Für neue Infrastrukturanlagen der Wasserversorgung soll die räumliche Abstimmung und Koordination der Standortsuche rechtzeitig mit der RWU und dem Kanton Zürich erfolgen.
- Die Stadt strebt an, die Standorte für neue Infrastrukturanlagen der Wasserversorgung in den entsprechenden Richtplänen aufzunehmen und zu sichern.

# V.1 Versorgung: Kommunaler Energieplan

## Der Richtplan unterstützt die Umsetzung des Energieplans

**Richtplan und Energieplan sind behördenverbindliche Instrumente. Sie stehen nicht in Konkurrenz, sondern sind gleichberechtigt. Der Richtplan kann bei der Umsetzung von konkreten Massnahmen helfen, welche zum Ausbau der Wärmeversorgung erforderlich werden. Dies betrifft insbesondere die Flächensicherung und Bereinigung von Interessenskonflikten.**



Heute stammen noch immer mehr als 60 % der in Winterthur genutzten Energie aus fossilen Energieträgern. Zur Erreichung des Ziels Netto-Null 2040 hat der Stadtrat ein Bündel mit 55 Klimaschutzmassnahmen – hauptsächlich aus den Bereichen mit der grössten Hebelwirkung auf die $CO_2$- Reduktion – geschnürt.

Die Vorstudie «Wärmeverbunde und -netze Winterthur» von Stadtwerk (Oktober 2022) zeigt, mit welchen Massnahmen die Ziele des kommunalen Energieplanes umgesetzt werden. Das Konzept sieht vor, die Zentralen und Netze auf die bestehende Infrastruktur abzustützen und kontinuierlich auszubauen.

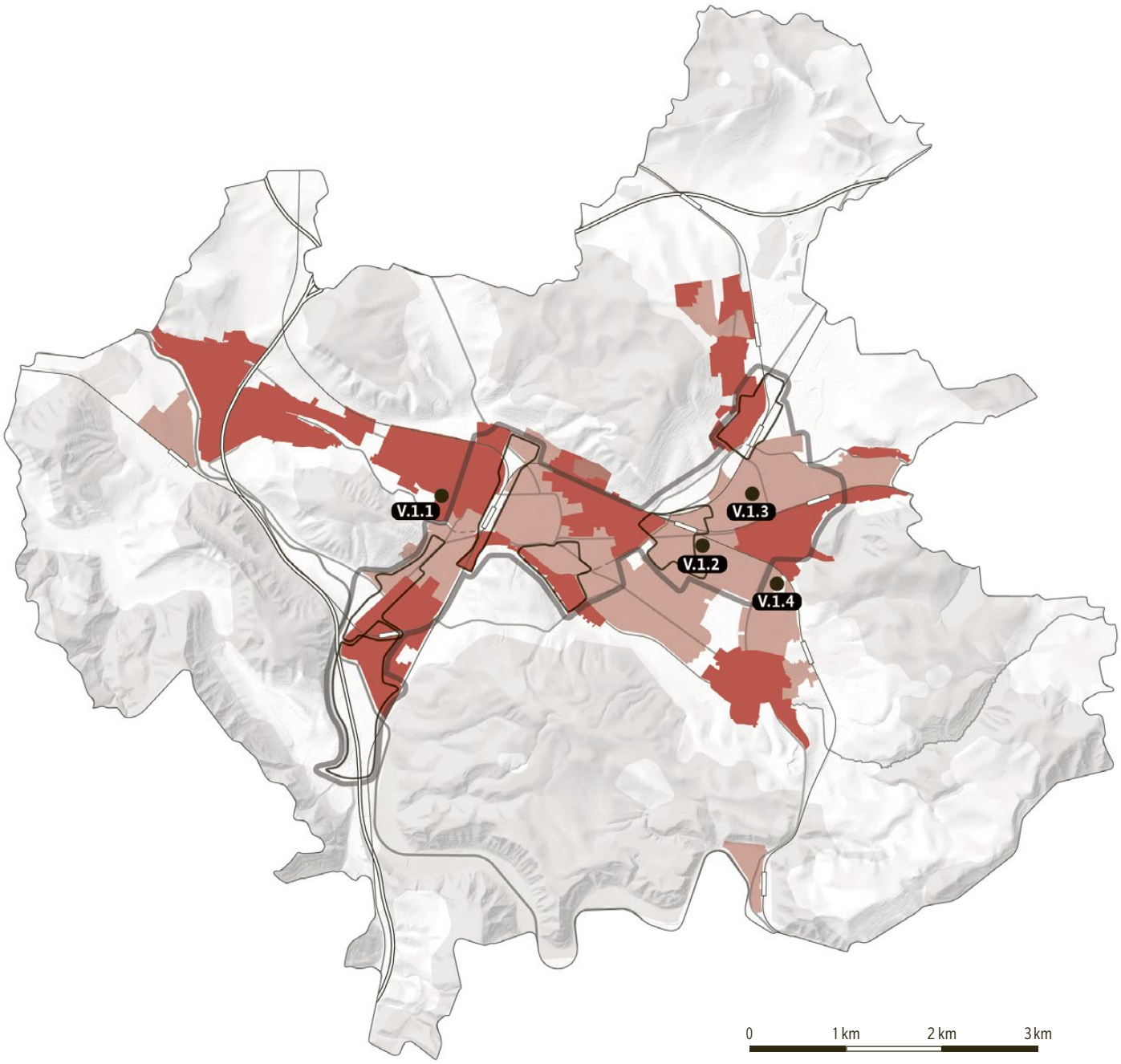
Die Dekarbonisierung der Wärme-/Kälteversorgung und der Mobilität führt zu einer höheren Nachfrage nach Strom. Eine wichtige Stromquelle ist die Solarenergie. Diese gilt es nicht nur bei Neubauten, sondern auch bei bestehenden Bauten besser zu nutzen.

Im urbanen Rückgrat bzw. den Schwerpunkträumen ist die grösste Transformation zu erwarten. Hier soll das Potenzial für die Umsetzung der Ziele aus dem Energieplan genutzt werden. Die Massnahmen sind möglichst mit Mehrfachnutzungen zu kombinieren sowie zeitlich mit Hoch- und Tiefbauprojekten zu koordinieren.

## Ziele und Grundsätze

- Förderung des Umbaus respektive Dekarbonisierung der Wärme- und Kälteversorgung;
- Ausbau des Fernwärmenetzes und Förderung von privaten Quartierwärmeverbünden;
- Gebäudebestand: Sanierungen (Verbesserung der Wärmedämmung), Umstieg von fossilen auf erneuerbare Energien;
- Neubauten: Verwendung erneuerbarer, rezyklierter oder wiederverwendeter Materialien. Finanzielle Anreize für die Installation von Fotovoltaikanlagen.
- In Schwerpunkträumen ohne bestehende oder vorgesehene thermische Netze (v.a. Winterthur Süd und Oberwinterthur) sind geeignete Energieträger zu definieren, sobald die Erhöhung der Kapazitäten beziffert werden kann. Der entsprechende Energieträger ist in einer möglichst frühen Planungsphase zu bestimmen und in geeigneter Weise an die Gebietsentwicklung zu koppeln.

# Thermische Netze (Auszug kommunaler Energieplan)




- Infrastrukturen für Energieversorgung geplant
- Vorgesehene thermische Netze
- Bestehende thermische Netze

**Orientierend:**

- Urbanes Rückgrat
- Schwerpunkträume

## V.1.1 Energiezentrale PP-Schützenwiese

Die Energiezentrale wird im Anschluss an das bestehende Regenwasser-Rückhaltebecken erstellt. Die vorhandenen Bauwerke und Leitungen des Regenwasser-Beckens sind beim Bau zu berücksichtigen. Beim Ausbau des Fussball-Stadions Schützenwiese ist die Realisierung einer überirdischen Zentrale zu prüfen.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Vororientierung |
| **Federführung* und Beteiligte:** | Stadtwerk*, AfS, TBA, DSS |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurzfristig (bis 2026) |
| **Querverweise:** | ► F.2.2 Schützenwiese und Brüelberg |



## V.1.2 Energiezentrale KVA mit Heizwerk

Die Umsetzung der Massnahme «Leistungserweiterung der KVA-Abwärme» erfolgt im Rahmen des Projekts Ersatz Verbrennungslinie 2. Die Platzreserven auf dem Areal sind mit dem Ausbau und der Erweiterung Heizwerk ausgeschöpft. Für weitere Ausbauschritte der KVA sind geeignete Flächen zu suchen und zu sichern.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Vororientierung |
| **Federführung* und Beteiligte:** | Stadtwerk*, AfS, DSS, TBA |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurzfristig (bis 2026) |
| **Querverweise:** | ► V.2.1 Entsorgung, Kehrichtverwertungsanlage |

## V.1.3 Stütz-und Redundanz-Heizwerk Oberwinterthur

Die bestehende Sulzer-Energiezentrale (seit 1995 ausser Betrieb) eignet sich für einen Ausbau im Rahmen des Projektes Wärmeverbunde und Netze. Aktuell beherbergt die Liegenschaft verschiedene Zwischennutzungen und ist ein kommunales Inventarobjekt. Stadtwerk vertieft die Machbarkeit.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Vororientierung |
| **Federführung* und Beteiligte:** | Stadtwerk*, AfS, TBA |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurzfristig (bis 2026) |

## V.1.4 Stütz-und Redundanzzentrale Waser

Die bestehende Energiezentrale Waser wird zum Stütz- und Redundanzwerk ausgebaut und mit einem zweiten Holzkessel erweitert. Mit dem Ausbau wird die sanierungsbedürftige Energiezentrale in dem bestehenden Quartierwärmeverbund Gern ersetzt,

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Vororientierung |
| **Federführung* und Beteiligte:** | Stadtwerk*, AfS, TBA |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurzfristig (bis 2026) |

# V.2 Entsorgung

# V.2.1 Kehrichtverwertungsanlage

Die Fläche, welche der Kehrichtverwertungsanlage KVA für Betrieb und Revisionen zur Verfügung steht, ist fast vollständig ausgenützt. Weitere verfahrenstechnische Anlagen sind auf dem Areal nicht umsetzbar. Um standortgebundene Grossanlagen gemäss Netto-Null Ziel umzusetzen, werden zusätzliche Flächen benötigt.

Ein potentielles Areal für die Erweiterung der KVA liegt im Strassengeviert Scheidegg- und Industriestrasse. Dieses Areal eignet sich gemäss Machbarkeitsstudie City-Hub auch für eine Umschlaganlage für Wertstoffe mit Gleisanschluss. Zwischen dem Ausbau der KVA und einer Umschlaganlage können Synergien entstehen.

Die KVA liegt aktuell in der Industriezone 2. Mit Erneuerung und Ausbau des Bestandes stösst die Anlage an die Grenze der zonenkonformen Möglichkeiten, insbesondere was die Baumassenziffer betrifft. Die Kehrichtverwertungsanlage ist standortgebunden und es besteht ein grosses öffentliches Interesse. Im Rahmen einer nächsten Revision der BZO soll eine Umzonung in eine Zone für öffentliche Bauten geprüft werden.



## Ziele und Grundsätze

- Flächensuche im näheren Umfeld der bestehenden KVA, da neue Anlagen standortgebunden sind.
- Abstimmung und Koordination mit dem potentiellen Standort für City-Hub Wertstoffumschlag (vgl. Kreislaufwirtschaft), wobei Zielkonflikte zu lösen und Synergien zu nutzen sind.
- Die Umzonung des Areals von der Industriezone in die Zone für öffentliche Bauten wird im Rahmen einer nächsten Revision der BZO geprüft.

## Zusammenspiel mit übergeordneten Planungen

Die Stadt prüft den Ausbau und die Flächensicherung der KVA und strebt ggf. aufgrund des überregionalen Interesses die Aufnahme im kantonalen Richtplan an.

## V.2.1.1 Flächen zur Erweiterung KVA sichern

Die notwendigen Flächen für die erforderlichen Ausbauschritte der KVA werden gesichert. Ein allfälliger City-Hub Wertstoffumschlag im Umfeld der KVA wird in einer frühen Planungsphase der Gebietsentwicklung mitberücksichtigt.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Vororientierung |
| **Federführung* und Beteiligte:** | Stadtwerk*, AfS, DFI |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurz- bis mittelfristig (bis 2030) |
| **Querverweise:** | ► M.6 Urbane Logistik |

# V.2.2 Abwasserreinigungsanlage Hard

Bund und Kanton haben die gesetzlichen Bestimmungen über die Einleitbedingungen verschärft. Für die Einhaltung der neuen Bestimmungen ist der Bau einer weiteren Reinigungsstufe sowie die Adaption der bestehenden Anlagen notwendig. Gleichzeitig wird die Anlage fit für die Zukunft gemacht werden.

Mit den notwendigen Ausbauten stösst die Anlage an die Grenze der zonenkonformen Möglichkeiten. Die ARA ist standortgebunden und es kann ein grosses öffentliches Interesse nachgewiesen werden. Im Rahmen der Erweiterungsplanung ist eine Zonenplanrevision und eine Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig. Gefordert sind auch ökologische Ersatzmassnahmen, ein Rodungsgesuch und die Kompensation von Fruchtfolgeflächen.



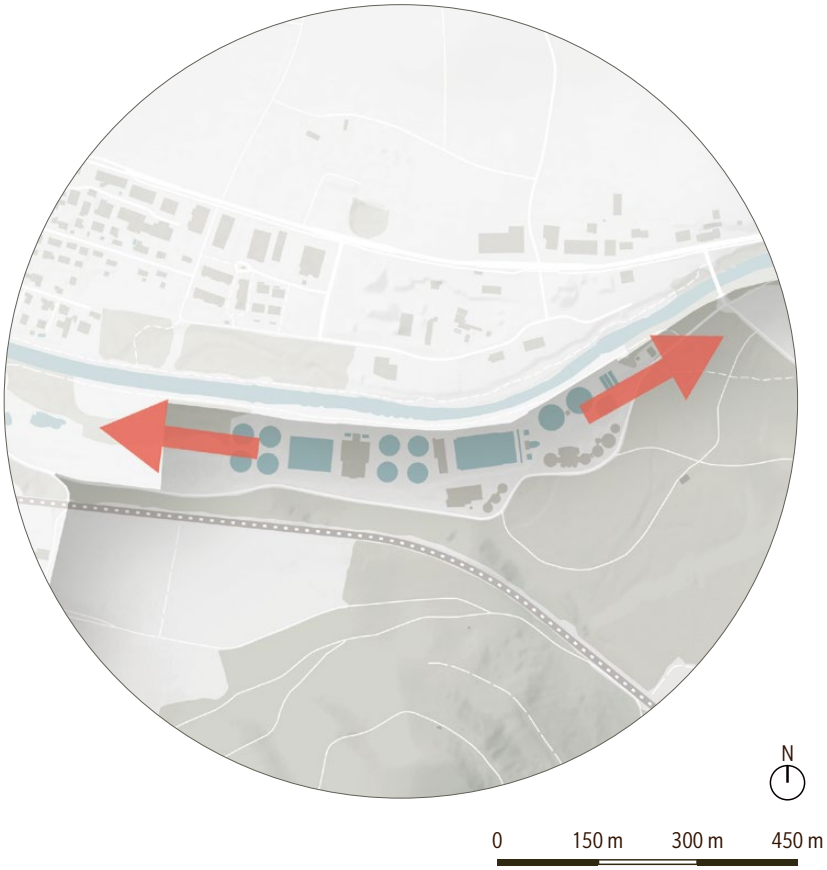
## Ziele und Grundsätze

- Nachweis Erweiterung ARA Hard unter Einbezug von kantonalen Fachstellen und Naturschutzverbänden;
- Aufwertungen im Umfeld ARA Hard, indem ein Ausgleich (naturräumlicher Mehrwert) für die zusätzlich benötigten Flächen geschaffen wird (► F.2.1.3 Kulturlandschaft im Stadtrandpark gestalten);
- Konkretisierung der notwendigen Erweiterungsflächen im Rahmen von konkreten Projekten.

## Zusammenspiel mit übergeordneten Planungen

Der Ausbau der ARA Hard wird zunächst im regionalen Richtplan verankert. Die Stadt strebt aufgrund des überregionalen Interesses an der Erweiterung der ARA Hard die Aufnahme im kantonalen Richtplan an.

# Entwicklungsabsichten ARA Hard (orientierend)




## V.2.2.1 Flächen zur Erweiterung ARA Hard sichern

Die notwendigen Flächen werden im Rahmen einer Zonenplanrevision gesichert. Zur Zonenplanänderung wird ein Gestaltungsplan mitsamt Umweltverträglichkeitsprüfung, einem Rodungsgesuch sowie Ersatzmassnahmen erarbeitet.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Festsetzung |
| **Federführung* und Beteiligte:** | AfS*, Stadtwerk, SGW, TBA, Immo |
| **Umsetzungshorizont:** | Kurzfristig (bis 2026) |
| **Querverweise:** | ► F.2.1.3 Kulturlandschaft im Stadtrandpark gestalten |

# V.2.3 Grüngutverwertung

Der Eintrag «Geilikerwiesen Grüngutverwertung» gemäss kommunalem Richtplan 1998 wird übernommen. Er ist Grundlage für den bestehenden Gestaltungsplan.

# V.3 Kreislaufwirtschaft



Kreislaufwirtschaft steht für eine nachhaltige Wirtschaft. Sie schont Ressourcen, nutzt erneuerbare Energie und stärkt die regionale Wertschöpfung, was die Stadt effizienter, klimaverträglicher und widerstandsfähiger macht.

Im Gegensatz zum heute verbreiteten System der linearen Produktionsprozesse hat die Kreislaufwirtschaft das Ziel, Material- und Energiekreisläufe zu schliessen. Die Nutzungs- und Lebensdauer von Ressourcen werden maximiert und Verluste minimiert. Zirkuläre Geschäftsmodelle beschränken sich nicht auf das Recycling von Sekundärrohstoffen. Sie integrieren vielmehr Kreislaufüberlegungen bereits in frühe Designphasen von Produkten und Dienstleistungen. Dadurch lassen sich Materialien und (graue) Energie nach der Nutzung wieder in beliebige vorgelagerte Phasen der Wertschöpfungskette zurückführen.

Die Kreislaufwirtschaft birgt damit ein hohes Innovationspotenzial und nachhaltige Wachstumschancen für eine Vielzahl von Unternehmen. Sie trägt zur Schaffung neuer Arbeitsplätze und zur Positionierung von Winterthur als Standort für Technologie und Innovation bei.

Rund die Hälfte der «Abfälle» sind heute schon Wertstoffe, welche in den Kreislauf zurückgeführt werden. Der Anteil der zurückgeführten Materialien wird in Zukunft zunehmen. Für die Bewirtschaftung dieser «Abfälle» gilt es, die Flächen sicherzustellen.

Die Sicherung von Flächen für entsprechende Infrastrukturen ist eine wichtige Voraussetzung für das Entstehen von kreislauforientierten Innovationsökosystemen. So können durch die räumliche Nähe von Wiederaufbereitung, Reparieren und Recyceln wertvolle Kooperationen entstehen. Der Ausbau von Recyclinghöfen hin zu Plattformen der Kreislaufwirt-

schaft und Wertstoffgewinnung (Urban Mining) sind Grundlage für die Erschliessung von in der Schweiz begrenzt verfügbaren Ressourcen.

Um das Klimaziel Netto-Null zu erreichen, bedarf es auch einer neuen Haltung im Umgang mit Gebäudeerneuerungen und Neubauten. Es gilt Rahmenbedingungen zu schaffen, welche den kreislauforientierten Umgang mit Materialien und Produkten im Bausektor fördern. Zudem hat das öffentliche Beschaffungswesen mit dem konsequenten Einkauf nach Kriterien der Kreislaufwirtschaft ein grosses Potential, den Transformationsprozess zu begünstigen.

## Ziele und Grundsätze

– Mit der Annahme von Art. 106a mit dem Randtitel «Stoffkreisläufe» in die Zürcher Kantonsverfassung hat die Stimmbevölkerung den Auftrag erteilt, dass Kanton und Gemeinden günstige Rahmenbedingungen für einen schonenden Umgang mit Rohstoffen, Materialien und Gütern sowie für die Schliessung von Stoffkreisläufen schaffen. Die Stadt möchte diesen Auftrag als strategisches Ziel und grundlegenden Leitgedanken in ihrer Planung verankern. Dazu setzt sie einen klaren strategischen Rahmen, der unter anderem die räumlichen, baulichen und materiellen Auswirkungen berücksichtigt und eine nachhaltige Nutzung von Materialien sowie die Vermeidung und Verwertung von Abfällen fördert. Die entsprechenden Vorgaben sollen in geeignete Planungs- und Steuerungsinstrumente – insbesondere den Richtplan und weitere Fachplanungen – integriert werden, um eine kohärente und wirkungsvolle Umsetzung sicherzustellen.



## V.3.1 Grundlagen zur Kreislaufwirtschaft erarbeiten

Erarbeitung von Grundlagen, welche die notwendigen strategischen, organisatorischen und prozessualen Voraussetzungen schafft, um die Kreislaufwirtschaft künftig systematisch in den städtischen Strategien und Abläufen zu verankern. Ziel davon ist es, durch eine koordinierte Zusammenarbeit eine wirksame und kohärente Umsetzung auf dem gesamten Stadtgebiet zu ermöglichen.
Auf Basis dieser Grundlagen kann beurteilt werden, welche spezifischen Massnahmen sinnvoll, fachlich abgestützt und langfristig wirkungsvoll sind. Die Kostenfolgen für die Stadt werden ausgewiesen.

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Ø |
| **Federführung* und Beteiligte:** | UGS*, TBA, Stadtwerk, AfS, StE |
| **Umsetzungshorizont:** | Mittelfristig (bis 2030) |

# V.4 Stromversorgung



Im kantonalen Richtplan werden bestehende oder geplante Kraftwerke, Unterwerke, sowie Hochspannungsleitungen (50 bis 220 kV) und Höchstspannungsleitungen (220 kV und mehr) aufgenommen. Ebenso werden die Planungsgrundsätze wie z. B. die Bündelung entlang bestehender und zukünftiger Infrastrukturanlagen sowie die Regel Hoch- und Höchstspannungsleitungen unterirdisch zu führen erarbeitet. In den untenstehenden Zielen und Grundsätzen wird die städtische Grundhaltung für die Hoch- und Höchstspannungsleitung für eine bessere Zusammenarbeit mit dem Kanton aufgeführt.

## Ziele und Grundsätze

- Die Stadt strebt gemeinsam mit übergeordneten Stellen an, Hochspannungsleitungen im Zuge von Erneuerungen möglichst unterirdisch zu verlegen.
- Umspannwerke sollen mittel- bis langfristig entsprechend dem technologischen Fortschritt verkleinert werden. Zudem ist zu prüfen, ob in stark wachsenden Gebieten zusätzlicher Raumbedarf für Strominfrastruktur besteht.

## V.4.1 Stromleitungen und Umspannwerke

- Die Stadt verfügt über Kenntnisse zur Lebensdauer und zum Erneuerungsbedarf von Hoch- und Mittelspannungsleitungen.
- Die Stadt kennt die Lebensdauer und den Erneuerungsbedarf der Umspannwerke.
- Die Stadt hat einen Überblick über den Bedarf an zusätzlicher Strominfrastruktur, insbesondere in Entwicklungsgebieten.
- Die Stadt klärt bei grösseren Infrastrukturprojekten, ob sich ein gleichzeitiges Verlegen von Strominfrastruktur aufdrängt (Bespiel A1 im Tunnel)

| | |
|---|---|
| **Koordinationsstand:** | Ø |
| **Federführung* und Beteiligte:** | Stadtwerk*, TBA, AfS |
| **Umsetzungshorizont:** | Daueraufgabe |

# Anhang

# Übersicht Massnahmen

| Kapitel | Nr. | Massnahme | Koordinationsstand | Federführung | Beteiligte | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **A Schwerpunkträume und starke Quartiere** | | | | | | |
| Winterthur Süd | | | | | | |
| | A.1.1.1 | Testplanung Winterthur Süd | Ø | AfS | TBA, SGW, StE | Mittelfristig (bis 2030) |
| | A.1.1.2 | Neue Sportflächen im Gebiet Auwiesen prüfen | Vororientierung | Sportamt | AfS, SGW | Langfristig (nach 2030) |
| | A.1.1.3 | Querung Dättnau – Nationalstrasse A1 – Bahnlinie – Reitplatz für den Fuss- und Veloverkehr | Vororientierung | TBA | AfS, AFM KT ZH, ASTRA | Langfristig (nach 2030) |
| Zürcherstrasse | | | | | | |
| | A.1.2.1 | Struktur- und Potenzialanalyse Zürcherstrasse erarbeiten | Ø | AfS | TBA, SGW, SBW, StE | Kurzfristig (bis 2026) |
| | A.1.2.2 | Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Zürcherstrasse umsetzen | Ø | TBA | AfS, SBW, SGW | Kurzfristig (bis 2026) |
| Stadtraum Hauptbahnhof | | | | | | |
| | A.1.3.1 | Testplanung und neuer Masterplan Stadtraum Hauptbahnhof | Ø | AfS | TBA, SBW, SGW, StE, SBB, Kanton | Kurzfristig (bis 2026) |
| | A.1.3.2 | Neue Fussverkehrsbrücke Hauptbahnhof Nord | Zwischenergebnis | AfS, TBA | SBB, Private Eigentümerschaften | Kurzfristig (bis 2026) |
| | A.1.3.3 | Strategie Veloparkierung HB umsetzen | Zwischenergebnis | TBA | AfS | Kurz- bis langfristig (bis nach 2030) |
| | A.1.3.4 | Prüfung Zweirichtungsverkehr St.-Georgen-/Museumsstrasse und Vergrösserung Fussgängerzone Altstadt | Vororientierung | TBA | AfS, SBW, SGW, StE, AFM KT ZH, Denkmalpflege | Kurzfristig (bis 2026) |
| | A.1.3.5 | «Highline» Hauptbahnhof | Vororientierung | AfS, TBA | SBB, Private | Mittelfristig (bis 2030) |
| Wissensquartier | | | | | | |
| | A.1.4.1 | Freiraumkonzept für grün-grau-blaues Netz im Wissensquartier erarbeiten | Ø | AfS | SGW, TBA , SIW | Kurzfristig (bis 2026) |
| | A.1.4.2 | Vision Zeughäuser und Teil der Zeughauswiesen konkretisieren | Ø | AfS | StE | Kurzfristig (bis 2026) |

| Kapitel | Nr. | Massnahme | Koordinationsstand | Federführung | Beteiligte | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Grüze Plus | | | | | | |
| | A.1.5.1 | Masterplan «Grüze Süd» erstellen | Ø | AfS | StE, SGW, TBA/AMO, SBW | Kurzfristig (bis 2026) |
| | A.1.5.2 | Gestaltungswettbewerb öffentlicher Raum Bahnhof Grüze Süd | Ø | AfS | SGW, TBA, SBB | Kurzfristig (bis 2026) |
| | A.1.5.3 | Verkehrskonzept Neuhegi/Grüze umsetzen | Vororientierung / Festsetzung | TBA | SBW, AfS, Kanton | Abhängig Massnahme |
| Oberwinterthur | | | | | | |
| | A.1.6.1 | Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Frauenfelderstrasse erarbeiten | Ø | TBA/AMO | AfS, SBW, SGW | Kurzfristig (bis 2026) |
| | A.1.6.2 | Zielbild Arbeitsplatzgebiet Bahnhof Oberwinterthur Nord erarbeiten | Ø | AfS | StE, TBA/AMO, SBW, SGW | Kurzfristig (bis 2026) |
| | A.1.6.3 | Testplanung Umfeld Bahnhof Oberwinterthur durchführen | Ø | AfS | Immo, SBB, TBA/AMO, SGW, SBW | Kurzfristig (bis 2026) |
| | A.1.6.4 | Gestaltungskonzept öffentlicher Raum Versorgungszentrum Römertor und Schiltwiesenplatz erarbeiten | Ø | AfS | TBA, SGW, SBW | Mittelfristig (bis 2030) |
| Wülflingen | | | | | | |
| | A.2.1.1 | Studienauftrag Neugestaltung öffentlicher Raum Ortskern Wülflingen durchführen | Ø | AfS | TBA, SGW, SBW | Kurzfristig (bis 2026) |
| | A.2.1.2 | Freiraum IPW aufwerten und vernetzen | Ø | AfS | SGW, TBA, AWEL, IPW | Mittelfristig (bis 2030) |
| | A.2.1.3 | Neuer Freiraum auf der Autobahnüberdeckung | Ø | AfS | SGW, TBA, ASTRA | Langfristig (nach 2030) |
| Neuhegi | | | | | | |
| | A.2.3.1 | Strassenraum Else-Züblin, Barbara-Reinhart-, Ida-Sträuli Strasse aufwerten | Ø | AfS | TBA, StE | Kurz- bis mittelfristig (bis 2030) |
| Seen | | | | | | |
| | A.2.4.1 | Masterplan Bahnhof Seen erarbeiten | Ø | AfS | TBA, SBW, SBB | Mittelfristig (bis 2030) |
| | A.2.4.2 | Entwicklungskonzept Zentrum Seen erarbeiten | Ø | AfS | TBA, SBW, StE | Langfristig (nach 2030) |
| | A.2.4.3 | Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Kanzleistrasse erarbeiten | Ø | TBA | AfS, SBW, SGW | Kurz- bis mittelfristig (bis 2030) |

| Kapitel | Nr. | Massnahme | Koordinationsstand | Federführung | Beteiligte | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **S Siedlung** | | | | | | |
| Bauliche Verdichtung und Transformation der Stadtstruktur | | | | | | |
| | S.1.1 | Bauliche Verdichtung und Transformation prüfen und mittels BZO/Gestaltungsplänen umsetzen | Abhängig Massnahme | AfS | AfB, StE, TBA, SBW, SGW, UGS | Differenziert je Gebiet |
| | S.1.2 | BZO-Revision Zentrumszonen | Festsetzung | AfS | AfB, SGW, StE | Kurzfristig (bis 2026) |
| Gebiete mit Zentrumsfunktion | | | | | | |
| | S.2.1.1 | Ausarbeitung eines Center Management-Konzepts | Ø | StE | AfS | Kurzfristig (bis 2026) |
| | S.2.1.2 | Publikumsorientierte Erdgeschoss-nutzungen sichern | Festsetzung | AfS | AfB, StE | Kurzfristig (bis 2026) |
| | S.2.1.3 | Umgang mit Erdgeschossen prüfen | Zwischenergebnis | AfS | AfB, StE | Kurz- bis langfristig (bis nach 2030) |
| | S.2.2.1 | Nutzungsvielfalt anstreben | Abhängig Massnahme | AfS | AfB, StE | Abhängig Massnahme |
| Arbeitsplatzgebiete | | | | | | |
| | S.3.1 | Gewerbe- und Industriegebiete verdichten | Zwischenergebnis | AfS | StE, AfB | Kurz- bis mittel-fristig (bis 2030) |
| | S.3.2 | Profilierung Arbeitsplatzgebiete | Ø | StE | AfS | Kurz- bis mittel-fristig (bis 2030) |
| Ortsbildschutz | | | | | | |
| | S.5.1 | «Drei-Schritte-Methodik» erarbeiten und flächendeckend anwenden | Vororientierung | AfS | AfB | Kurzfristig (bis 2026) |
| **F Freiraum** | | | | | | |
| Innerstädtischer Freiraum | | | | | | |
| | F.1.1.1 | Alleenkonzept umsetzen und weiterentwickeln | Ø | SGW | TBA, AfS | Kurz- bis mittel-fristig (bis 2030) |
| | F.1.1.2 | Regenwassermanagement nach Schwammstadt-Grundsätzen erarbeiten | Ø | TBA | UGS, SGW, AfS | Kurzfristig (bis 2026) |
| | F.1.2.1 | Freiraumstrategie erarbeiten | Ø | SGW | AfS, TBA, StE, Sportamt | Kurzfristig (bis 2026) |
| | F.1.2.2 | Konzept für einen nachhaltigen städtischen Baumbestand sowie den Schutz stadteigener Bäume erarbeiten | Ø | SGW | AfS, TBA | Kurzfristig (bis 2026) |

| Kapitel | Nr. | Massnahme | Koordinationsstand | Federführung | Beteiligte | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | F.1.2.3 | Spielplatzversorgungsplan erarbeiten | Ø | SGW | DSS, AfS | Mittelfristig (bis 2030) |
| | F.1.2.4 | BZO-Revision zur Klimaanpassung | Vororientierung | AfS | SGW, AfB, UGS, TBA | Kurz- bis mittelfristig (bis 2030) |
| | F.1.3.1 | Leitbild Naherholung Töss weiter umsetzen | Zwischenergebnis | TBA, AfS | Sportamt, AWEL ZH, Grundeigentümer, SGW | Abhängig Massnahme |
| | F.1.3.2 | Projekt Gewässeraufwertung Mattenbach erarbeiten | Vororientierung | TBA, AfS | SGW, AWEL ZH | Kurzfristig (bis 2026) |
| | F.1.3.3 | Leitbild für Eulach erarbeiten | Ø | AfS | TBA, SGW, AWEL ZH | Mittelfristig (bis 2030) |
| | F.1.3.4 | Leitbild für Riedbach erarbeiten | Ø | AfS | TBA, SGW, AWEL ZH | Mittelfristig (bis 2030) |
| | F.1.3.5 | Kommunale Fliessgewässer revitalisieren | Vororientierung | TBA | AfS, SGW, AWEL ZH | Mittelfristig (bis 2030) |
| | F.1.4.1 | Kaltluftversorgung im Siedlungsgebiet sicherstellen | Zwischenergebnis | AfS | AfB, SGW | Kurz- bis mittelfristig (bis 2030) |
| Stadtrandpark und Schwerpunkträume Freiraum | | | | | | |
| | F.2.1.1 | Püntenareale Rosenberg, Neuwiesen und Waldegg zugänglicher machen | Vororientierung | Immo | Püntenvereine, SGW | Mittelfristig (bis 2030) |
| | F.2.1.2 | Biodiversität im Stadtrandpark verbessern | Vororientierung | SGW | Immo | Mittelfristig (bis 2030) |
| | F.2.1.3 | Kulturlandschaft im Stadtrandpark gestalten | Vororientierung | SGW | Immo | Mittelfristig (bis 2030) |
| | F.2.1.4 | Aktualisierung der Freihalte- und Erholungsgebiete in Richtplan und BZO | Zwischenergebnis | AfS | SGW, AfB, StE | Kurzfristig (bis 2026) |
| | F.2.1.5 | Empfindlicher Siedlungsrand in Nutzungsplanung überprüfen | Vororientierung | AfS | SGW | Kurzfristig (bis 2026) |
| | F.2.1.6 | Waldfunktionenplan zu einer verbindlichen Plangrundlage weiterentwickeln | Vororientierung | SGW | Sportamt, ALN ZH | Kurzfristig (bis 2026) |
| | F.2.1.7 | Konzept für Umgang mit Frucht-folgeflächen erarbeiten | Ø | AfS | Immo | Kurzfristig (bis 2026) |
| | F.2.2.1 | Allmend Schützenwiese als vielfältigen Freizeit- und Erholungsraum weiterentwickeln | Vororientierung | Sportamt, Immo | AfS, TBA, SGW, Püntenvereine | Mittelfristig (bis 2030) |
| | F.2.2.2 | Entwicklungskonzept für Erholungswald Brüelberg | Ø | SGW | Sportamt, ALN ZH | Mittelfristig (bis 2030) |

| Kapitel | Nr. | Massnahme | Koordinationsstand | Federführung | Beteiligte | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | F.2.3.1 | Allmend Grüzefeld weiterentwickeln | Ø | AfS | SGW, StE, Sportamt | Kurzfristig (bis 2026) |
| | F.2.4.1 | Masterplan Erholungsgebiet Rosenberg umsetzen | Zwischenergebnis | AfS, SGW, TBA, Immo | StE, Private | Kurzfristig (bis 2026) |
| | F.2.5.1 | Wildpark weiterentwickeln | Ø | SGW | Immo, AfS | Mittelfristig (bis 2030) |
| Regiopark | | | | | | |
| | F.3.1 | Städtisches Landwirtschaftskonzept im Hinblick auf Netto Null 2040 überarbeiten | Ø | Immo | SGW | Mittelfristig (bis 2030) |
| | F.3.2 | Vernetzungsprojekte weiterentwickeln | Ø | SGW | Immo, involvierte Landwirtschafts-betriebe | Daueraufgabe |
| | F.3.3 | Naturräumliche Erholungs-landschaften entwickeln | Ø | SGW | AfS, Immo, | Mittelfristig (bis 2030) |
| Naturschutz und Biodiversität | | | | | | |
| | F.4.1 | Kerngebiete der ökologischen Infrastruktur langfristig sichern und qualitativ weiterentwickeln | Vororientierung | SGW | Immo | Kurzfristig (bis 2026) |
| | F.4.2 | Kerngebiete der ökologischen Infrastruktur mit Trittsteinbiotopen ergänzen und mit ökologischen Korridoren vernetzen | Vororientierung | SGW | AfS, TBA, Immo, DSS, AWEL ZH, ALN ZH | Mittelfristig (bis 2030) |
| | F.4.3 | Biodiversität im Siedlungsraum fördern | Ø | SGW | AfS, TBA, Immo, DSS, AWEL ZH, ALN ZH | Daueraufgabe |
| **M Mobilität** | | | | | | |
| Gesamtstrategie Mobilität | | | | | | |
| | M.1.1 | Regionales Verkehrsmanagement und Busbeschleunigung umsetzen | Festsetzung | TBA | SBW, Kanton, AfS | Festsetzung |
| | M.1.2 | Städtische Mobilitätsstrategie weiterentwickeln | Ø | TBA | SBW, AfS, StE, Kanton | Mittelfristig (bis 2030) |
| | M.1.3 | Strassennetz gemäss «Kammern-Prinzip» weiterentwickeln | Ø | TBA | SBW, AfS, Kanton, ASTRA | Mittel- bis lang-fristig (bis nach 2030) |
| Fussverkehr | | | | | | |
| | M.2.1 | Fussverkehrsteppiche: Fusswegnetz verdichten und attraktivieren | Zwischenergebnis | TBA | SBW, SGW, AfS, AFM KT ZH | Daueraufgabe |
| | M.2.2 | Kommunale Fuss- und Wanderwege erstellen | Abhängig Massnahme | Abhängig Massnahme | TBA, SWG, SBW, AfS, Immo | Abhängig Massnahme |

| Kapitel | Nr. | Massnahme | Koordinationsstand | Federführung | Beteiligte | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Veloverkehr | | | | | | |
| | M.3.1 | Winterthurer Veloroutennetz erstellen | Festsetzung | TBA | AFM KT ZH | Mittelfristig (bis 2030) |
| | M.3.2 | City-Ring und äusserer Ring realisieren | Vororientierung | TBA | AFM KT ZH | Mittelfristig (bis 2030) |
| | M.3.3 | Velonetz und Standards konkretisieren | Vororientierung | TBA, SGW | AFM KT ZH, RWU | Kurz- bis mittelfristig (bis 2030) |
| | M.3.4 | Kommunale Velowege (Basisverbindungen) erstellen | Abhängig Massnahme | TBA | SBB, Immo | Abhängig Massnahme |
| Öffentlicher Verkehr | | | | | | |
| | M.4.1 | Angebotsstrategie aktualisieren | Ø | SBW | AfS, TBA, Kanton, SBB, ZVV | Kurz- bis mittelfristig (bis 2030) |
| | M.4.2 | Standort für zweites Busdepot sichern | Vororientierung | AfS, SBW | TBA, Immo | Mittelfristig (bis 2030) |
| | M.4.3 | Vertiefungsstudien Buslinienverlängerungen erarbeiten | Ø | SBW | TBA, AfS, ZVV | Kurzfristig (bis 2026) |
| | M.4.4 | Vertiefungsstudie Schienengebundene ÖV-Strategie | Ø | TBA | Stadtbus, AfS, ZVV | Mittelfristig (bis 2030) |
| Motorisierter Individualverkehr (MIV) | | | | | | |
| | M.5.1 | Zielbild Temporegime schrittweise umsetzen | Festsetzung | TBA | SBW, Kanton | Kurz- bis Langfristig (bis nach 2030) |
| | M.5.2 | Verkehrsberuhigung Breitestrasse – Unterer Deutweg | Vororientierung | TBA | SBW, AfS, Kanton | Kurz- bis mittelfristig (bis 2030) |
| Urbane Logistik | | | | | | |
| | M.6.1 | Grundlagen urbane Logistik erarbeiten | Ø | StE | AfS, TBA | Kurz- bis mittelfristig (bis 2030) |
| | M.6.2 | Vertiefungsstudie Micro-Hubs erarbeiten | Ø | AfS | TBA, StE, SBB | Mittelfristig (bis 2030) |
| | M.6.3 | Sicherung der Anschlussgeleise mit Baulinien prüfen | Zwischenergebnis | AfS | TBA, Immo | Kurz- bis mittelfristig (bis 2030) |
| Kombinierte Mobilität und Parkierung | | | | | | |
| | M.7.1 | Aufbau neue Fachstelle für nachhaltige Mobilität | Ø | TBA | UGS, SBW, AfS, Stadtwerk, StE | Kurzfristig (bis 2026) |
| | M.7.2 | Strategie und Weiterentwicklung Sharing Angebote | Ø | noch offen | Stapo | Kurz- bis mittelfristig (bis 2030) |
| | M.7.3 | Parkraumplanung weiterentwickeln | Zwischenergebnis | TBA | AfS, Stapo | Kurz- bis mittelfristig (bis 2030) |

| Kapitel | Nr. | Massnahme | Koordinationsstand | Federführung | Beteiligte | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | M.7.4 | Parkierungskonzept E-Mobilität erarbeiten | Ø | TBA | Stadtwerk, AfS, StE | Kurzfristig (bis 2026) |
| | M.7.5 | Autoarmes/autofreies Wohnen, Mobilitätskonzepte fördern | Zwischenergebnis | TBA | AfS, AfB, UGS | Kurz- bis mittelfristig (bis 2030) |
| **Ö Öffentliche Bauten und Anlagen** | | | | | | |
| Sicherheitsbauten | | | | | | |
| | Ö.1.1 | Standortstrategie Schutz & Intervention Winterthur | Ø | SIW | AfS, TBA | Kurzfristig (bis 2026) |
| Alter und Pflege | | | | | | |
| | Ö.2.1 | Alterszentrum Adlergarten als Schlüsselprojekt Immobilienstrategie und Vorzeigeprojekt für Quartierversorgung | Festsetzung | AfS | Alter und Pflege | Mittelfristig (bis 2030) |
| | Ö.2.2 | Machbarkeitsstudie für das Alterszentrum Oberi: Synergien schaffen mit der Schulraumplanung | Ø | Alter und Pflege | AfS | Kurzfristig (bis 2026) |
| Volksschule | | | | | | |
| | Ö.3.1 | Schulanlagen: Neuer Standort, Standorterweiterung und Koordinationsbedarf | Abhängig Massnahme | Schulbauten | AfS | Abhängig Massnahme |
| | Ö.3.2 | Standorte für neue Schulanlagen sichern in den Prognoseeinheiten Oberi-Nordwest (1), Töss-Dorf (2), Oberi-Hegi/Mattenbach (3), Oberi-Hegi (4) und Stadt (5) | Vororientierung | Schulbauten | AfS | Kurzfristig (bis 2026) |
| Sportanlagen | | | | | | |
| | Ö.4.1 | Sportanlagen: neuer Standort, Standortsicherung und Standorterweiterung | Abhängig Massnahme | Sportamt, Schulbauten | AfS | Abhängig Massnahme |
| | Ö.4.2 | Standortsicherung Kleinstadion Rasensportanlage | Vororientierung | Sportamt | | Kurzfristig (bis 2026) |
| | Ö.4.3 | Masterplan Erholungsgebiet Reitplatz | Ø | Sportamt | STG, AfS, TBA | Mittelfristig (bis 2030) |
| | Ö.4.4 | Masterplan Sportpark Deutweg erarbeiten | Ø | Sportamt | AfS, StE, SGW, TBA | Kurzfristig (bis 2026) |
| | Ö.4.5 | Standortsicherung neues Hallenbad | Zwischenergebnis | Sportamt | AfS | Kurzfristig (bis 2026) |

| Kapitel | Nr. | Massnahme | Koordinationsstand | Federführung | Beteiligte | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ö.4.6 | Sportanlage Sporrer | Vororientierung | Sportamt | | Kurzfristig (bis 2026) |
| | Ö.4.7 | «Campus Schützenwiese» | Ø | AfS | Sportamt, Schulbauten, Stadtwerk, Stapo, TBA/AMO, SGW | Kurzfristig (bis 2026) |
| Kultur und Begegnung | | | | | | |
| | Ö.5.1 | Quartieranlagen | Abhängig Massnahme | Abhängig Massnahme | Abhängig Massnahme | Abhängig Massnahme |
| Werkbauten | | | | | | |
| | Ö.6.1 | Werkbauten: Koordinationsbedarf | Abhängig Massnahme | Abhängig Massnahme | Abhängig Massnahme | Abhängig Massnahme |
| **V Ver- und Entsorgung** | | | | | | |
| Versorgung | | | | | | |
| | V.1.1 | Energiezentrale PP-Schützenwiese | Vororientierung | Stadtwerk | AfS, TBA, DSS | Kurzfristig (bis 2026) |
| | V.1.2 | Energiezentrale KVA mit Heizwerk | Vororientierung | Stadtwerk | AfS, DSS, TBA | Kurzfristig (bis 2026) |
| | V.1.3 | Stütz-und Redundanz-Heizwerk Oberwinterthur | Vororientierung | Stadtwerk | AfS, TBA | Kurzfristig (bis 2026) |
| | V.1.4 | Stütz-und Redundanzzentrale Waser | Vororientierung | Stadtwerk | AfS, TBA | Kurzfristig (bis 2026) |
| Entsorgung | | | | | | |
| | V.2.1.1 | Flächen zur Erweiterung KVA sichern | Vororientierung | Stadtwerk | AfS, DFI | Kurz- bis mittelfristig (bis 2030) |
| | V.2.2.1 | Flächen zur Erweiterung ARA Hard sichern | Festsetzung | AfS | Stadtwerk, SGW, TBA, Immo | Kurzfristig (bis 2026) |
| Kreislaufwirtschaft | | | | | | |
| | V.3.1 | Grundlagen zur Kreislaufwirtschaft erarbeiten | Ø | UGS | TBA, Stadtwerk, AfS, StE | Mittelfristig (bis 2030) |
| Stromversorgung | | | | | | |
| | V.4.1 | Stromleitungen und Umspannwerke | Ø | Stadtwerk | TBA, AfS | Daueraufgabe |

# Glossar

### Stadt der kurzen Wege
Innert kurzer Zeit zu Fuss oder mit dem Velo alles erreichen, was es für den Alltag braucht – das ist die Idee der Stadt der kurzen Wege. Winterthur bietet diese Qualität in vielen seiner Quartiere schon heute. Der Kommunale Richtplan zeigt auf, wie diese Stärke weiter ausgebaut wird und noch mehr attraktiver Lebensraum entstehen soll.

### Agglomerationsprogramm
Mit dem Programm Agglomerationsverkehr fördert der Bund in den Agglomerationen eine kohärente Verkehrs- und Siedlungsplanung. Voraussetzung für die Förderung durch den Bund ist ein durch eine Trägerschaft (Gemeinden, Regionen, Kantone) erarbeitetes Agglomerationsprogramm. Es legt die Strategien zur Entwicklung der Agglomeration fest, koordiniert die beteiligten Akteure und definiert konkrete Massnahmen in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft) zur Umsetzung der Strategien.

### Arealentwicklung
Städtebauliche Entwicklung von Arealen mithilfe von Planungsinstrumenten.

### Aufzonung
Erhöhung des zulässigen Nutzungsmasses eines bestimmten Grundstücks.

### Bauliche Verdichtung
Erhöhung der Nutzungsintensität durch bauliche Entwicklung im bestehenden Siedlungsgebiet.

### Bau- und Zonenordnung
Die Bau- und Zonenordnung (BZO) der Stadt Winterthur regelt eigentümerverbindlich das Mass der Überbaubarkeit und die Nutzweise von Grundstücken, soweit diese nicht abschliessend durch eidgenössisches oder kantonales Recht (z. B. Planungs- und Baugesetzt) bestimmt sind.

### City-Hubs
City-Hubs sind die Zugangstore für die Ver- und Entsorgung urbaner Räume. Für den Umschlag von Gütern von der Schiene auf die Strasse bestehen je nach Warenart unterschiedliche Anforderungen an Layout und Infrastruktur der Umschlaganlage.

### Einzonung
Änderung der Nutzungszonenzuweisung eines bestimmten Grundstücks von einer Nicht-Bauzone zu einer Bauzone.

### Fruchtfolgeflächen
Qualitativ bestgeeignetes ackerfähiges Kulturland.

### Grün-grau-blaues Netz
Die innere Landschaft («Grün-Grau-Blaues Netz») im Siedlungsgebiet aus bedeutsamen Parkanlagen, Grünflächen, Strassenräumen, Plätzen, Wegen und Gewässerläufen sorgt für ein Funktionieren der Stadt, dient urbaner Lebensqualität aber auch einer ökologischen Vernetzung.

### ISOS, KOBI
Das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) und das kantonale Inventar der schutzwürdigen überkommunalen Ortsbilder (KOBI) sind Grundlageninstrumente, welche den Behörden helfen, baukulturelle Werte zu erkennen und langfristig zu sichern. Als wichtige Grundlage für die Planung dienen sie dazu, Konzepte für die zukünftige Entwicklung und Erhaltung einer Ortschaft zu erarbeiten.

### IVHB
Mit der interkantonalen Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe soll erreicht werden, dass Baubegriffe kantonsübergreifend gleich verstanden und verwendet werden. Dies bedingt neben der Anpassung der kantonalen Baugesetze auch die Anpassung der kommunalen Bauordnung.

### Kommunaler Energieplan

Der kommunale Energieplan ist ein behördenverbindlicher Richtplan, der die Wärmeversorgung der Stadt Winterthur koordiniert. Er gibt Planungssicherheit und verhindert Doppelerschliessungen von Quartieren. In Winterthur ist der neue Energieplan auf die Klimaneutralität der Stadt bis 2040 ausgelegt.

### Kreislaufwirtschaft

In der Kreislaufwirtschaft werden Produkte und Materialien im Umlauf gehalten. Dadurch werden im Vergleich zum linearen Wirtschaftssystem weniger Primärrohstoffe verbraucht. Zudem bleibt der Wert der Produkte länger erhalten, und es fällt weniger Abfall an. Kreislaufwirtschaft ist ein ganzheitlicher Ansatz, der den gesamten Kreislauf betrachtet: Von der Rohstoffgewinnung, über das Design, die Produktion und die Distribution eines Produkts bis zu seiner möglichst langen Nutzungsphase und zum Recycling (vgl. Definition Bundesamt für Umwelt BAFU).

### Letzte Meile

Letzte Meile wird die letzte Etappe der Transportkette bezeichnet und beinhaltet die Komponenten eines City-Hubs, den Transport der Ware und die Übergabe an die Empfängerin oder den Empfänger resp. das Deponieren in einer Bedien- /Abholstation. Relevant sind neben dem Transport auch Standorte, logistische Dienstleistungen (Heimlieferung, Abholung, Lagerung etc.) und Versorgungsaspekte.

### Micro-Hubs

Micro-Hubs dienen der Feinverteilung von Gütern und bilden für bestimmte Warengruppen bzw. Güterarten die Logistikplattform auf Quartierebene. Sie stellen ein Bindeglied zwischen City-Hubs und den Endverbrauchenden dar.

### MIV

Allgemein wird unter Motorisiertem Individualverkehr Personenkraftwagen (Autos), Lieferwagen, Lastwagen und Motorräder verstanden.

### Mobility as a Service

Bei Mobility as a Service begreift man die Mobilität über die gesamte Reisekette als Dienstleistung, unabhängig vom Verkehrsmittel (Taxi, ÖV, Velo etc.). Für eine Reise ist nicht ein spezifisches Verkehrsmittel entscheidend, sondern, dass wir uns von A nach B bewegen möchten. Mit diesem Ansatz soll aufgrund verschiedener verknüpfter Mobilitätsdienste ein Vorteil gegenüber dem Transport mit eigenen Fahrzeugen erzielt werden.

### Modal Split

Als Modal Split wird die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel bezeichnet. Mit dem Modal Split bzw. der durch die Stadtbevölkerung zurückgelegten Wege lässt sich, dass Mobilitätsverhalten der Winterthurer Bevölkerung abbilden.

### Pünten

Winterthurer Ausdruck für Familiengarten oder Schrebergärten.

### Schwerpunkträume

Winterthur beabsichtigt, das Wachstum zukünftig auf das urbane Rückgrat zu lenken. Innerhalb des Rückgrats liegt der Fokus auf Gebieten mit besonderem Potenzial für Wachstum und Verdichtung, den sogenannten Schwerpunkträumen. Die sechs Schwerpunkträume sind: Winterthur Süd, Zürcherstrasse, Stadtraum Hauptbahnhof, Wissensquartier, Grüze Plus und Oberwinterthur.

### Stadtrandpark

Der unmittelbar an den Siedlungsrand anknüpfende grüne Saum rund um die Stadt ist ein Alleinstellungsmerkmal von Winterthur. Dieser Stadtrandpark ist Winterthurs grüner Rahmen. Die Entwicklung des durchgehenden Stadtrandparks zu einem Naherholungs-, Natur- und Erlebnisraum ist ein Schlüsselelement der städtischen Freiraumplanung.

### Stadtstruktur
Grundgerüst der Stadt bestehend aus Bebauung und Freiraum.

### Starke Quartiere
Die Konzentration des Wachstums auf das urbane Rückgrat ermöglicht eine behutsame und qualitative Weiterentwicklung der Quartiere innerhalb der heutigen Dimensionen (ohne Wachstumsdruck). Dadurch werden die Charakteristiken der einzelnen Quartiere und deren Angebote erhalten und gestärkt.

### Umzonung
Änderung der Nutzungszonenzuweisung für ein bestimmtes Grundstück.

### Urbane Logistik
Unter dem Begriff der urbanen Logistik im weiteren Sinne versteht man sämtliche Massnahmen und Konzepte im städtischen und regionalen Güterwirtschaftsverkehr, die zu einer Verbesserung der Effizienz und Umweltverträglichkeit des Güterwirtschaftsverkehrs beitragen.

### Urbanes Rückgrat
Das zukünftige Wachstum wird zu grossen Teilen auf den Kernbereich Winterthurs gelenkt, der als urbanes Rückgrat bezeichnet wird. Wirbelsäulenartig erstreckt es sich von Töss, über die Bereiche Zürcherstrasse, Gleiskorridor, Kernstadt, Grüze, Neuhegi bis Oberwinterthur. Dem urbanen Rückgrat wird ein grosses Potenzial beigemessen, um stadtverträglich dichter zu bauen und städtische Qualitäten zu fördern.

### Zersiedelung
Ungeregelte und unstrukturierte Bebauung ausserhalb des zusammenhängenden Siedlungsgebiets.

# Abkürzungen Verwaltungsstellen

| | |
|---|---|
| AfB | Amt für Baubewilligungen, Stadt Winterthur |
| AFM KT ZH | Amt für Mobilität, Kanton Zürich |
| AfS | Amt für Städtebau, Stadt Winterthur |
| ALN | Amt für Landschaft und Natur, Kanton Zürich |
| ASTRA | Bundesamt für Strassen |
| AWEL | Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft, Kanton Zürich |
| DSS | Departement Schule und Sport, Stadt Winterthur |
| TBA | Tiefbauamt, Stadt Winterthur |
| TBA/AMO | Tiefbauamt, Abteilung Mobilität, Stadt Winterthur |
| Immo | Immobilien, Stadt Winterthur |
| RWU | Zweckverband Regionalplanung Winterthur und Umgebung |
| SBB | Schweizerische Bundesbahnen |
| SBW | Stadtbus Winterthur, Stadt Winterthur |
| SGW | Stadtgrün Winterthur, Stadt Winterthur |
| SIW | Schutz und Intervention, Stadt Winterthur |
| StE | Amt für Stadtentwicklung, Stadt Winterthur |
| Stapo | Stadtpolizei, Stadt Winterthur |
| UGS | Umwelt- und Gesundheitsschutz, Stadt Winterthur |
| VePo | Verwaltungspolizei, Stadt Winterthur |

**Herausgeberin**
Stadt Winterthur
Departement Bau und Mobilität
Amt für Städtebau
Raumentwicklung

**Beteiligte Bereiche der Stadt Winterthur**
Amt für Städtebau (Projektleitung)
Alter und Pflege
Amt für Stadtentwicklung
Amt für Baubewilligungen
Immobilien
Schulamt
Schutz und Intervention
Soziale Dienste
Sportamt
Stadtbus Winterthur
Stadtgrün Winterthur
Stadtkanzlei
Stadtwerk Winterthur
Tiefbauamt
Umwelt- und Gesundheitsschutz
Geomatik- und Vermessungsamt

Winterthur, August 2024

Stadt Winterthur

**Online finden Sie die Richtplanunterlagen und Details zum Informationsangebot:**

**stadt.winterthur.ch/richtplan**

**Kontakt**

Stadt Winterthur
Amt für Städtebau

Pionierstrasse 7
8403 Winterthur
Tel. 052 267 54 62
staedtebau@win.ch