Stadt Winterthur

Kommunaler Richtplan Winterthur

Erläuterungen

April 2026,
Stand Festsetzung Stadtparlament

Räumliche Entwicklungsperspektive
WINTERTHUR 2040

Inhalt

Einleitung 4

Räumliche Entwicklung Stadt Winterthur 5

Räumliche Entwicklung im Zeitraffer 5
Netto-Null 2040 10
Mehrwertausgleich 11
Grundlagen 12

A Schwerpunkträume und starke Quartiere 15

A.1 Schwerpunkträume 16
A.1.1 Winterthur Süd 17
A.1.2 Zürcherstrasse 19
A.1.3 Stadtraum Hauptbahnhof 20
A.1.4 Wissensquartier 23
A.1.5 Grüze Plus 25
A.1.6 Oberwinterthur 27
Grundlagen Kapitel A 29

S Siedlung 31

S.1 Bauliche Verdichtung und Transformation 32
S.5 Ortsbildschutz 42
Grundlagen Kapitel S 60

F Freiraum 63

F.1.1 Wege, Strassen, Plätze 64
F.1.2 Grün- und Freiflächen 67
F.1.3 Gewässer 70
F.1.4 Kaltluftversorgung 71
F.2.1 Stadtrandpark 73
F.4 Naturschutz und Biodiversität 75
Grundlagen Kapitel F 77

M Mobilität 81

M.1 Gesamtstrategie Mobilität 82
M.2 Fussverkehr 85
M.3 Veloverkehr 87
M.4 Öffentlicher Verkehr 88
M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV) 90
M.6 Urbane Logistik 93
M.7 Kombinierte Mobilität und Parkierung 97
Grundlagen Kapitel M 98

Ö Öffentliche Bauten und Anlagen 101

Ö Öffentliche Bauten und Anlagen 102
Ö.2 Alter und Pflege 105
Ö.3 Volksschule 107
Ö.4 Sportanlagen 108
Grundlagen Kapitel Ö 109

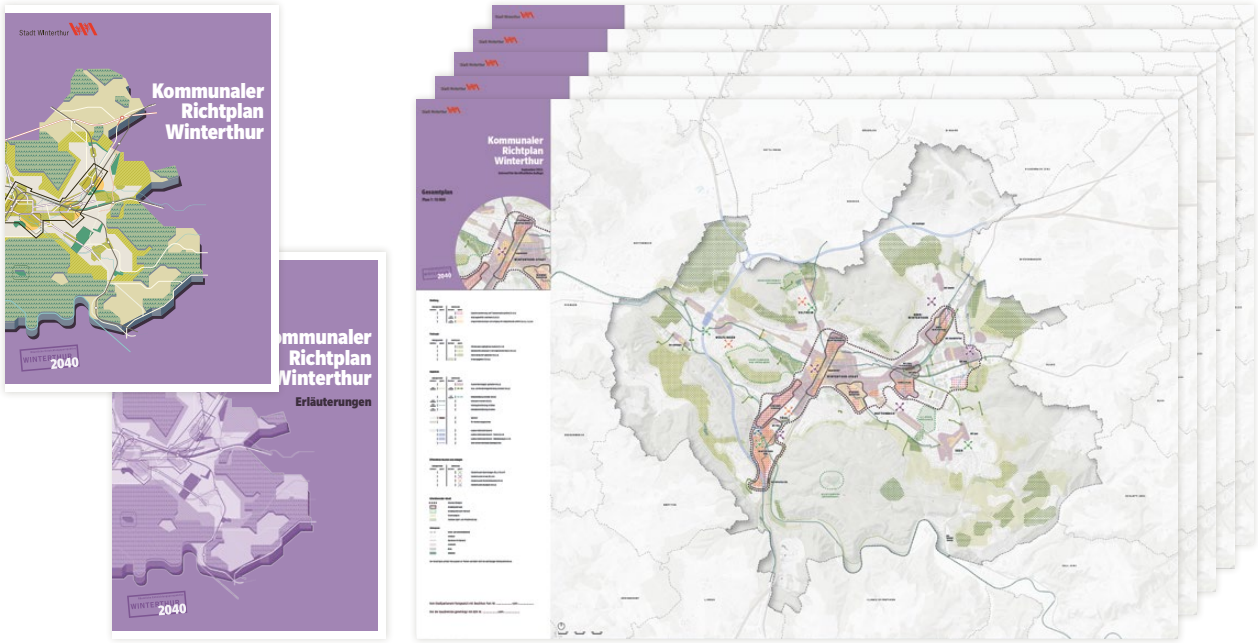
V Ver- und Entsorgung 111

V Ver- und Entsorgung 112
V.1 Kommunaler Energieplan 112
V.2 Abwasserreinigungsanlage ARA Hard 113
Grundlagen Kapitel V 114

Anhang 117

Umgang mit dem kommunalen Richtplan 1998 118

Einleitung



Der revidierte Richtplan der Stadt Winterthur besteht aus dem Richtplantext, den Erläuterungen sowie fünf Richtplankarten (Gesamtkarte, Karten Mobilität).

Die vorliegenden «Erläuterungen» ergänzen den Richtplantext in einzelnen Kapiteln (und Unterkapiteln). In diesem Sinne handelt es sich nicht um ein abgerundetes Produkt, sondern um vertiefende Aussagen zu bestimmten Themen. Im Richtplantext ist jeweils markiert, welche Kapitel separat erläutert werden.

Während der Richtplantext alle behördenverbindlichen Teile des Richtplans umfasst und in künftigen (Teil-)Revisionen weiterentwickelt wird, handelt es sich bei den Erläuterungen um eine Art Momentaufnahme: Die Ausgangssituationen und Herausforderungen werden aus heutiger Sicht beschrieben und bleiben auf dem heutigen Stand «eingefroren». D. h. bei künftigen Revisionen werden jeweils neue Erläuterungen erarbeitet.

Richtplankarten zeichnen sich in der Regel dadurch aus, dass alle verbindlichen Inhalte kartografisch höchst anspruchsvoll übereinandergelegt wurden, sodass die räumlichen Zusammenhänge (gerade noch) erkennbar sind. Im Unterschied dazu beschränkt sich die vorliegende Gesamtkarte auf die wesentlichen räumlichen Aussagen/Gesamtzusammenhänge. Das Instrument, welches erlauben wird, die Richtplan-Themen/Layer vollständig abzurufen und gezielt übereinander zu legen, ist der online Stadtplan (ab Inkraftsetzung).

Die Broschüre «Kommunaler Richtplan Winterthur – eine kurze Einführung» erklärt schliesslich die Funktionsweise des Planungsinstruments Richtplan anhand konkreter Beispiele.

Räumliche Entwicklung Stadt Winterthur

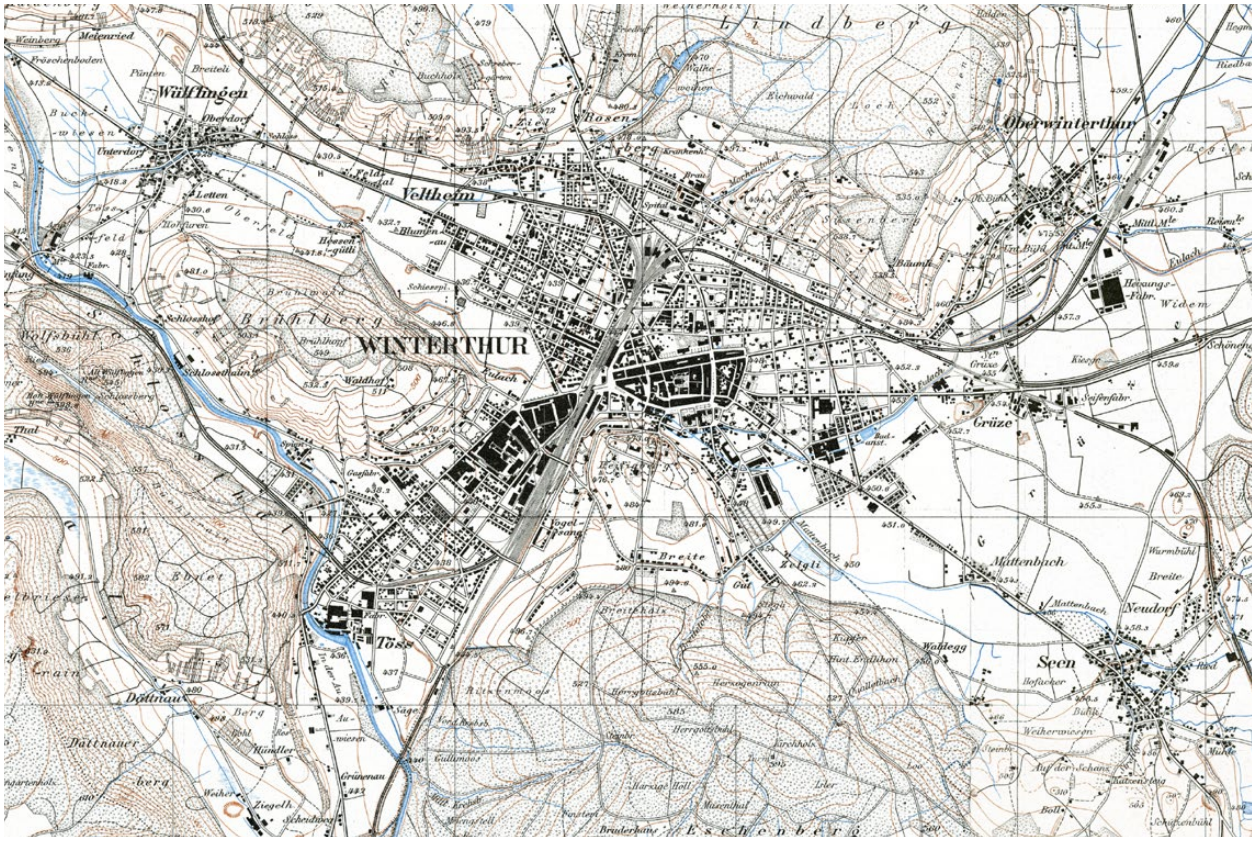
Winterthurs charakteristische «Berge» und «Täler» entstanden während der letzten Eiszeit im Gebiet, wo der Rheingletscher aus dem Bündner- und der Linthgletschers aus dem Glarnerland aufeinandertrafen. Die Topographie prägt zusammen mit dem Wald, der rund 40 % der Fläche ausmacht, ganz entscheidend die räumliche Entwicklung.

Räumliche Entwicklung im Zeitraffer

Winterthur ist flächenmässig die zweitgrösste Stadt der Schweiz, einwohnermässig mit etwas mehr als 120 000 Einwohnerinnen und Einwohnern die sechstgrösste. Die Siedlungsentwicklung vollzog sich in den letzten 150 Jahren zuerst im «Talboden», wo die ursprünglich politisch selbständigen Acker- und Weinbauerndörfer Wülflingen, Veltheim, Töss, Oberwinterthur und Seen Schritt für Schritt mit der Kernstadt zusammenwuchsen. In der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts ergriff die bauliche Entwicklung verstärkt auch die Hanglagen. Die Ebene zwischen den Hügeln ist zudem stark geprägt durch Verkehrsinfrastrukturen, welche – mit Ausnahme der Autobahn – ein radiales, auf das Stadtzentrum zulaufendes System bilden. Im Unterschied zu vielen anderen Städten besitzt Winterthur praktisch keine Agglomeration.

1922

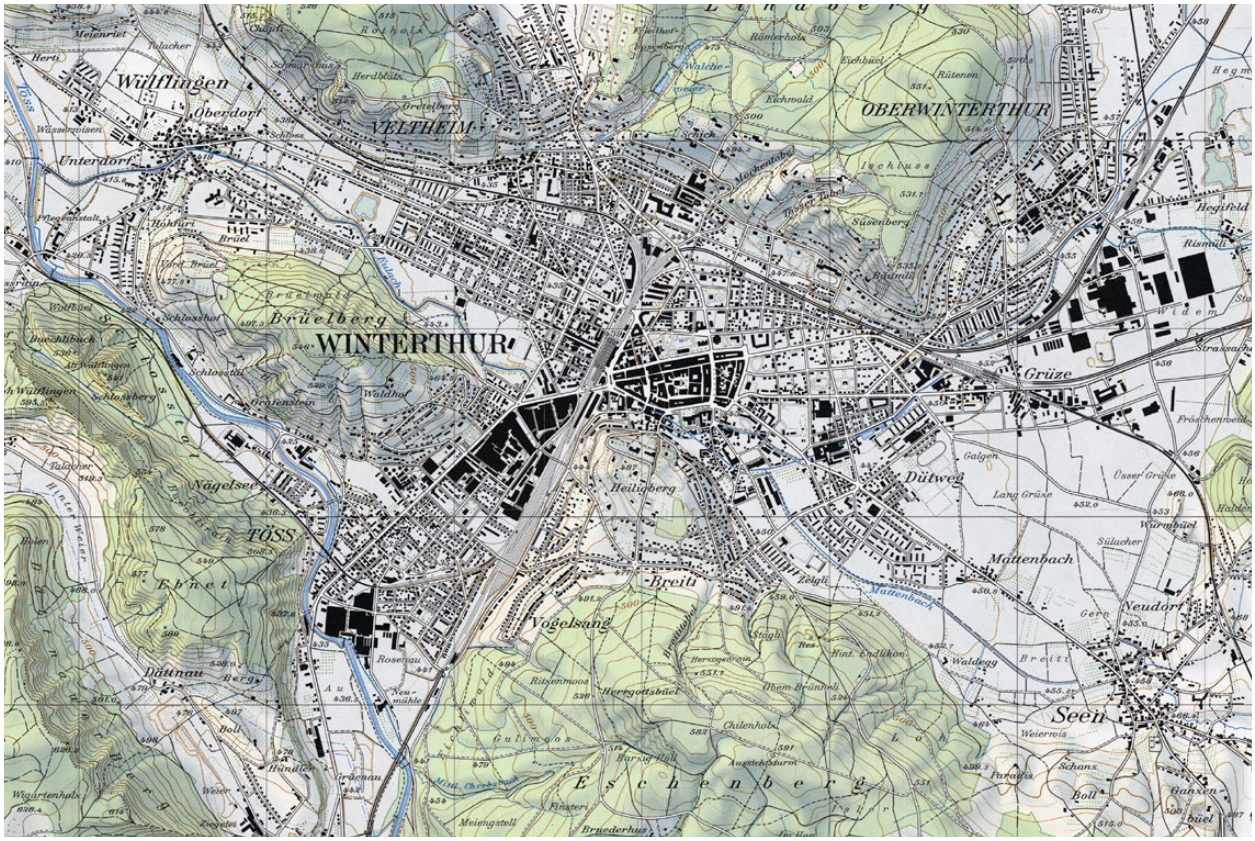
Um die Jahrhundertwende des letzten Jahrhunderts bestand ein erhebliches Steuergefälle zwischen den Vorortgemeinden und der Stadt – zugunsten der Stadt. Viele Arbeiterinnen und Arbeiter verdienten ihren Lohn in der Stadt, lebten jedoch in den Vororten, weil dort die Lebenshaltungskosten tiefer waren und häufig die Möglichkeit bestand, zusätzlich ein Stück Land zur Selbstversorgung zu bewirtschaften. Die Kosten insbesondere im Schulwesen wurden für diese Gemeinden mit der Zeit nicht mehr tragbar, gleichzeitig war es ihnen nicht erlaubt, Einkommenssteuern zu erheben. Die Forderung nach einer Eingemeindung kam zuerst aus Veltheim und Töss, mit der Zeit schlossen sich auch Wülflingen, Seen und Oberwinterthur an. Dagegen wehrte sich die Kernstadt lange bis es 1922 schliesslich soweit war: Winterthur wurde mit ihren Vororten fusioniert.



Zur Zeit der Eingemeindung im Jahre 1922 waren Veltheim und Töss infolge der Industrialisierung bereits mit der Kernstadt zusammengewachsen, während Wülflingen und Seen noch durch ausgedehnte Landwirtschaftsflächen vom Zentrum getrennt waren. Das Eisenbahnnetz war bereits voll ausgebildet, wobei sich die Bahnhöfe mit zwei Ausnahmen (Hauptbahnhof und Töss) abseits des Siedlungsgebiets befanden. Altstadt und Sulzer Stadtmitte, in etwa gleich gross, bestimmen auch heute noch das Gesamtbild.

1959

Die 30er, 40er und 50er Jahre waren geprägt durch Bevölkerungswachstum, industrielle Entwicklung und Wohnungsbau. Ein grosser Teil der heutigen Genossenschaftswohnungen wurde zwischen 1940 und 1950 erstellt. Anstelle einer gesamtstädtischen Bauordnung, die erst 1969 in Kraft trat, wurden Bebauungspläne für bestimmte Gebiete erarbeitet und bis ins Jahr 1953 insgesamt zehn solcher Teilbauordnungen verabschiedet. Diese umfassten rund 60% des gesamten städtischen Baugebiets. Während die alten Industriegebiete im Zentrum an ihre Kapazitätsgrenzen stiessen, eröffneten sich in Oberwinterthur für die Firma Sulzer Expansionsmöglichkeiten auf ausgedehnten Landwirtschaftsflächen. Entlang der Sulzeralle entstanden bis Ende der 50er Jahre eine Reihe von markanten Industriebauten.



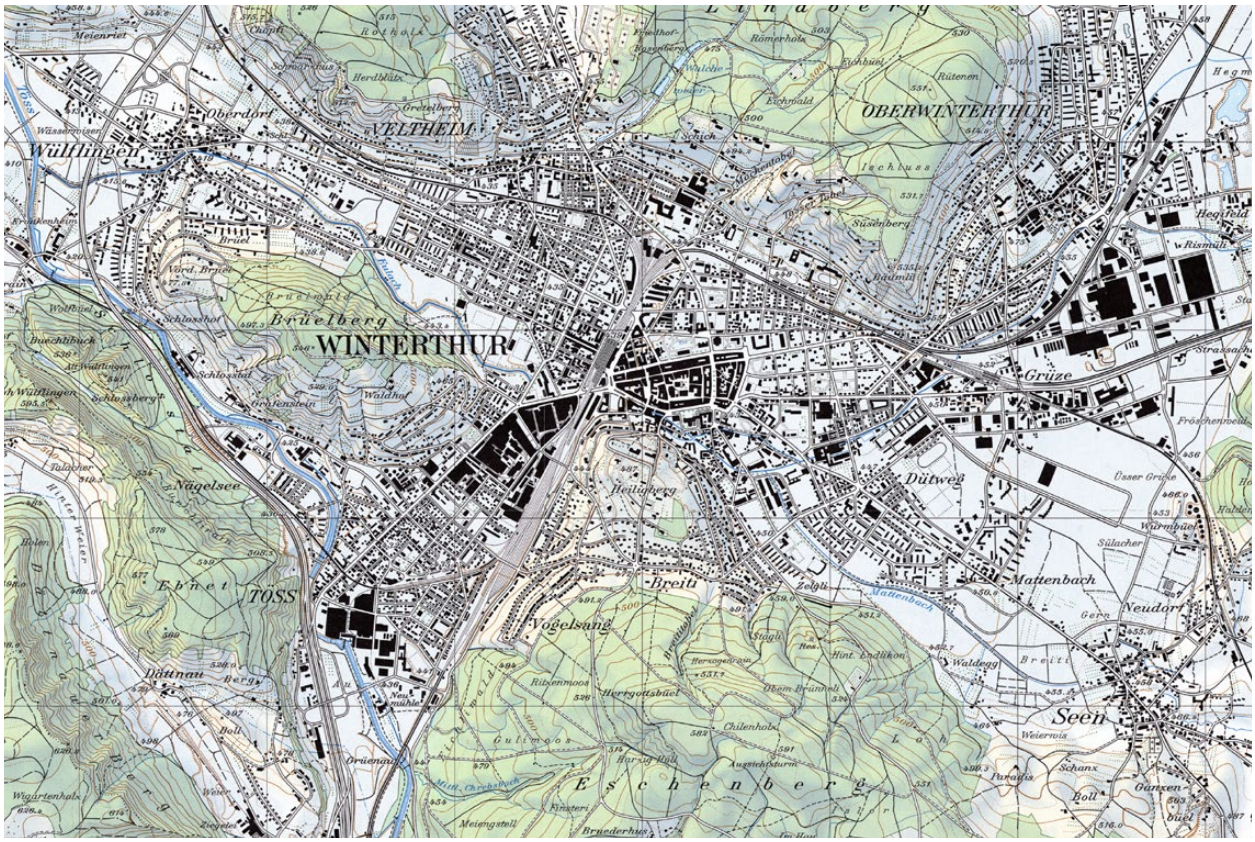
Im Neuwiesenquartier, am Brühlberg, in der Breite, am Deutweg und im Talacker entstanden viele Wohnüberbauungen. Hand in Hand ging damit der Ausbau der Quartierstrassen, was unter anderem im Neuwiesenquartier am orthogonalen Raster deutlich erkennbar ist. Sulzer Stadtmitte und Rieter in Töss waren weitgehend gebaut, während die industrielle (Weiter-)Entwicklung in Oberwinterthur erfolgte.

Die 60er Jahre waren geprägt durch ein weiteres starkes Wachstum der Bevölkerung. Um der anhaltenden Wohnungsnot zu begegnen, wurden vermehrt grossmassstäbliche Überbauungen geplant und realisiert. Schon länger wurde eine Debatte über Hochhäuser geführt, wobei sich deren Befürworter schliesslich durchsetzen konnten. Der Bau von hohen

Wohn- und Geschäftshäusern gipfelte Mitte 60er Jahre im Sulzer-Hochhaus, dem damals höchsten Gebäude der Schweiz, einem Symbol der modernen Industriestadt. Von den heute gut 40 Gebäuden mit mehr als 25 m Höhe stammen 15 aus jener Zeit.

1972

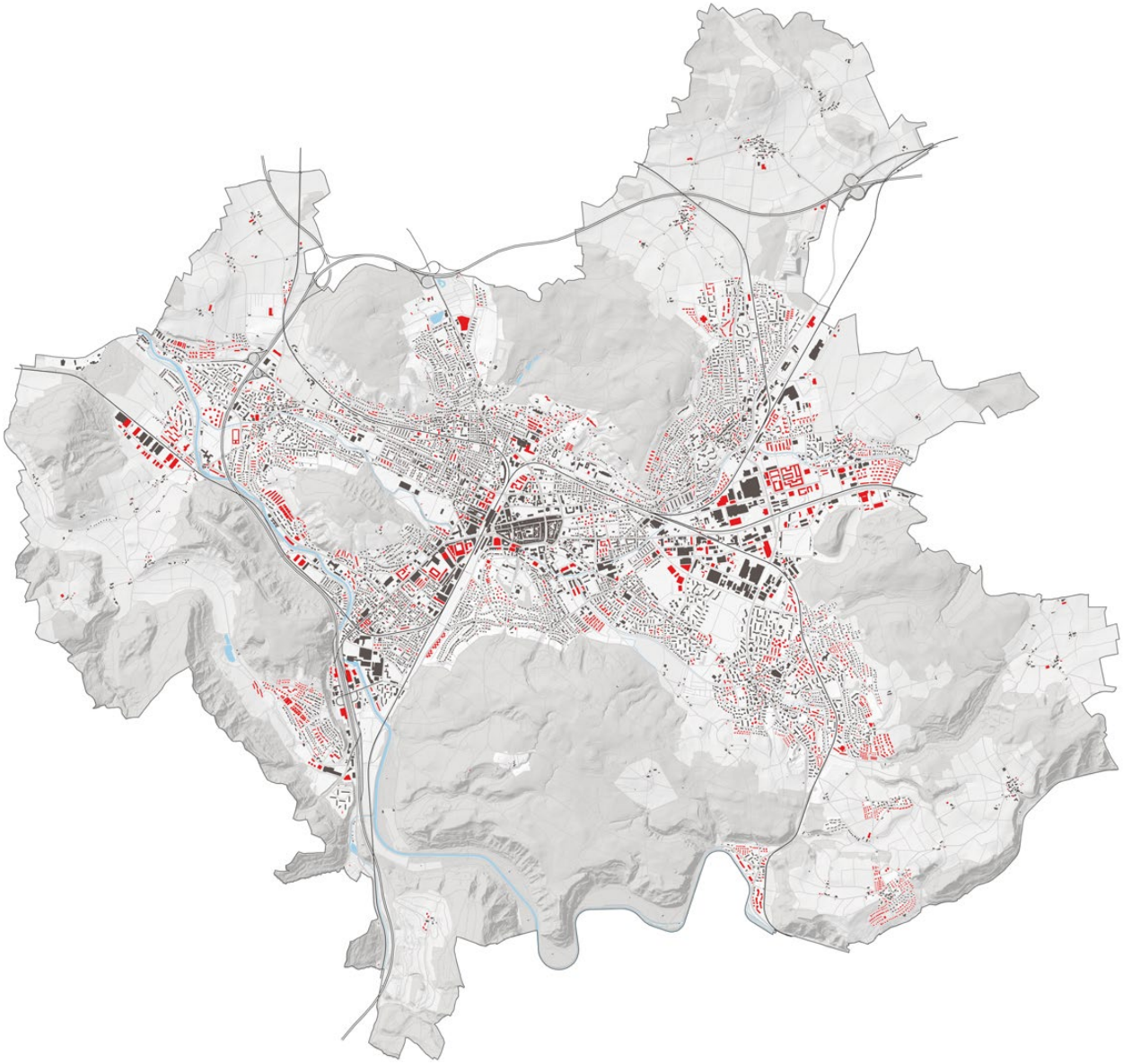
Die Bevölkerungszahl Winterthurs erreichte 1972 einen vorläufigen Höchststand von 95 000 und sank danach bis ins Jahr 1985 auf 85 000. Die Ölkrise und die daraus resultierende Rezession erschütterten in den 70er Jahren erstmals den Glauben an ein beständiges Wirtschaftswachstum und beschleunigten den Übergang von der Industrie- zur Dienstleistungsstadt. Der Zonenplan aus dem Jahre 1969 war basierend auf einer (unrealistisch) hohen Bevölkerungsprognose im Geiste des Wachstums erarbeitet worden. Die Sorge um den Erhalt der Wohnquartiere führte in den nachfolgenden Jahren zu einer Gegenbewegung, mit dem Ziel, die bestehenden Qualitäten zu sichern. Für ihre Bemühungen zum Erhalt der Gartenstadtsiedlungen und Villenquartiere erhielt Winterthur 1989 schliesslich den Wakkerpreis des Schweizer Heimatschutzes.



Der Bau der Autobahn war in jeder Hinsicht ein «einschneidendes» Ereignis. Die ausgedehnte freie Fläche zwischen Seen und Mattenbach begann sich zu füllen, die bauliche Entwicklung ergriff auch Oberwinterthur stärker.

1994 bis 2023

Auf den ersten Blick ist Winterthur 1994 gebaut, doch dieser Eindruck täuscht: Der Vergleich zwischen 1994 und 2023 zeigt eindrücklich, wie sich die Stadt in rund 30 Jahren baulich veränderte. Die roten Gebäude entstanden in dieser Zeitspanne neu, teils auf noch freien Flächen, teils anstelle bestehender Bauten. Begleitet wurde diese bauliche Entwicklung von einem konstanten Bevölkerungswachstum von durchschnittlich rund 1100 Personen pro Jahr. Die Stadt konnte 2007 die 100 000. Einwohnerin begrüssen und wurde offiziell zur Grossstadt.



Nach einer anfänglichen Stagnation in den 90er Jahren erfasste die bauliche Entwicklung nicht nur die bekannten Transformationsgebiete der ehemaligen Industrie, sondern flächendeckend die ganze Stadt. Die roten Gebäude entstanden in den letzten dreissig Jahren neu.

Stadt und Kanton gehen in ihren Prognosen davon aus, dass Winterthur auch in Zukunft kontinuierlich wachsen wird. In den Schwerpunkträumen innerhalb des urbanen Rückgrats kann die Stadt auf die einzelnen Entwicklungen Einfluss nehmen, während die Handlungsmöglichkeiten ausserhalb eingeschränkt sind. Durch die Konzentration auf das urbane Rückgrat werden die Quartiere vom Wachstumsdruck entlastet und können sich behutsam weiterentwickeln. Winterthur wird im Jahre 2040 weiterhin als Gartenstadt erlebbar sein, vermehrt aber Qualitäten einer Grossstadt entwickelt haben.

Netto-Null 2040

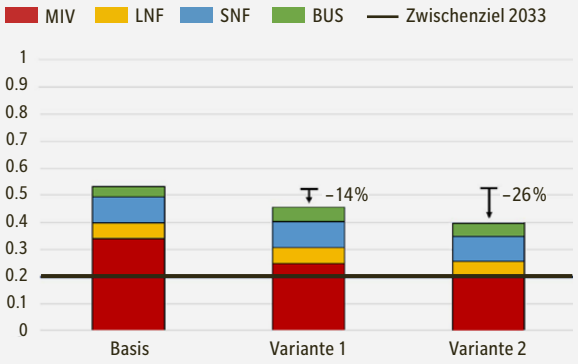
Aus verkehrlicher Sicht bestehen zwei wesentliche Herausforderungen für die Stadt der Zukunft: Einerseits gilt es, die Mobilitätsbedürfnisse einer wachsenden Bevölkerung auf dem bestehenden Strassennetz zu sichern, was nur mit einer konsequenten Umlagerung auf sogenannte flächeneffiziente Verkehrsmittel (Fuss- und Veloverkehr, ÖV) möglich ist. Für den Bau neuer Strassen ist im dicht besiedelten Gebiet kein Platz vorhanden. Ohne diese Umlagerung werden die neuralgischen Knoten (insbesondere im Zentrum) noch stärker belastet. Die Stausituationen würden sich markant verschärfen. Ob Fahrzeuge künftig elektrisch angetrieben/selbstfahrend sind, ist dabei nicht relevant.

Andererseits ist der Strassenverkehr in der Schweiz wie auch in Winterthur für einen hohen Anteil der Treibhausgase verantwortlich, nämlich für rund einen Drittel. Eine bei Ernst Basler Partner EBP in Auftrag gegebene Kurzstudie (Netto-Null-Szenarien im Strassenverkehr der Stadt Winterthur, Kurzstudie, Ernst Basler Partner 2022) befasste sich mit der Frage, ob die aktuellen verkehrlichen Ziele der Stadt ausreichen, um die Treibhausgasemissionen im gewünschten Umfang zu reduzieren.

Die Untersuchung umfasst Personenwagen (MIV), leichte Nutzfahrzeuge (LNF), schwere Nutzfahrzeuge (SNF) und Busse. Sie sind zusammen für mehr als 95% der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen zuständig. Die nachfolgenden Ausführungen beschränken sich jeweils auf das Szenario ohne Durchgangsverkehr (Autobahn). Szenario «Basis» stützt sich auf das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich (GMV ZH 2040) mit einer Zunahme des Personenverkehrs und einer sehr leichten Abnahme des Anteils MIV. Szenarien 1 und 2 stützen sich auf die verkehrlichen Ziele der Stadt gemäss Winterthur 2040 mit einer Zunahme des Personenverkehrs und einer markanten Abnahme des Anteils MIV (von 42% auf 32% im Jahr 2033). Die beiden Varianten unterscheiden sich im «Technologiemix», wobei Szenario 2 von einer viel schnelleren und umfassenderen Elektrifizierung ausgeht. Der gegenwärtige Ausstoss im Strassenverkehr beträgt etwas mehr als 0.8 Tonnen CO_2 pro Kopf und Jahr.

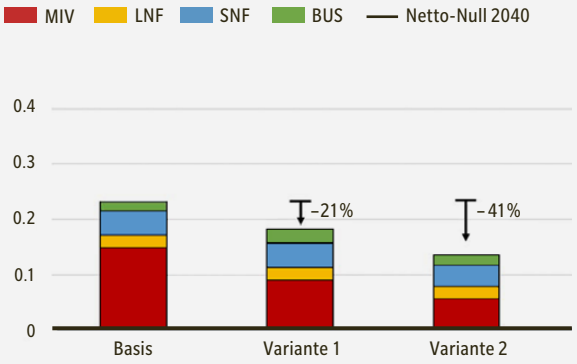
Das Winterthurer Stimmvolk sprach sich am 28. November 2021 deutlich für das Klimaziel «Netto-Null Treibhausgasemissionen bis 2040» aus. Das Zwischenziel des Winterthurer Energie- und Klimakonzepts sieht verkehrsbedingte Emissionen von 0.2 Tonnen CO_2 pro Kopf bis 2033 vor. Alle drei Szenarien verfehlen diese Vorgabe deutlich. Auch mit einer konsequenten Elektromobilisierung (Variante 2) liegt das Ziel in weiter Ferne.

Tonnen CO_2 pro Kopf nach Szenario für das Jahr 2033, ohne Durchgangsverkehr



Die Resultate zeigen in allen Szenarien eine starke Abnahme der CO_2-Emissionen pro Kopf, allerdings wird auch das Netto-Null-Ziel für das Jahr 2040 nicht annähernd erreicht. Die Elektrifizierung des Strassenverkehrs erfolgt auch in der Variante 2 viel zu langsam.

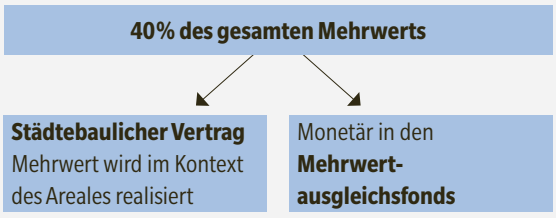
Tonnen CO_2 pro Kopf nach Szenario für das Jahr 2040, ohne Durchgangsverkehr



Zusammenfassend hält die Studie fest, dass zur Einhaltung des Zwischenziels für das Jahr 2033 neben einer raschen Elektrifizierung auch eine markante Abnahme der motorisierten Fahrleistung notwendig ist. Dazu sind einschneidende verkehrliche Massnahmen erforderlich, die deutlich über die aktuellen verkehrlichen Ziele der Stadt Winterthur hinausgehen (siehe auch ► M.1 Gesamtstrategie Mobilität).

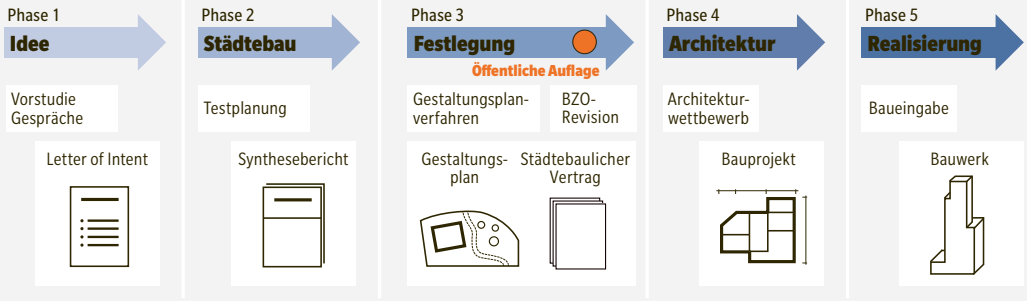
Mehrwertausgleich

Das kantonale Mehrwertausgleichsgesetz (MAG) und die zugehörige Mehrwertausgleichsverordnung (MAV) geben den Rahmen für den kommunalen Mehrwertausgleich bei Auf- und Umzonungen vor. Der Mehrwertausgleich ist gemäss Art. 1a BZO auf 40% des um Fr. 100 000 gekürzten Mehrwerts festgelegt. Im Rahmen grösserer Arealentwicklungen werden in der Regel städtebauliche Verträge abgeschlossen.



Der Mehrwertausgleich erfolgt in erster Priorität über Massnahmen auf dem entsprechenden Areal oder im direkten Umfeld mittels städtebaulichem Vertrag.

Sofern ein städtebaulicher Vertrag nicht zustande kommt, bildet die Abgabe in den kommunalen Mehrwertausgleichsfonds die Rückfallebene (Art. 1b BZO). Ebenso kann der kommunale Fonds zum Zug kommen, wenn nicht der gesamte Mehrwertausgleich bei Arealentwicklungen in Projekte vor Ort investiert werden kann oder wenn es sich bei Auf- und Umzonungen um (kleinere) Bagatelle-Fälle handelt. Der Prozess für den kommunalen Mehrwertausgleich knüpft am mehrstufigen Arealentwicklungsprozess an. Planungsresultate werden mittels Gestaltungsplänen oder BZO-Revisionen für Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer verbindlich gesichert.



Der städtebauliche Vertrag wird gemäss § 22 Abs. 1 MAG zusammen mit der Planungsmassnahme (Auf- oder Umzonung) öffentlich aufgelegt. Darin werden u. a. der ermittelte Mehrwert und die vereinbarten Ausgleichsleistungen aufgezeigt. Die Mehrwertermittlung erfolgt in der Regel durch ein externes Büro, welches Stadt und Private gemeinsam beauftragen.

Bezüglich der Ausgleichsleistungen besteht eine grosse Vertragsfreiheit innerhalb der durch das kantonale Mehrwertausgleichsgesetz (MAG) und der Mehrwertausgleichsverordnung (MAV) gesetzten Grenzen. Beim Mehrwertausgleichsfonds richtet sich der Verwendungszweck nach § 42 MAV, d. h. zur Gestaltung des öffentlichen Raumes, für Erholungseinrichtungen und andere öffentlich zugängliche Freiräume, zur Verbesserung des Lokalklimas, zur Verbesserung der Zugänglichkeit von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, zur Erstellung von sozialen Infrastrukturen, usw. Bei städtebaulichen Verträgen ist der Spielraum grösser. Entscheidend ist aber auch da ein übergeordnetes öffentliches Interesse.

Grundlagen

Räumliche Entwicklung im Zeitraffer

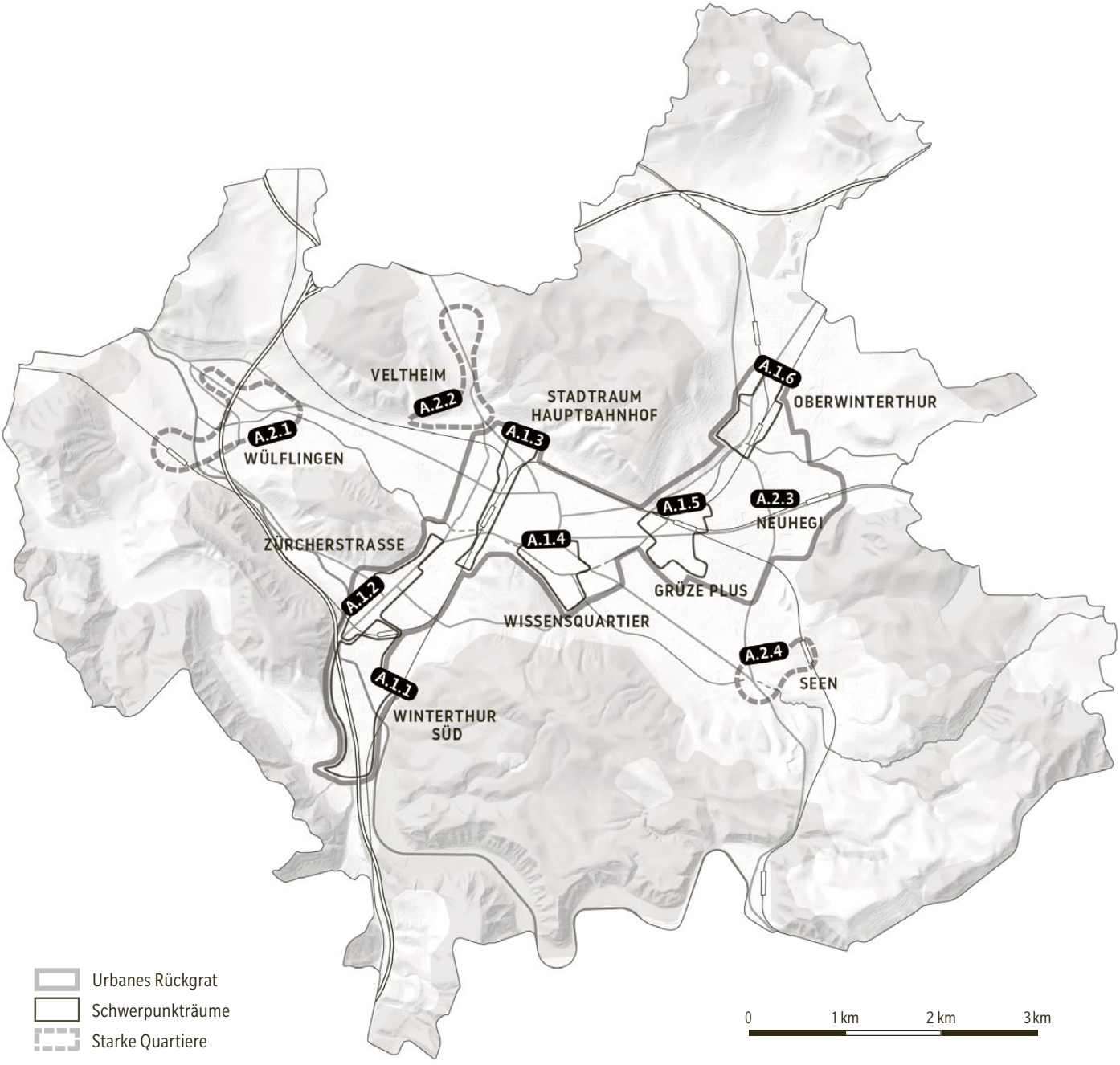
– Winterthurer Planungsgeschichte – Zonenplanung von der Eingemeindung bis heute, September 2022

Netto-Null 2040

– Netto-Null-Szenarien im Strassenverkehr der Stadt Winterthur, Kurzstudie, Ernst Basler Partner 2022

A Schwerpunkträume und starke Quartiere

A.1 Schwerpunkträume



Die ursprüngliche Idee von zwei Zentren («bipolare Stadt») ist überholt. Entlang der Hauptverkehrsachse von Südwesten nach Osten bilden die sechs Schwerpunkträume und die angrenzenden Gebiete das sogenannte urbane Rückgrat.

Die sechs Schwerpunkträume sind für die weitere Entwicklung von Winterthur von hoher strategischer Bedeutung. Ihre Charakteristiken und Herausforderungen werden nachfolgend umschrieben. Wichtig ist jeweils das Zusammenspiel von städtischen und übergeordneten Planungen von Kanton und Bund (SBB und ASTRA).

A.1.1 Winterthur Süd

Winterthur Süd (Arnold Kohler)

Der südliche Stadteingang ist ein prominenter aber unwirtlicher Auftakt der Stadt. Er weist eine niedrige Nutzungsdichte auf. Grossflächige, autoorientierte Nutzungen prägen den Raum. Mit den vielen Verkehrsflächen und Parkplätzen dominieren Asphalt und Beton, entsprechend ist das gesamte Gebiet ein stadtklimatischer Hotspot. Die Stadtquartiere Dättnau, Steig und Auwiesen sind durch die Autobahn von der übrigen Stadt abgeschnitten. Die Töss ist durch die Autobahn und ihre Abfahrten kanalisiert und überbaut. In diesem Abschnitt sind auch die gewässerbegleitenden Uferräume und Wege unterbrochen. Die Wegverbindungen und die freiräumliche Anbindung an die Töss in Richtung Reitplatz und nach Dättnau sind stark verbesserungswürdig. Zusammen mit dem Bau des Brüttenertunnels (Projekt «MehrSpur Zürich-Winterthur») und dem 6-Spur-Ausbau der A1 müssen geeignete Verbesserungen und Ausgleichsmassnahmen umgesetzt werden.

Mit dem Masterplan Winterthur Süd hat die Stadt zusammen mit dem Kanton eine umfassende Raumentwicklungsstrategie formuliert. Mit einer künftigen Tunnelführung der Autobahn können die Gebiete Dättnau und Steig an die übrige Stadt angebunden und grosse Entwicklungs- und Freiraumflächen mobilisiert werden. Die heutige Überdeckung der Töss kann

aufgehoben und die Töss freigelegt werden. Die wichtigsten Inhalte des Masterplans sind:

- Autobahn wird im Tunnel durch den Ebnet geführt. Der Autobahnanschluss wird auf zwei Halbanschlüsse aufgeteilt;
- Bahnhof Winterthur Süd mit idealer Lage im Fuss-, Velo- und ÖV-Netz und attraktivem Bahnangebot übernimmt die Rolle einer multimodalen Verkehrsdrehscheibe am südlichen Stadteingang Winterthurs;
- Aktivierung des enormen Entwicklungspotenzial für eine grundlegende Stadtreparatur und eine vielseitige, hochwertige und flexible Stadtentwicklung für Arbeiten, Wohnen und Freizeit;
- Freilegung der Töss und integrale Aufwertung der Stadt- und Naturräume: Tösspark mit durchgehender Längs- und Quervernetzung (► Kommunaler Richtplan F.1.3.1), Zugänglichkeit der Wälder, Zürcherstrasse als Teil des urbanen Rückgrats, viele Möglichkeiten für Begrünung (Stadtklima, Biodiversität);
- Winterthur-Süd als Auftakt und repräsentative Visitenkarte der Stadt;
- Anbindung der Quartiere Dättnau und Steig (und Freizeitcluster Reitplatz) mit Stadteingangsplatz, Bahnhofsquartier und Bahnhof Winterthur Süd.

Der Masterplan Winterthur Süd bildet einen der Schwerpunkte des Legislaturprogramms 2022–2026. Entsprechend hoch ist die Priorität bei der Initiierung und Begleitung der weiteren Planungsschritte in Zusammenarbeit mit Bund und Kanton. Die Überarbeitung des generellen Projekts für den Spurausbau der A1 durch das ASTRA bildet indes die Voraussetzung für die weiteren, zeitlich gestaffelten Massnahmen.

Weitere Hinweise

- Freiraumthemen bei den Nachfolgeplanungen/Gebietsvertiefungen zur Masterplanung und bei der Gebietsplanung/Testplanung Vitus-Areal umfassend einbringen
- Nachfolgeplanungen Masterplan Winterthur Süd mit Revitalisierungsprojekt Töss-Reitplatz AWEL abstimmen
- Fuss- und Veloverbindungen begrünen und beschatten (insbesondere nach Dättnau und Steig, zwischen Quartier Vitus-Areal und Tössraum)

Zusammenspiel mit übergeordneten Planungsinstrumenten

In der Teilrevision des kantonalen Richtplans 2018 wurden die Erkenntnisse des Masterplans für den 6-Spurausbau der Autobahn aufgenommen. Nach der Verankerung des Eintrags «Bahnhof Winterthur Süd» wird der Antrag zur Aufhebung des Eintrags «Haltestelle Försterhaus» gestellt. Winterthur Süd soll zudem als Zentrumsgebiet von kantonaler Bedeutung im kantonalen Richtplan verankert werden. Die Stadt hat Ende 2022 einen entsprechenden Antrag beim Kanton eingereicht.

Das im regionalen Richtplan eingetragenen Arbeitsplatzgebiete Nr. 29 «Töss-Auwiesen» und das Gebiet für Stark verkehrserzeugende Nutzungen SVN Nr. 37 «Töss-Auwiesen, Steig» werden langfristig im Zusammenhang mit der Gebietsentwicklung Winterthur Süd überprüft.

A.1.2 Zürcherstrasse

Zürcherstrasse (Jörg Vieli)

Die Zürcherstrasse ist eine der wichtigsten Zufahrtsstrassen nach Winterthur und städtebaulicher Auftakt in die Stadt. Sie ist ein integraler Bestandteil des urbanen Rückgrats und verbindet die Innenstadt mit dem Schwerpunktraum Winterthur Süd. Zudem ist sie bedeutender Teil des ÖV-Hochleitungsnetzes. Heute ist die Zürcherstrasse stark durch den MIV belastet und besitzt wenig attraktive öffentlichen Strassenräume. In einigen Bereichen gibt es publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen. Die vielfältige, teilweise in die Jahre gekommene Bausubstanz, teilweise wenig ausgenutzte Grundstücke und die gute Erschliessungsqualität mit dem ÖV verdeutlichen das Entwicklungspotenzial. Gleichermassen bieten angrenzenden Areale grosses Entwicklungspotenzial, entweder innerhalb der gewachsenen Strukturen oder für eine Höhenentwicklung (► Kommunaler Richtplan S.4).

Das Leitbild Zürcherstrasse (2011) soll im Hinblick auf eine Neugestaltung dieser wichtigen Stadtradiale aktualisiert werden. Winterthur 2040 formuliert das entsprechende städtebauliche Prinzip, das durch einen beidseitigen Wechsel aus strassenseitiger Bebauung und markanten rückspringenden Gebäuden gekennzeichnet ist. Dies führt zu einer vielfältigen Raumstruktur mit kleinen, baumbestandenen Platzräumen und Nischen. In Abschnitten, wo aufgrund der Nutzungen oder wichtiger Wegbeziehungen viele Personen die Strasse queren, soll dies durch eine entsprechende Gestaltung des Strassenraums unterstützt werden.

A.1.3 Stadtraum Hauptbahnhof

Hauptbahnhof (Timon Furrer)

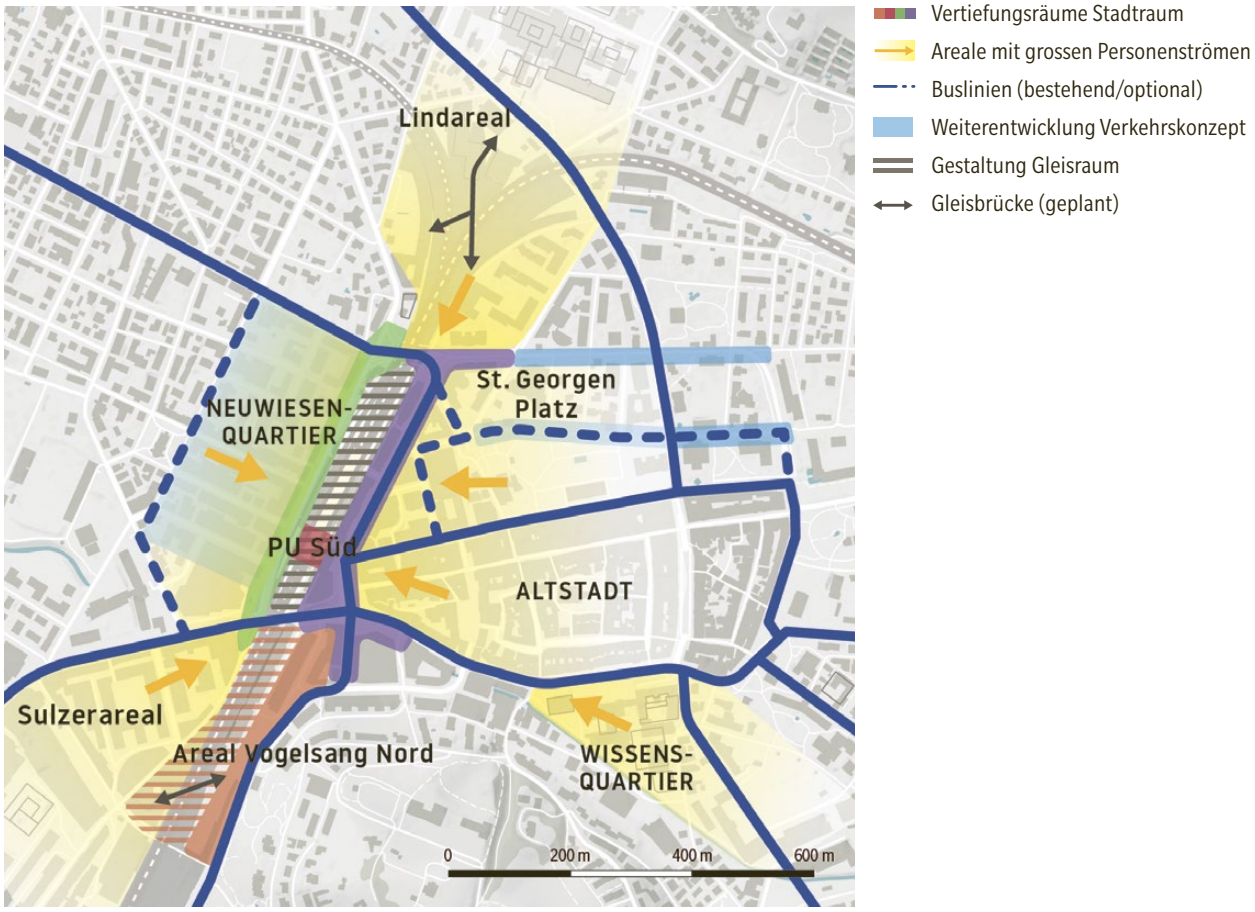
Die Herausforderungen für die Zukunft des Gleisraums in der Winterthurs Stadtmitte sind eng mit der Entwicklungsstrategie des Bahnhofs verknüpft. Dies hat die Testplanung zum Gleisraum SBB von der Tössmühle bis zum Lindareal vor Augen geführt (von 2017 bis 2018 von SBB, Stadt und Kanton gemeinsam durchgeführt). Aufgezeigt wurden auch vielversprechende Möglichkeiten für die Stadtentwicklung auf den SBB-Arealen beim Areal Vogelsang Nord, im gegenüberliegenden Areal Depot West und im Lindareal. Das Areal südlich der Wylandbrücke (Vogelsang Süd) hingegen wird weiterhin für den Bahnbetrieb benötigt.

Für die Umnutzung des Lindareals wird ein Entwicklungskonzept auf Basis einer Testplanung formuliert. Auch der Ausbau des Kantonsspitals, die Erweiterung des Bezirksgebäudes, ein Hochhausprojekt an der Schaffhauserstrasse, der Neubau Stellwerk 2 der SBB und die Neubauten im Sulzerareal zeugen von einer dynamischen städtebaulichen Entwicklung im Bahnhofumfeld. Mit dieser Entwicklung nehmen auch die Pendlerströme zu, dies vor allem von Norden und Süden her, also kopfseitig.

Im Bahnhof Winterthur, dem heute dritt- bis viergrössten Bahnhof der Schweiz (gemessen an der Personenfrequenz), stiegen 2018 täglich rund 110 000 Reisende ein und aus. In den nächsten dreissig Jahren könnte sich diese Zahl auf gegen 180 000 Reisende pro Tag erhöhen, wie die Verkehrsprognosen des Bundes zeigen. Damit das Wachstum bewältigt werden kann, wird das Bahnangebot in Etappen weiter erhöht, zum Beispiel mit dem Projekt «Mehr-Spur Zürich–Winterthur».

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. Die zielführendste strategische Stossrichtung für den langfristigen Bahnhofsausbau beinhaltet die bereits heute bestehenden sieben oberirdischen Durchgangsgleise und einen neuen Wendebahnhof im Areal Vogelsang Nord. Dazu gehören zwei Untervarianten: Während eine Variante die Rudolfstrasse bis zur Interessenlinie SBB beansprucht, werden bei der anderen Variante die Gleise Richtung Bahnhofgebäude geschoben. Auch ein zusätzlicher, späterer Tiefbahnhof bleibt für den Fall einer weiteren Zunahme der Verkehrsmengen als Langfristoption möglich.

In den nächsten Jahren werden die Entwicklungsvorstellungen zum Stadtraum Hauptbahnhof im Rahmen einer Testplanung weiter vertieft, um die entsprechenden Erkenntnisse bei der Wahl der Ausbauvariante für den Bahnhof berücksichtigen zu können. Im Fokus stehen vor allem die angrenzenden Stadträume Rudolfstrasse, Bahnhof- bis St.-Georgen-Platz, Areal Vogelsang Nord sowie die SBB-Personenunterführung Süd. Der definitive Variantenentscheid muss spätestens bis 2035 gefällt werden, damit die Projektierung für den Bahnhofausbau zeitgerecht gestartet werden kann.



Planübersicht mit Vertiefungsräumen und funktionalen Zusammenhängen für Testplanung Stadtraum Bahnhof

A

A.1.3.2 Neue Fussverkehrsbrücke Hauptbahnhof Nord

Durch das weitläufige Gleisfeld sind die nördlich des Hauptbahnhofs gelegenen Quartiere stark voneinander getrennt und mit attraktiven, direkten Fusswegverbindungen deutlich unterversorgt. Die geplante Fussverkehrsbrücke verbindet das nördliche Neuwiesenquartier mit dem Äusseren Lind und der nördlichen Altstadt. Dadurch gelingt es, drei wichtige grosse Entwicklungsgebiete engmaschig zu verknüpfen und attraktiv an den Hauptbahnhof anzubinden. Das «Lindareal» befindet sich in Transformation und soll sich zum innerstädtischen Stadtteil mit einem hohen Anteil an publikumswirksamer Nutzung entwickeln. Auf dem Siska-Areal (Hotel, Kongress und Dienstleistungen) wird ein öffentlicher Park erstellt, über den die Fussverkehrsbrücke das Siska-Areal sowie das gesamte nördliche Neuwiesenquartier an den KSW, das Lindareal und das «Turmareal» anbindet. Mit der geplanten Erstellung der Fussverkehrsbrücke wird ein feinmaschiges Fussverkehrsnetz innerhalb eines der urbansten Siedlungs- und Entwicklungsgebiete von Winterthur erreicht.

A.1.3.3 Strategie Veloparkierung HB umsetzen

2014 hat das Stadtparlament den indirekten Gegenvorschlag zur kommunalen Volksinitiative «Endlich genügend Veloabstellplätze am Hauptbahnhof» beschlossen. Der Gegenvorschlag verlangt 7200 Veloabstellplätze bis 2030 zu schaffen. In der Zwischenzeit hat der Stadtrat per 2021 die Strategie «Veloparkierung rund um den Hauptbahnhof» erarbeitet. Um die Ziele von 7200 Abstellplätzen bis 2030 und 10 000 Abstellplätzen bis 2040/2050 zu erreichen, sind zusätzliche Veloabstellplätze notwendig.

Veloparkierung Esse (Arnold Kohler)

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

Von zentraler Bedeutung für Winterthur ist die stadträumliche Verankerung des Hauptbahnhofs, der sich wie sein Umfeld sehr dynamisch entwickelt. Ein besonderes Potenzial liegt darin, die Fussverkehrszone Altstadt über das Neuwiesenquartier in das Sulzerareal (laufendes Projekt) sowie von der Altstadt über die Stadthausstrasse hinaus zu erweitern.

A.1.4 Wissensquartier

Wissensquartier (Jörg Vieli)

Der Hochschulstandort ist für die weitere Entwicklung der Stadt Winterthur von grosser strategischer Bedeutung. In den letzten Jahren verzeichnete die Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) ein verstärktes Wachstum der Studierendenzahlen. Hält dieses unvermindert an, ist bei einem jährlichen Zuwachs von rund 2%, d. h. bis ins Jahr 2032 mit zusätzlich rund 2500 Studierenden zu rechnen. Der Standort Winterthur steht dabei in Konkurrenz zu anderen Standorten.

Im Jahr 2012 wurden von Kanton, Stadt und ZHAW in einer breit angelegten Gebietsplanung das Profil und die Entwicklungsperspektiven für den Hochschulstandort Winterthur entwickelt. Die Gebietsplanung ist zehn Jahre später nicht mehr in allen Teilen aktuell, es fehlen insbesondere Entwicklungsmöglichkeiten für die ZHAW. Zur Überprüfung und Aktualisierung wurde 2021/2022 durch Kanton und Stadt unter Einbezug der ZHAW eine gemeinsame

«Gebietsplanung Erweiterung Hochschulstandort Winterthur» durchgeführt. Der Prozess bestätigt grundsätzlich die Entwicklungsstrategie «Kernstadt als Campus» mit den drei Hochschulstandorten Sulzer Stadtmitte, St. Georgen und Technikum/Wissensquartier und zeigt Möglichkeiten für die Weiterentwicklung dieser Standorte auf.

Für das «Wissensquartier» (Gebiet zwischen Technikum und Zeughäusern) wurde daraufhin von Seiten Stadt ein Zielbild erarbeitet. 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.

Zusammenspiel mit übergeordneten Planungen

Der Kanton Zürich (Immobilienamt) ist bei der Entwicklung des Hochschulstandorts Winterthur federführend. Die Stadt ist in der Projektorganisation vertreten und bringt die städtischen Interessen ein.

Mit dem kantonalen Gestaltungsplan «Campus T» werden die Rahmenbedingungen für eine bauliche Erneuerung und Verdichtung am historischen Standort des Campus Technikumstrasse der ZHAW geschaffen. Neben zusätzlichen Flächen für Lehre und Forschung schaffen die städtebauliche Neuordnung des Areals und ein neuer Park entlang der Eulach Mehrwerte für das Quartier.

Der bestehende Eintrag im kantonalen Richtplan wird aufgrund der Ergebnisse der Gebietsplanung für die Erweiterung des Hochschulstandorts Winterthur aktualisiert (Teilrevision 2022).

Weiterentwicklung Zeughausareal

In den nördlichen Zeughäusern ist in den letzten Jahren ein neuartiger Nutzungsmix aus Büros, Ateliers, Werkstätten, Studios, Gewerbelokalen etc. entstanden. Mit den südlichen Zeughäusern und der kleinen Zeughauswiese bietet sich ein grosses Potenzial für die Weiterentwicklung dieses Gebiets 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.

A.1.5 Grüze Plus

Baustelle Leonie-Moser-Brücke (Arnold Kohler)

Nördlich der St. Gallerstrasse liegt das Entwicklungsgebiet Bahnhofumfeld Grüze. Der öffentliche Gestaltungsplan Umfeld Grüze bildet den Rahmen für die städtebauliche Entwicklung des engeren Bahnhofsumfelds mit einer dichten und hohen Bebauung und dem Schwerpunkt auf Dienstleistungs- und Wohnnutzungen. Durch die neue Leonie-Moser-Brücke und den Ausbau des Bahnhofs (zusätzliche Haltestelle «Grüze-Nord») entsteht eine erstklassige ÖV-Anbindung. Der Bahnhof Grüze wird zweitwichtigster Bahnhof von Winterthur und erhält bis 2050 ein S-Bahn-Angebot, das mit dem heutigen am Hauptbahnhof vergleichbar ist. Mit der Inbetriebnahme der Leonie-Moser-Brücke ab Ende 2026 wird ein erstes wichtiges Puzzle-Teil umgesetzt. So können direkte Umsteigemöglichkeiten mit kurzen Wegen zwischen städtischen und regionalen Buslinien und S-Bahn-Direktverbindungen, u. a. nach Zürich angeboten werden. Dies führt auch zur Entlastung von innerstädtischen Buslinien und des Hauptbahnhofs. Die Haltestelle «Grüze-Nord» durch die SBB folgt im Ausbauschritt 2035. Die ersten privaten Baufelder im Gestaltungsplangebiet sind bereits in Entwicklung.

Diese Entwicklungen sind Impulsgeber für das Gewerbegebiet südlich St. Gallerstrasse. Die Bebauung dort ist heterogen: Eingeschossige Hallen und Schuppen in unterschiedlicher Qualität und baulichem Zustand, mehrgeschossige Bürogebäude und grössere Hallen und Lagerplätze. Mit dem Ausbau des Firmenhauptsitzes der «Keller Druckmesstechnik» befindet sich ein erster wichtiger Baustein bereits in Transformation. Das Gebiet bildet zudem das Scharnier zum «Sportpark Deutweg» (► Kommunaler Richtplan Ö.4.4), der über das zukünftige Bustrassee eine zentrale Verbindungachse zum Bahnhof Grüze erhalten wird. Im Legislaturprogramm 2022–2026 ist festgehalten, dass die Stadt gemeinsam mit den privaten Eigentümerschaften die zukünftige Entwicklung für das Gewerbegebiet und den Sportpark Deutweg aufzeigt.

Es stellen sich folgende Herausforderungen:

– Die Ausgestaltung eines durchlässigen, attraktiven öffentlichen Raums und der Erschliessung der Baufelder im nördlichen Teil des Gestaltungsplans Umfeld Grüze sind aufgrund der engen Platzverhältnisse und von grossflächigen infrastrukturellen Nutzungen (SBB Unterwerk und Baudienste) erschwert.
– Im südlichen Bereich des Gestaltungsplangebiets überlagern sich eine Vielzahl teilweise konkurrierender Nutzungen: Erschliessung der Baufelder, SBB-Freiverlad, Anschlussgleise, Bahnhofsnutzungen, Winterthurer Veloroute Nr. 2, Kombinierte Velo- und Fussverkehrsquerung Bahnhof Grüze.
– Das Gewerbegebiet südlich der St. Gallerstrasse ist geprägt durch geringe Aussenraumqualitäten, einen hohen Versiegelungsgrad und einem geringen Baumbestand. Entsprechend heizt sich das Arbeitsplatzgebiet in heissen Perioden sehr stark auf (► Kommunaler Richtplan S.3).

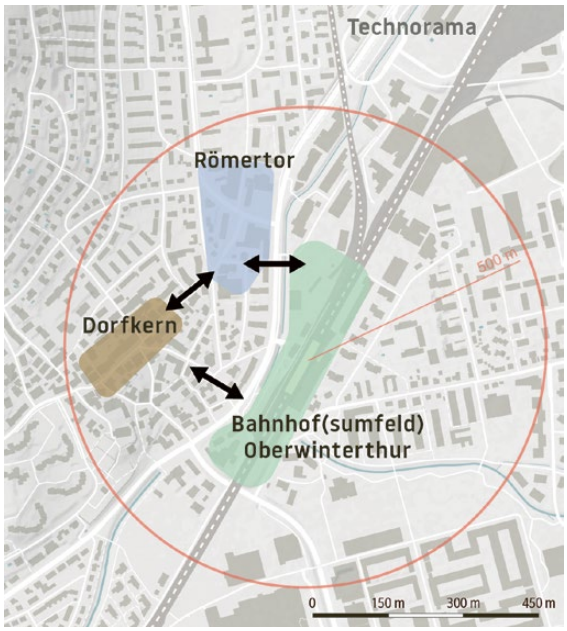
Grüze Plus (Jörg Vieli)

A.1.5.3 Verkehrskonzept Neuhegi /Grüze umsetzen

Mit dem Verkehrskonzept Neuhegi /Grüze aus dem Jahr 2013 wurde aufgezeigt, wie das bestehende Verkehrssystem kurz, mittel- und langfristig optimiert werden kann. Dabei wurde bereits von den überkommunalen Massnahmen Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze, Busquerung Grüze (Leonie-Moser-Brücke) und Veloquerung Grüze ausgegangen. Das Konzept konzentriert sich auf Massnahmen zur Verbesserung des Busbetriebs und der Verkehrssteuerung. Es wurde zudem aufgezeigt, welche Verbesserungen für die aktive Mobilität (Fuss- und Veloverkehr) möglich sind.

A.1.6 Oberwinterthur

Oberwinterthur bildet den nordöstlichen Stadteingang und ist dank dem Bahnhof Oberwinterthur und der Nähe zur Autobahn hervorragend erschlossen. 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 noch stärker und attraktiver vernetzt werden (im Sinne eines Fussverkehrsteppichs). Gleichzeitig gilt es, die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume (v.a. Frauenfelderstrase, Bahnhofplatz, Römertor/Schiltwiesenplatz) zu verbessern.



Dreiteiliges Stadtteilzentrum Oberwinterthur

Der Bahnhof und sein näheres Umfeld weisen Defizite auf. Die heutige Ausstattung des Bahnhofs und die Aussenräume werden der Funktion als Ankunftsort und Verkehrsdrehscheibe wenig gerecht. Im Bahnhofsumfeld befinden sich viele unternutze Flächen (z. T. Parkierung) mit grossem Entwicklungspotenzial. Der Riedbach ist als Gewässer- und Freiraum wenig attraktiv und kaum wahrnehmbar. Die stark befahrene Frauenfelderstrasse isoliert den Bahnhof vom Stadtteilzentrum und vor allem fehlt heute eine attraktive Verbindung von Oberwinterthur nach Neuhegi (Querung der Bahnlinie). Auch das Arbeitsplatzgebiet nördlich des Bahnhofs weist heute stadträumliche Defizite und kein klares Profil auf.

Mit dem Technorama befindet sich eines der grössten «Science Center» Europas in Fussdistanz zum Bahnhof Oberwinterthur. Mit rund 250 000 Besuchenden pro Jahr ist es eine der Hauptattraktionen in Winterthur. Dieses Potenzial gilt es auch für die Gebietsentwicklung zu nutzen.

Der Masterplan Bahnhof Oberwinterthur (2022) zeigt auf, wie der Bahnhof als Mobilitätsdrehscheibe und Ankunftsort neu organisiert und gestaltet werden soll und wie die Quartiere Hegi und Oberwinterthur besser verbunden werden. Gleichzeitig skizziert er erste Ideen für die Aufwertung der Aussenräume und des Riedbachs (► Kommunaler Richtplan F.1.3.4), die Stärkung der Wegverbindungen und eine der Lagequalität angemessenen baulichen Entwicklung. Der Masterplan bildet die Grundlage für den Aus- und Umbau der Bahnanlage durch die SBB und die Einleitung weiterer Planungsschritte durch die Stadt.

Zusammenspiel mit übergeordneten Planungen

Die SBB treibt basierend auf dem Masterplan Bahnhof Oberwinterthur die Planungen für den Ausbau der Gleisanlagen bzw. des Gleiskorridors weiter voran. In einem nächsten Schritt wird eine Vorstudie erarbeitet.

Arbeitsplatzgebiet nördlich vom Bahnhof Oberwinterthur (Arnold Kohler)

Grundlagen Kapitel A

Winterthur Süd

- Masterplanung Winterthur Süd, Amt für Städtebau, März 2023
- MehrSpur Zürich–Winterthur: Bahnausbau via Brüttenertunnel, SBB, 2023
- Fuss- und Veloverkehrskonzept Töss-Dättnau-Steig, Tiefbauamt, Januar 2022
- Sportanlagenkonzept Winterthur 2040, Sportamt Winterthur (in Erarbeitung)
- Masterplan Bahnhof Töss, Amt für Städtebau, März 2021

Zürcherstrasse

- Rahmenplan Stadtklima, Amt für Städtebau, April 2021
- Alleenkonzept Winterthur, Stadtgrün, Mai 2017
- Leitbild Stadtraum Zürcherstrasse, Stadt Winterthur, Juni 2011
- Arbeitshilfe Gestaltung öffentlicher Raum, Stadt Winterthur, (GöR; laufende Erarbeitung)
- Masterplan Bahnhof Töss, Amt für Städtebau, März 2021

Stadtraum Hauptbahnhof

- Stadtratsbeschluss Nr. SR.23.298-1 Stadtraum Bahnhof Winterthur 2045+: Programmerarbeitung für Testplanung
- Entwicklungsplanung Bahnhof Winterthur, Schlussbericht Metron im Auftrag SBB AG und Stadt Winterthur, September 2021
- Testplanung Lindareal, SBB (in Erarbeitung)
- Machbarkeitsstudie Fussverkehrsverbindung Lindareal, Stadt Winterthur (in Erarbeitung)
- Richtprojekt Fussverkehrsverbindung, Amt für Städtebau (in Erarbeitung)
- Strategie «Veloparkierung rund um den Hauptbahnhof», Tiefbauamt, November 2021
- Arbeitshilfe Gestaltung öffentlicher Raum, Stadt Winterthur, (GöR; laufende Erarbeitung)
- Angebotsstrategie – Zukunft gestalten, Stadtbus Winterthur, Januar 2020

Wissensquartier

- Vision Wissensquartier; Stadt Winterthur, Kanton Zürich und ZHAW, Juli 2022
- Leitbild Promenadenring, Plan, Stadt Winterthur, Dezember 2012

Grüze Plus

- Betriebs- und Gestaltungskonzept «Grüze Plus», Tiefbauamt, 2023
- «Studie Bahnhofplatz Grüze» Grünenfelder & Lorenz, Dezember 2020
- Vereinbarung Stadt-SBB über die weitere Zusammenarbeit bei der Entwicklung des Umfelds Grüze, März 2022

Oberwinterthur

- Masterplan Bahnhof Oberwinterthur, Amt für Städtebau, Dezember 2022
- Arbeitshilfe Gestaltung öffentlicher Raum, Stadt Winterthur, (GöR; laufende Erarbeitung)

S Siedlung

S.1 Bauliche Verdichtung und Transformation

Um der Zersiedelung entgegenzuwirken, erfolgt das zukünftige Wachstum nach innen, d. h. in den bereits bebauten Gebieten und auf freien Flächen innerhalb des Siedlungsgebiets. Mit der rechtskräftigen BZO bestehen inner- und ausserhalb des urbanen Rückgrats umfangreiche Reserven für die Innenentwicklung: Sie reichen theoretisch für rund 25 000 zusätzliche Einwohnerinnen und Einwohner und 30 000 zusätzliche Beschäftigte (Kapazitätsberechnungen, Amt für Städtebau). Diese Nutzungsreserven beschränken sich hauptsächlich auf «Bauen im Bestand». Erfahrungsgemäss lassen sie sich nur in begrenztem Umfang/langfristig mobilisieren. Mit dem komRP wird die Grundlage geschaffen, überwiegend innerhalb der Schwerpunkträume, eine Erhöhung der Kapazitäten zu prüfen. Zusätzlich könnten so Kapazitäten für rund 6000 bis 10 000 Einwohnerinnen und Einwohner und 10 000 bis 16 000 Arbeitsplätze geschaffen werden (grobe Schätzung Amt für Städtebau aufgrund der laufenden Planungen innerhalb der Schwerpunkträume).

Stadtstrukturen

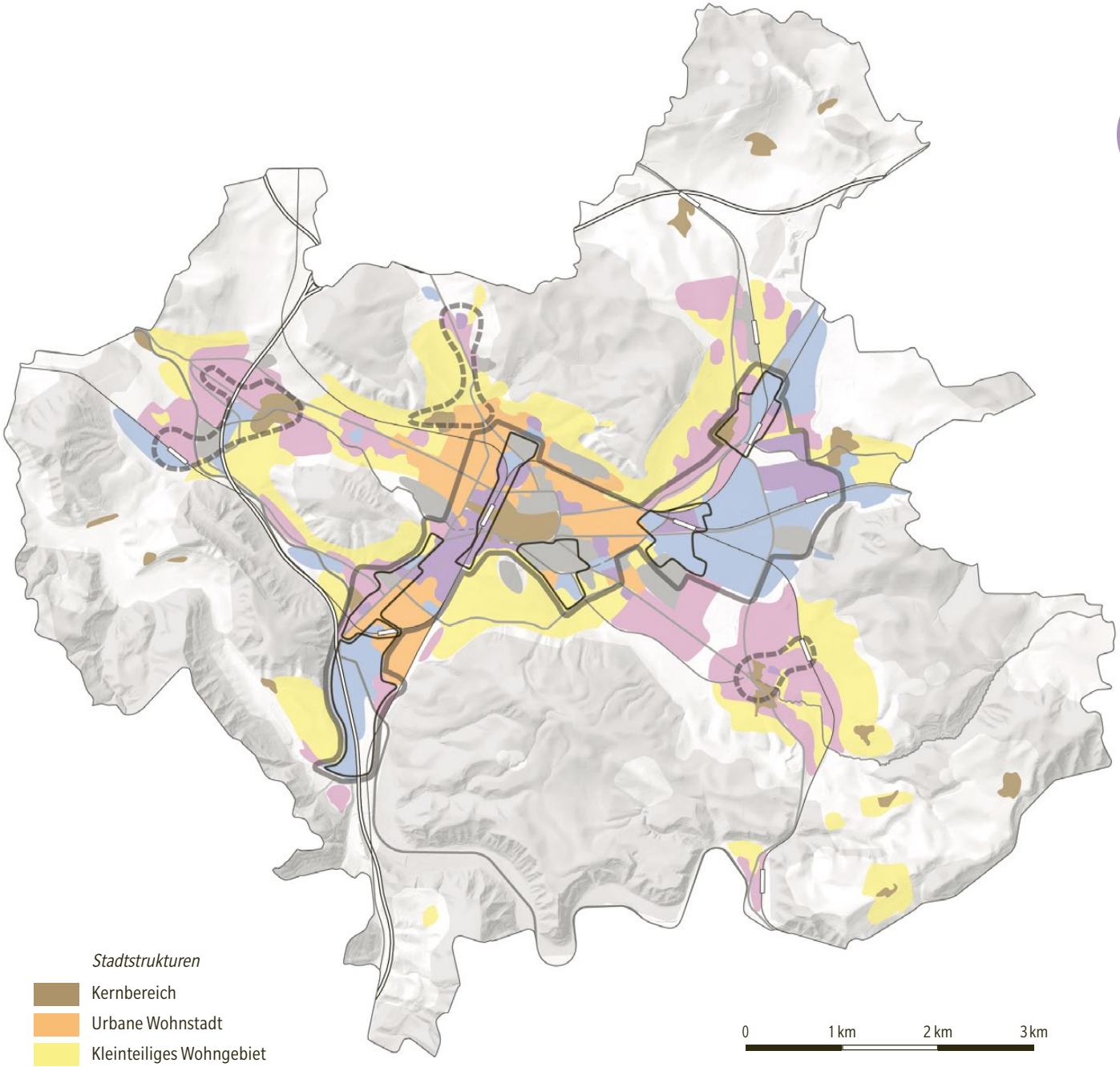
Die Stadt Winterthur weist verschiedene Stadtstrukturen auf. Sie bilden das Grundgerüst der Stadt bestehend aus Bebauung und Freiraum und unterscheiden sich betreffend Charakter und Atmosphäre. Merkmale sind u. a. Geschichte und Entstehungszeit, Nutzung und Angebot, bauliche Dichte und Entwicklungsdynamik, Gebäudekubatur, Komposition der einzelnen Baukörper zueinander, Grundstücksgrösse, Erschliessungsform, Freiraum und Freiflächenanteil.

Ein wesentliches Merkmal von Winterthur sind die durchgrünten Gartenstadtquartiere (insbesondere in den Stadtstrukturen «kleinteiliges Wohngebiet» und «grüne Wohnstadt», siehe unten). Sie liegen meist ausserhalb des urbanen Rückgrats. Hier erfolgt die bauliche Entwicklung im Rahmen der heutigen Nutzungskapazitäten und innerhalb bestehender Stadtstrukturen.

Innerhalb der Schwerpunkträume, d. h. in Bereichen, in denen künftig hohe bis sehr hohe bauliche Dichten denkbar sind, wird die bauliche Entwicklung in Richtung neuer Qualitäten und Stadtstrukturen gelenkt. Eine blosse Erhöhung der baulichen Dichte würde zu einer ungünstigen Verteilung von Gebäuden und Freiräumen und zu einem Verlust von stadträumlichen Qualitäten führen.

Die folgenden sieben Stadtstrukturen sind für Winterthur prägend:

Stadtstrukturen und urbanes Rückgrat



Stadtstrukturen

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

- Urbanes Rückgrat
- Schwerpunkträume
- Starke Quartiere

Luftbilder «Kapitel S.1» (Jörg Vieli)

Kernbereich

Dazu zählen die Altstadt und die historischen Ortskerne. Es sind lebendige Orte, in denen gewohnt und gearbeitet wird.

- **Nutzung:** In der Altstadt stark gemischt, in den historischen Ortskernen mehrheitlich Wohnen.
- **Bauliche Dichte:** In der Altstadt sehr hoch, in den historischen Ortskernen besteht eine geringe bis mittlere Dichte.
- **Erdgeschosse:** Mehrheitlich ohne Vorzone direkt an den Strassenraum grenzend. Ihre Nutzungen sind in der Altstadt gewerblich und publikumsorientiert, in den historischen Ortskernen mehrheitlich Wohnen.
- **Bebauung und Freiraum:** Bebauung ist strassenraumprägend und kleinteilig. In der Altstadt ist die Bebauung geschlossen, in den historischen Ortskernen offen. Freiräume sind klar strukturiert. Ein engmaschiges Netz aus Strassen, Wegen, Plätze, Höfe und Gärten durchzieht die Bebauung.

Urbane Wohnstadt

Die urbane Wohnstadt bezeichnet Gebiete mit mehrheitlicher Wohnnutzung und offener stadtraumprägender Baustruktur.

- **Nutzung:** Mehrheitlich Wohnen, ergänzend schaffen Arbeitsnutzungen eine urbane Mischung.
- **Bauliche Dichte:** Mittel bis hoch.
- **Erdgeschosse:** Wohnnutzung sowie gewerbliche und publikumsorientierte Nutzungen. Erdgeschosse stehen in direktem Bezug zum Stadtraum oder es gibt Vorgärten zwischen Bebauung und Strassenraum.
- **Bebauung und Freiraum:** Oft Mehrfamilienhäuser oder grosse Einfamilienhäuser und Villen, mehrheitlich kompakt, offen und kleinteilig. Bebauung prägt den Stadtraum zusammen mit Gärten, Alleen und grossen Einzelbäumen. Gebäude orientieren sich am Strassenraum. Freiraum besteht aus begrünten Gartenräumen, die bis in den Stadtraum wirken.

Kleinteiliges Wohngebiet

Das Kleinteilige Wohngebiet bezeichnet Einfamilienhäuser, Reihenhaus- und Terrassenhaussiedlungen sowie Mehrfamilienhäuser geringer Dichte in Hang- und Randlagen, die von privaten Gärten umgeben sind.

- **Nutzung:** Überwiegend Wohnen.
- **Bauliche Dichte:** Gering.
- **Erdgeschosse:** Wohnnutzung mit Bezug zum privaten Grünraum.
- **Bebauung und Freiraum:** Gärten sowie Alleen und Einzelbäume prägen den Stadtraum. Bebauung ist offen und punktartig. Freiräume bestehen hauptsächlich aus Gärten, welche die Bebauung umgeben.

Grüne Wohnstadt

Die grüne Wohnstadt bezeichnet meist grossflächige Wohnsiedlungen mittlerer bis hoher Dichte, die durch Grünräume strukturiert sind.

- **Nutzung:** Überwiegend Wohnen, ergänzt durch quartierbezogene weitere Nutzungen insbesondere in den Erdgeschossen.
- **Bauliche Dichte:** Mittel.
- **Erdgeschosse:** Hochparterre oder Wohnnutzung. Bei Wohnnutzung bildet eine privat genutzte Zone den Übergang zu gemeinschaftlichem oder öffentlichem Grünraum.
- **Bebauung und Freiraum:** Grünraum und Bebauung sowie Alleen und Einzelbäume prägen den Stadtraum. Bebauung ist offen und unterstützt eine differenzierte Freiraumstruktur aus öffentlichen, gemeinschaftlichen und privaten Grünräumen, die häufig mit markanten Grossbäumen durchsetzt sind. Punktuell gibt es auch grossmassstäbliche Baustrukturen (z. B. mit Hochhäusern). An Stadtradialen orientiert sich die Bebauung zur Strasse hin.

Dichte Grossstrukturen

Grosskubige, dichte Strukturen, in denen unterschiedliche Nutzungen und Gebäudekörper nebeneinander existieren, die in ihrer Gesamtheit abwechslungsreiche und funktionsfähige Stadtteile bilden.

- **Nutzung:** Stark gemischt.
- **Bauliche Dichte:** Hoch bis sehr hoch.
- **Erdgeschosse:** Stehen in direktem Bezug zum Stadtraum, hier konzentrieren sich mehrheitlich gewerbliche und publikumsorientierte Nutzungen.
- **Bebauung und Freiraum:** System von öffentlichen Freiräumen hält die unterschiedlichen Baustrukturen zusammen. Häufig bilden Alleen und Baumreihen Grünstrukturen im Strassenraum. Oft ein öffentlich zugänglicher Vorplatz oder Innenhof, der unter anderem den Publikumsverkehr empfängt. Bebauung ist je nach Situation unterschiedlich, sie umfasst grossmassstäbliche Strukturen mit Hochhäusern, ebenso wie feinkörnigere Strukturen. Freiräume sind oft versiegelt und mit Bäumen versehen.

Gewerbe

Grössere Gewerbe- und Industriegebiete unterschiedlicher Grösse und Ausprägung.

- **Nutzung:** Überwiegend gewerbliche und industrielle Nutzungen, teilweise mit Dienstleistungen ergänzt.
- **Bauliche Dichte:** Mittel bis hoch, wobei vielerorts beträchtliche Reserven vorhanden sind.
- **Erdgeschosse:** Meist Hauptnutzung.
- **Bebauung und Freiraum:** Oft Hallen, Fabrikationsgebäude und Lager. Die städtebauliche Anordnung variiert je nach Nutzungsform und Rahmenbedingung. Die zum grössten Teil stark versiegelten Freiflächen sind durch gewebespezifisches Erschliessungsmuster sowie notwendige Lagerflächen und Parkierung zu erklären. Öffentliche und private Grünräume sind kaum vorhanden.

Öffentliche und institutionelle Einrichtungen

Grössere zusammenhängende Gebiete mit öffentlichen und institutionellen Einrichtungen.

- **Nutzung:** Überwiegend öffentlich, wie beispielsweise Schul-, Sport-, Kultur-, Gesundheits-, oder Verwaltungseinrichtungen.
- **Bauliche Dichte:** Variiert je nach Nutzung von gering bis hoch.
- **Erdgeschosse:** Hier wird der Publikumsverkehr empfangen und teilweise finden sich ergänzende publikumsorientierte Nutzungen wie Gastronomie.
- **Bebauung und Freiraum:** Variiert je nach Nutzung von Flachbauten bis zu grossen und dichten Gebäudekomplexe mit vielen Geschossen. Die Gemeinsamkeit findet sich in den meist grosszügigen, öffentlich zugänglichen Freiräumen. Sie bilden wichtige Treffpunkte in den Quartieren.

Abstimmung Prüfgebiete für Verdichtung bzw. Transformation mit der Störfallvorsorge

Der Störfallverordnung (StFV: SR.814.02) unterstehen Betriebe, die gefährliche Stoffe verarbeiten oder lagern, Verkehrswege auf denen Gefahrengüter transportiert werden sowie Versorgungsleitungen. Im Chemierisikokataster des Kantons Zürich (maps.zh.ch) sind für solche Risikoanlagen sogenannte Konsultationsbereiche bezeichnet. Das Ziel der Störfallvorsorge ist, die Bevölkerung und die Umwelt vor Unfallereignissen zu schützen, die erhebliche Schädigungen verursachen.

Mit dem komRP werden geeignete Gebiete bezeichnet, in denen eine weitere Verdichtung über die BZO hinaus geprüft wird (► Kommunaler Richtplan S.1.1). In diesen Gebieten liegen verschiedene störfallrelevante Anlagen. Gut erschlossene Gebiete eignen sich häufig für eine Verdichtung, liegen aber gleichzeitig oft auch im Nahbereich von grösseren Verkehrsanlagen. Die Festlegung der konkreten Nutzungsdichte erfolgt in der Nutzungsplanung. Dabei muss für die Konsultationsbereiche liegende Areale eine Risikobeurteilung und eine Interessenabwägung mit der angestrebten Nutzungsdichte erfolgen. Die Verdichtung soll möglichst ohne Erhöhung der vorhandenen Risiken erfolgen. Die kantonale Fachstelle wird frühzeitig miteinbezogen.

S.5 Ortsbildschutz

Die Stadt Winterthur ist seit 1977 im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) aufgeführt. Die aktuelle, zweite Fassung, datiert vom Februar 2013, wurde 2016 in Kraft gesetzt. Das ISOS ist ein qualifiziertes, umfassendes Ortsbildinventar, das zu Ortsbildstrukturen und Ortsbildqualitäten Aussagen macht. Mit seiner ganzheitlichen Betrachtung zeigt das ISOS die Differenzierung der einzelnen Räume auf, beschreibt für diese die Qualitäten und hilft, die historische Siedlungsentwicklung nachzuvollziehen und zu verstehen. Als wichtige Grundlage für die Planung soll es dazu dienen, Konzepte für die zukünftige Entwicklung einer Ortschaft zu erarbeiten.

Das ISOS ist keine «Käseglocke». Erklärtes Ziel des ISOS ist es, die Ortsentwicklung nicht zu behindern, sondern eine die historische Bausubstanz schonende Weiterentwicklung der Siedlungen zu ermöglichen. Das ISOS soll helfen, geeignete Handlungsräume für die Weiterentwicklung der Ortsbilder (Quartiere) zu identifizieren.

Die Koordination zwischen Denkmalschutz- und Nutzungsplanungsverfahren bezweckt eine möglichst hohe und frühzeitige Planungssicherheit für Private und die öffentliche Hand.

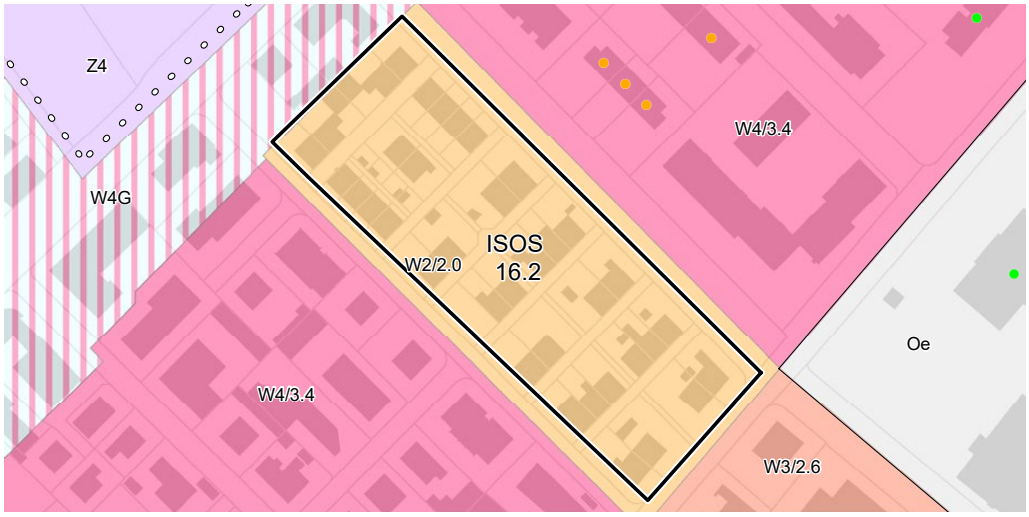
Vorgehen in drei Schritten zur Umsetzung vom ISOS

- **In Schritt 1** wird untersucht, wie die planerischen Instrumente der Stadt Winterthur die Erhaltungsziele des ISOS unterstützen. Es handelt sich dabei in erster Linie um Instrumente der Raumplanung (BZO) und der Denkmalpflege (Ortsbildinventar/KOBI, Einzel- und Siedlungsinventare, Unterschutzstellungen). Berücksichtigt werden zudem «informelle» Instrumente wie qualitätssichernde Verfahren in der Bauberatung und im Baubewilligungsprozess (u. a. Fachgruppen, Praxis-Merkblätter und Steckbriefe). Aber auch Baurechtsbeschränkungen aus dem Grundbuch (wie z. B. Baubeschränkungen zu Gunsten der Stadt) oder Verkehrsbaulinien können relevant sein.
- **In Schritt 2** werden die einzelnen ISOS-Ortsbilder konkret überprüft, indem das ISOS Gebiet und das/die bestehende/n Instrument/e der Stadt Winterthur präzise abgeglichen («übereinandergelegt») werden. Lassen sich vorhandene Abweichungen begründen, erübrigt sich Schritt 3.
- **In Schritt 3** werden nur die Ortsbilder mit Handlungsbedarf vertieft betrachtet und bei Abweichungen vom ISOS-Ziel bewahrende und verändernde Aspekte abwägend einander gegenübergestellt. Und es werden konkrete Handlungsanweisungen bezüglich der Umsetzung der im ISOS formulierten Ziele definiert.

Beispiel Wartstrasse

Der ISOS Perimeter (schwarze Kontur) wurde über den Zonenplan und das kommunale oder überkommunale Inventars der Denkmalpflege (Punktsymbole) gelegt. Mit Ausnahme von zwei Gebäuden (Konradhof) sind alle übrigen Gebäude entweder in der Kernzone (KII) oder Objekte des kommunalen oder überkommunalen Inventars. Der Konradhof stellt als Neubau eine «vollendete Tatsache» dar. Im vorliegenden Beispiel wird das ISOS als adäquat umgesetzt beurteilt. Schritt 3 erübrigt sich.

Beispiel Arbeitersiedlung Schöntal



Die Arbeitersiedlung (schwarze Kontur) liegt etwas zurückversetzt zur Zürcherstrasse in einer zweigeschossigen Wohnzone. Sie ist in keinem Inventar (Punktsymbole) geführt und auch nicht mittels Sondernutzungsplanung (z. B. Sonderbauvorschriften) gesichert. In Schritt 2 wird eine grosse Differenz zu den Zielen des ISOS festgestellt, was in Schritt 3 näher untersucht wird. Zur Umsetzung des ISOS ist – wie im vorliegenden Fall – durchaus eine «niederschwellige» Massnahme denkbar.

Interessenabwägung Prüfgebiete für Verdichtung bzw. Transformation mit ISOS

Beim ISOS handelt es sich um ein Bundesinventar, das den Sachplänen und Konzepten im Sinne von Art. 13 Raumplanungsgesetz (RPG) gleichgestellt ist und bei der Richt- und Nutzungsplanung mittelbar berücksichtigt werden muss. «Berücksichtigen» heisst, die Interessen an der Erhaltung und Schonung der im ISOS bezeichneten Objekte in die Planung einzubeziehen und gegen andere Interessen abzuwägen. Bei der Erfüllung von kantonalen und kommunalen Aufgaben rechtfertigen dabei nicht nur höherwertige Interessen von ebenfalls nationaler Bedeutung einen Eingriff in Schutzobjekte (z. B. Erfordernis der Siedlungsentwicklung nach innen oder Verkehrs- und Versorgungsinteressen), sondern es genügen auch erhebliche Interessen von kantonaler und kommunaler Bedeutung.

Das ISOS zeigt die Interessen des Ortsbildschutzes aus nationaler Sicht auf, ist jedoch nicht bereits das Resultat einer Interessenabwägung. Bei der Erstellung des Inventars erfolgte eine Beurteilung des Ortsbildes nach einer einheitlichen wissenschaftlichen Methode. Die planungs- und baurechtliche Interessenabwägung erfolgt erst im Rahmen eines Planungs- oder Bauverfahrens.

Die Siedlungsentwicklung nach innen muss differenziert erfolgen, unter Berücksichtigung auch der historisch bedeutenden, das Stadtbild prägenden Quartiere und Siedlungsteile. In Kernzonen, Quartiererhaltungszonen oder inventarisierten Siedlungen ist gemäss komRP eine Weiterentwicklung nur unter besonderer Rücksichtnahme auf die bestehenden Qualitäten möglich (► Kommunaler Richtplan S.1, Ziele und Grundsätz). Entsprechend dem Auftrag aus dem kantonalen (Kap. 1.2, 2.2.3.c) und dem regionalen Richtplan (Kap. 2.5) werden Prüfgebiete für Bauliche Verdichtung bzw. Transformation (nachfolgend: Prüfgebiete) festgelegt. Grundlage dazu ist W2040. Bei der Festlegung der Prüfgebiete wurden verschiedene Eignungskriterien berücksichtigt, insbesondere die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, Ortsbild und Denkmalpflege, Stadtstrukturen und Erneuerungspotenzial von Gebäuden. Für verschiedene Prüfgebiete wurden vertiefende städtebauliche Studien durchgeführt (Masterplan Winterthur Süd, verschiedene Testplanungen im Gebiet Hauptbahnhof Nord, Zielbild Wissensquartier, Testplanung Oberer Deutweg, Masterplan Bahnhof Oberwinterthur, Testplanung Areal Schleife). Die mögliche Entwicklung in Bezug auf Stadtstruktur und bauliche Dichte sowie die Freiraumentwicklung wurden getestet. W2040 und die Studien dienten als Basis für die Festlegung von 11 Prüfgebieten im komRP, die für eine mögliche Verdichtung bzw. Transformation geeignet sind.

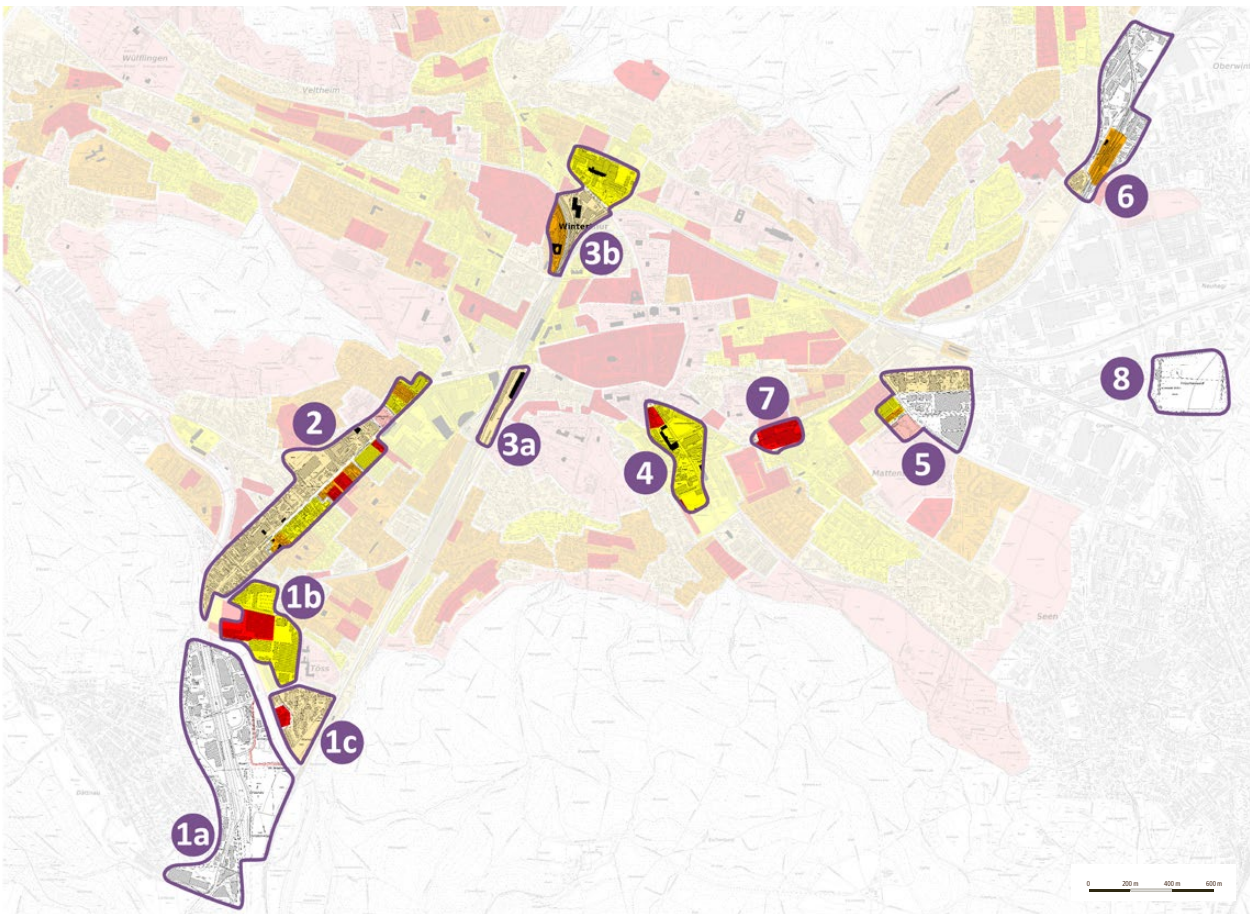
Auf Stufe der Richtplanung erfolgt keine Interessenabwägung in Bezug auf ISOS-Einzelobjekte. Eine allenfalls erforderliche Interessenabwägung findet in den nachfolgenden Planungs- oder Bauverfahren statt.

Die nachfolgende Interessenabwägung fokussiert auf ISOS-Gebiete, Baugruppen und Umgebungszonen. Im Gegensatz zu anderen Schutzinteressen oder Gefahren sind Grundlagen für ISOS und Prüfgebiete in ausreichender Flughöhe vorhanden, um eine Interessenabwägung auf Stufe komRP vorzunehmen. Dennoch wird bei den Prüfgebieten je nach vorhandenen Grundlagen der Koordinationsstand unterschiedlich festgelegt. Bei Prüfgebieten mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» steht in der Regel die Umsetzung im Rahmen der Nutzungs- oder Sondernutzungsplanung an. Die Interessensabwägung auf Stufe komRP wurde in positivem Sinne abgeschlossen. Bei Prüfgebieten mit dem Koordinationsstand «Zwischenergebnis» oder «Vororientierung» folgen in einem nächsten Schritt vertiefende Studien (Testplanungen, Masterpläne o. ä.). Für einzelne Prüfgebiete oder Teile davon ist die nachstehend dargestellte Interessenabwägung auf Stufe komRP zugunsten der Innenentwicklung ausgefallen. Es können ISOS-Erhaltungsziele nicht oder nur teilweise umgesetzt werden. Damit ist aber nicht ausgeschlossen, dass auch in diesen Gebieten für einzelne Baugruppen oder Teilgebiete eine teilweise Umsetzung von ISOS-Erhaltungszielen im Rahmen der nachfolgenden Planungs- oder Bauverfahren möglich sein wird.

Nachfolgender Abschnitt ist für jedes Prüfgebiet gleich strukturiert: In der «Ausgangslage» werden die planerischen Grundlagen beschrieben, welche für die richtplanerische Qualifikation als Prüfgebiet massgebend sind. Die Darstellung der ISOS Erhaltungsziele erfolgt unter dem Titel «ISOS». Unter dem Titel «Stellungnahme» beurteilt die Stadt die ISOS-Erhaltungsziele. In der Interessenabwägung werden in der übergeordneten Richtplanung vorgegebenen Entwicklungs- und Verdichtungsinteressen (Nutzungsinteressen) den ISOS-Erhaltungszielen (Schutzinteressen) gegenübergestellt und abgewogen.

Überlagerung Prüfgebiete für Verdichtung bzw. Transformation mit ISOS

Die Perimeter der Prüfgebiete gemäss komRP sind nicht parzellenscharf, für die konkrete Abgrenzung besteht ein Anordnungsspielraum.



Bauliche Verdichtung / Transformation prüfen

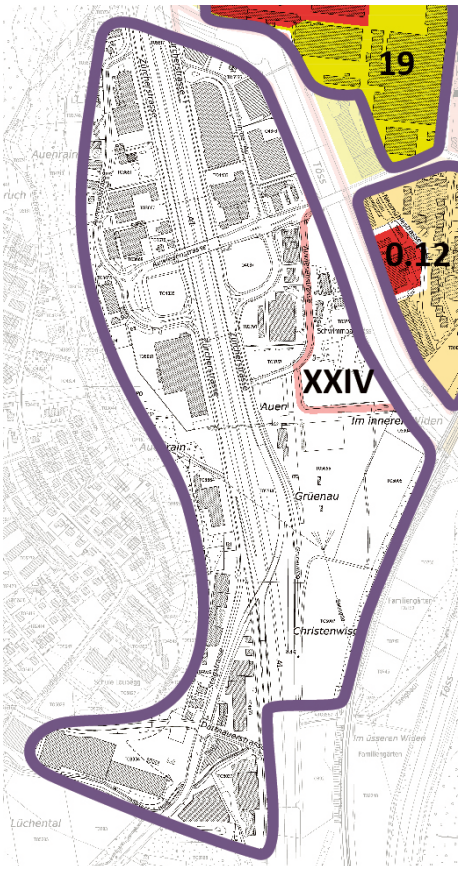
ISOS Gebiete und Baugruppen

- Erhalten der Substanz (A)
- Erhalten der Struktur (B)
- Erhalten des Charakters (C)

ISOS Umgebungszonen

- Erhalten der Beschaffenheit (a)
- Erhalten der Eigenschaften (b)

Prüfgebiet 1a Auwiesen (Zwischenergebnis)



Bauliche Verdichtung / Transformation prüfen

ISOS Gebiete und Baugruppen

- Erhalten der Substanz (A)
- Erhalten der Struktur (B)
- Erhalten des Charakters (C)

ISOS Umgebungszonen

- Erhalten der Beschaffenheit (a)
- Erhalten der Eigenschaften (b)

Ausgangslage

Mit dem Masterplan Winterthur Süd hat die Stadt zusammen mit dem Kanton eine umfassende Raumentwicklungsstrategie formuliert. Mit einer künftigen Tunnelführung der Autobahn können die Gebiete Dättnau und Steig an die übrige Stadt angebunden und grosse Entwicklungs- und Freiraumflächen mobilisiert werden. Die heutige Überdeckung der Töss kann aufgehoben und die Töss freigelegt werden.

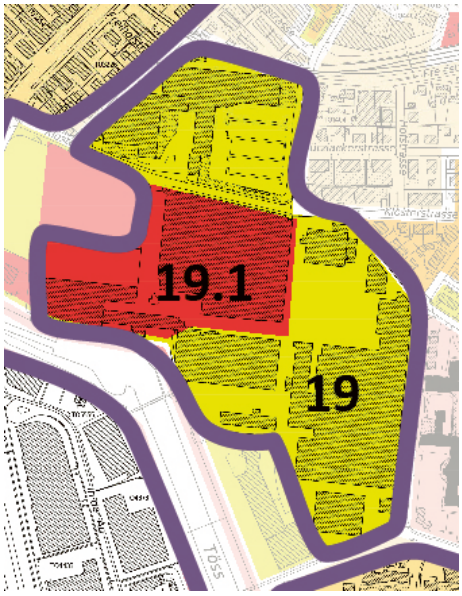
ISOS

Das Prüfgebiet tangiert die Umgebungsrichtung XXIV mit Erhaltungsziel a (Erhalt der Beschaffenheit). Die Umgebungsrichtung bezeichnet den Flussraum Töss, der von historisch wertvollen, grösstenteils stillgelegten Industrieanlagen geprägt wird.

Stellungnahme

Das Schwimmbad Töss ist im kommunalen Inventar der schutzwürdigen Bauten enthalten und bleibt erhalten. Das ISOS wird nicht beeinträchtigt.

Prüfgebiet 1b Vitus-Areal (Vororientierung)



Bauliche Verdichtung / Transformation prüfen

ISOS Gebiete und Baugruppen

- Erhalten der Substanz (A)
- Erhalten der Struktur (B)
- Erhalten des Charakters (C)

ISOS Umgebungszonen

- Erhalten der Beschaffenheit (a)
- Erhalten der Eigenschaften (b)

Ausgangslage

Auf einem Teilareal von 1.4 ha wird bis 2024 der Neubau Rieter Campus realisiert. Das weitere Areal hat gemäss W2040 ein Potenzial für eine hohe Nutzungsdichte mit Schwerpunkt auf vielfältige Arbeitsplatznutzungen. Es wird eine Profilierung als moderner Industrie- und High-Tech-Standort angestrebt. Die zukünftige Ausrichtung bezüglich Städtebau und Nutzung wird in einem nächsten Schritt im Rahmen einer Testplanung vertieft.

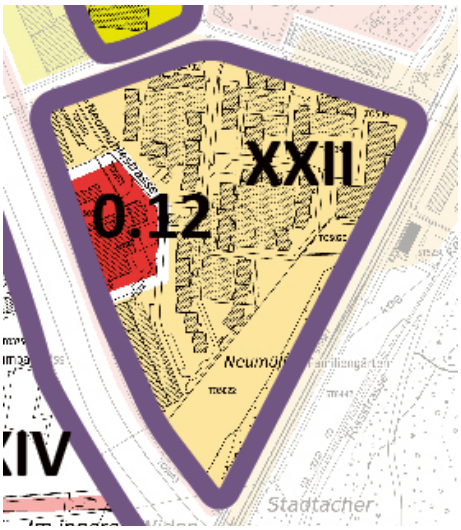
ISOS

Das Prüfgebiet tangiert das Gebiet 19 mit Erhaltungsziel C (Erhalten des Charakters) und die Baugruppe 19.1 mit Erhaltungsziel A (Erhalten der Substanz). Das Gebiet 19 zeichnet sich aus durch ein Gemisch aus verschiedenen zeittypischen Hallenbauten und Bürogebäuden aus dem 20. Jahrhundert. Die Baugruppen 19.1 umfasste die Werkhallen beim Nordeingang aus den 1940er-Jahren und den Gassenraum, der im Süden von dem zeitgleich errichteten, quer gestellten Hauptbürogebäude mit Kleinkraftwerk geschlossen wird. Mit dem Neubau Rietercampus wurde die Werkhalle westlich der Gasse zurückgebaut, die ehemalige Gasse ist heute entsprechend nur noch einseitig gefasst.

Stellungnahme

Das Vitus-Areal ist im kommunalen Inventar der schutzwürdigen Bauten enthalten. Das Kleinkraftwerk Obertöss ist ein überkommunales Inventarobjekt. In der weiteren Planung werden die Möglichkeiten der Nutzung und Transformation der schützenswerten Bauten und der Arealstruktur untersucht. Schutzwürdige Bauten und die Arealstruktur werden möglichst erhalten und gestärkt. Die Transformation und der Ersatz von nicht schützenswerten Bauten oder Elementen wird genutzt, um neue städtebauliche Qualitäten und Entwicklungsmöglichkeiten für das Areal zu schaffen.

Prüfgebiet 1c Neumühle (Vororientierung)



Bauliche Verdichtung / Transformation prüfen

ISOS Gebiete und Baugruppen

- Erhalten der Substanz (A)
- Erhalten der Struktur (B)
- Erhalten des Charakters (C)

ISOS Umgebungszonen

- Erhalten der Beschaffenheit (a)
- Erhalten der Eigenschaften (b)

Ausgangslage

Das Prüfgebiet Neumühle hat gemäss W2040 ein Verdichtungspotenzial. Mit der Überwerfung Neumühle, welche im Rahmen vom Projekt «MehrSpur Zürich-Winterthur» am östlichen Rand des Gebiets realisiert wird, erhält dieser Raum eine neue Ausprägung. Zur Prüfung der künftigen Ausrichtung bezüglich Städtebau und Nutzung bedarf es in einem nächsten Schritt einer Testplanung.

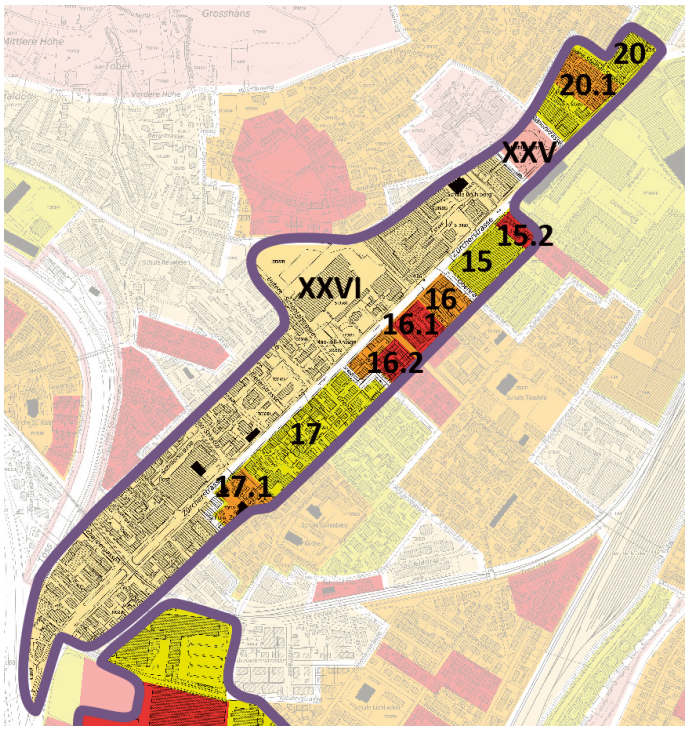
ISOS

Das Prüfgebiet tangiert die Baugruppe 0.12 der ehem. Neumühle mit Erhaltungsziel A (Erhalten der Substanz) und die Umgebungszone XXII mit Erhaltungsziel b (Erhalten der Eigenschaften). Die ehemalige Neumühle besteht aus kompakt beieinanderliegenden, unterschiedlich grossen Gebäuden. Die Umgebungszone XXII besteht aus einer heterogenen Wohnbebauung mit zwei- bis viergeschossigen Ein- und Mehrfamilienhäuser mit Sattel- oder Flachdach.

Stellungnahme

Der Mühlenkomplex Neumühle ist im kommunalen Inventar der schutzwürdigen Bauten enthalten. In der weiteren Planung werden die Möglichkeiten der Weiterentwicklung und Verdichtung der schützenswerten Bauten und der bestehenden Stadtstruktur untersucht. Schutzwürdige Bauten und Baugruppen werden möglichst erhalten und gestärkt. Eine Verdichtung wird genutzt, um neue städtebauliche Qualitäten für das Gebiet zu schaffen.

Prüfgebiet 2 Zürcherstrasse (Vororientierung)



Bauliche Verdichtung / Transformation prüfen

ISOS Gebiete und Baugruppen

- Erhalten der Substanz (A)
- Erhalten der Struktur (B)
- Erhalten des Charakters (C)

ISOS Umgebungszonen

- Erhalten der Beschaffenheit (a)
- Erhalten der Eigenschaften (b)

Ausgangslage

Ziel für den Schwerpunktraum Zürcherstrasse ist gemäss W2040 die Erhöhung der baulichen Dichte, der Nutzungsvielfalt und der städtebaulichen Qualitäten. Punktuelle Hochhäuser alternierend mit Gebäuderücksprüngen und kleineren Plätzen und Freiräumen werden angestrebt.

ISOS

Das Prüfgebiet ist vollumfänglich mit ISOS-Erhaltungszielen belegt. Das Gebiet des alten Industriegeländes Sulzerareal (15) ist mit dem Erhaltungsziel C (Erhalt des Charakters) erfasst. In verdichteter Bauweise vermischen sich über 100-jährige voluminöse Fabrikhallen, Werkstätten und Bürogebäude mit fünf- bis achtgeschossigen Neuüberbauungen. Die Baugruppe der Arbeiterhäuser Jägerstrasse (15.2) besteht aus vier schlichten Zeilen Reiheneinfamilienhäuser und ist mit dem Erhaltungsziel A (Erhalt der Substanz) erfasst. Das Gebiet Tössfeld (16) ist mit dem Erhaltungsziel B (Erhalt der Struktur) erfasst. Zwei- und dreigeschossige Mehrfamilienhäuser mit Satteldach und schmalen Vorgärten, rückwärtigen Gewerbe-Kleinbauten und einzelnen Quartierswirtschaften dominieren die Strassenzüge. Die Baugruppen Wohnkolonie Tössfeld / Schöntal III (16.1) und Arbeitersiedlung Schöntal (16.2) sind dem Erhaltungsziel A (Erhalt der Struktur) zugeordnet. Das Gebiet Erweiterung Tössfeld (17) ist dem Erhaltungsziel C (Erhalt des Charakters) zugeordnet. Es ist geprägt durch eine heterogene, dichte Wohnbebauung, wenige zwei- und dreigeschossige Altbauten in kleinen Gärten, durchsetzt von voluminösen drei- und viergeschossigen Wohnblöcken und Geschäftsläden entlang der Zürcherstrasse. Die Baugruppe des älteren Bebauungsbereichs Töss (17.1) ist dem Erhaltungsziel B (Erhalt der Struktur) zugeordnet. Das

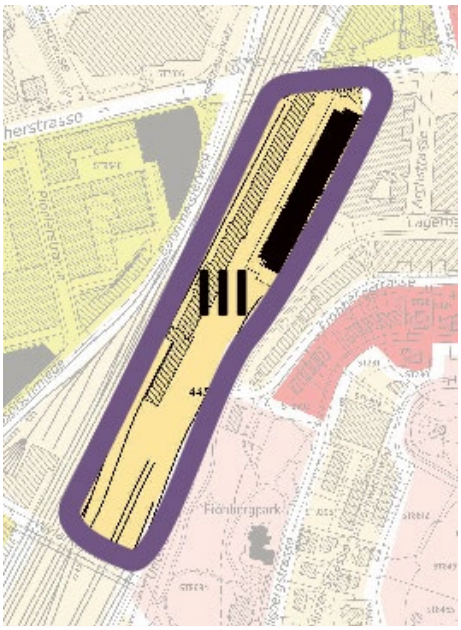
Gebiet der durchmischten Überbauung am Hangfuss des Brühlbergs (20) ist dem Erhaltungsziel C (Erhalt des Charakters) zugeordnet. Es umfasst eine durchmischte Überbauung mit v. a. drei- bis fünfgeschossigen Mehrfamilienhäusern und Wohn-/Geschäftsbauten an der Zürcherstrasse. Die Baugruppe von Wohn- und Geschäftshäusern mit städtischem Charakter an der Zürcherstrasse (20.1) ist dem Erhaltungsziel B (Erhalt der Struktur) zugeordnet. Die Umgebungszone Brühlgut-Park (XXV) ist dem Erhaltungsziel a (Erhalt der Beschaffenheit) zugeordnet. Die Umgebungszone der durchmischten Bebauung längs der Zürcherstrasse (XXVI) ist dem Erhaltungsziel b (Erhalt der Eigenschaften) zugeordnet.

Stellungnahme

Die Arbeiterhäuser Jägerstrasse (15.2) und die Wohnkolonie Tössfeld / Siedlung Schöntal III (16.1) sind im überkommunalen Siedlungsinventar verzeichnet. Die Arbeitersiedlung Schöntal (16.2) ist nicht inventarisiert. Eine Sicherung mit geeigneten Instrumenten (z. B. Baulinien) wird zurzeit geprüft, mit dem Ziel, die Struktur zu erhalten. Das Sulzerareal (15) ist mit dem öffentlich-rechtlichen Schutzvertrag Sulzer (2003) mit Festsetzung von Schutzobjekten gesichert. Das Gebiet 15, die Baugruppen 15.2, 16.1, 16.2 und die Umgebungszone XXV (Brühlgut-Park) sind von Verdichtungen und Transformationen ausgenommen. Die ISOS-Schutzinteressen werden gewährleistet. Mit Verdichtungen und Transformationen entlang der Zürcherstrasse, die sich überwiegend auf die erste Bautiefe und auf konzentrierte Hochpunkte beschränken, wird in den übrigen ISOS-Gebieten und -Baugruppen eine grösstmögliche Schonung erreicht. In Gebiet 17 (Erweiterung Tössfeld) kann eine Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen werden. Sie ist jedoch auf den Randbereich entlang der Zürcherstrasse begrenzt. Zudem sind aufgrund der sehr kleinteiligen Parzellen- und Eigentumsstrukturen keine grossflächigen Transformationen zu erwarten. Mit der Entwicklung kann entlang der wichtigen Stadtachse eine gezielte Innenentwicklung und eine Schonung der dahinterliegenden Bereiche erreicht werden.

S

Prüfgebiet 3a Vogelsang Nord (Vororientierung)



Bauliche Verdichtung / Transformation prüfen

ISOS Gebiete und Baugruppen

- Erhalten der Substanz (A)
- Erhalten der Struktur (B)
- Erhalten des Charakters (C)

ISOS Umgebungszonen

- Erhalten der Beschaffenheit (a)
- Erhalten der Eigenschaften (b)

Ausgangslage

Die Stossrichtung für den langfristigen Ausbau des Hauptbahnhofs beinhaltet einen neuen Wendebahnhof im Areal Vogelsang Nord (zusammen mit den bereits heute bestehenden sieben oberirdischen Durchgangsgleisen). Im Zusammenhang mit einem Wendebahnhof bietet sich auch eine städtebauliche Chance für das Areal Vogelsang Nord mit einer neuen Brücke als Quartierverbindung zum Depot West/Sulzerareal. In einem nächsten Schritt erfolgt eine Testplanung.

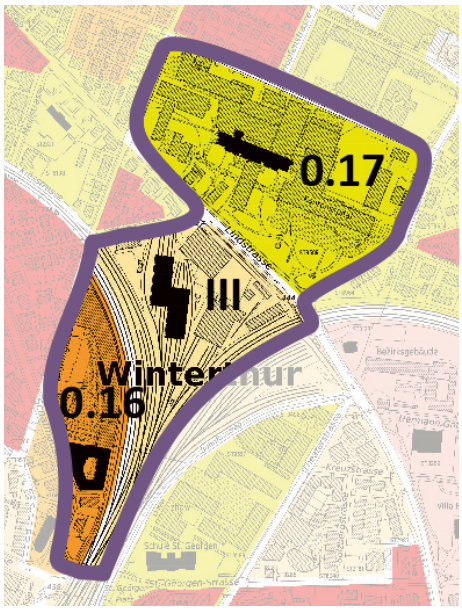
ISOS

Das Prüfgebiet tangiert die Umgebungszone III mit Erhaltungsziel b (Erhalten der Eigenschaften). Sie bezeichnet die stadtbildprägenden Gleisanlagen mit Bahnnebenbauten, am Fuss des Lindbergs mit fächerförmig sich verzweigenden Schienenschneise, Lokremisen und Werkstatthallen.

Stellungnahme

Die Weiterentwicklung erfolgt mit dem Ausbau der Hauptbahnhof. Das Areal ist seit jeher durch Bahnnutzungen geprägt. Das ISOS wird nicht beeinträchtigt.

Prüfgebiet 3b Hauptbahnhof Nord (Festsetzung)



Bauliche Verdichtung / Transformation prüfen

ISOS Gebiete und Baugruppen

- Erhalten der Substanz (A)
- Erhalten der Struktur (B)
- Erhalten des Charakters (C)

ISOS Umgebungszonen

- Erhalten der Beschaffenheit (a)
- Erhalten der Eigenschaften (b)

Ausgangslage

Das Gebiet Hauptbahnhof Nord hat aufgrund seiner Lage und der Potenziale gute Voraussetzungen für eine dynamische städtebauliche Entwicklung. Für das Lindareal wurde eine Testplanung durchgeführt. Die Ausbaupläne des Kantonsspitals Winterthur beruhen auf dem baulichen Masterplan 2030+. Auch für das Areal zwischen Schaffhauserstrasse und Bahngleise (SISKA-Areal) wurde eine Testplanung durchgeführt. Gemäss den laufenden Planungen eigenen sich alle drei Gebiete für eine hohe bauliche Dichte mit neuen städtebaulichen Hochpunkten.

ISOS

Das Prüfgebiet ist vollumfänglich mit ISOS-Erhaltungszielen belegt. Die Baugruppe der Wohn- und Geschäftsbebauung an der Bahnlinie nach Schaffhausen (0.16) ist mit dem Erhaltungsziel B (Erhalt der Struktur) erfasst. Die älteren, stattlichen Wohn- und Geschäftshäuser fassen den Beginn der leicht ansteigenden Schaffhauserstrasse und leiten von der Wülflingerstrasse ins Villenviertel Ruhtal über. Die trapezförmige Blockrandbebauung des Verwaltungsgebäudes Volg bildet mit dem angrenzenden Geschäftshauskomplex den baulichen Schwerpunkt im Gleisbogen. Die über 200 Meter lange Spiegelfassade des multifunktionalen Dienstleistungszentrums fasst die Kurveninnenseite des Bahnkorridors und bildet ein zum Swisscom-Turm («Roter Turm») räumlich bezogenes Gegenüber. Die Zweigeschossige Sichtbacksteinvilla (Schaffhauserstrasse 2) ist als wertneutraler Hinweis im ISOS enthalten. Die Baugruppe des Kantonsspitals (0.17) zeichnet sich aus durch ein Konglomerat verschiedener Flachdachgrossbauten in baumbestandener Parkanlage und ist dem Erhaltungsziel C (Erhalt des Charakters) zugeordnet.

Stellungnahme

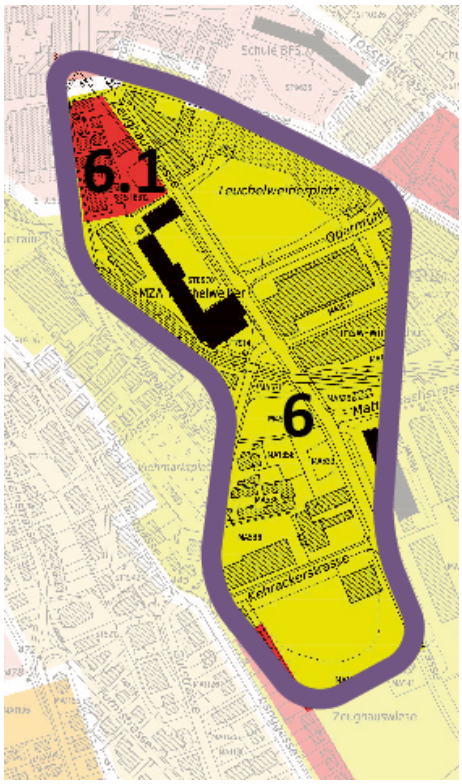
Das Volg-Gebäude auf dem SISKA-Areal ist im kommunalen Inventar der schutzwürdigen Bauten enthalten. Das Volg-Gebäude und die gegenüberliegende Miets-/Geschäftshauszeile Im Volksgarten (0.16.1) werden nicht tangiert.

Auf dem Lindareal sind die Rechteckremisen (Depot G), Doppelremisen (Depots H und J), Dienst- und Werkstadtgebäude (DG 01), Wohn- und Dienstgebäude (DG 05) sowie das Magazin (04) im Inventar der Denkmalschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung enthalten. Die historischen Bauten mit ihrer fächerartigen Geometrie dienen als Ausgangspunkt für die Transformation des Lindareals. Im Zuge der weiteren Planung wird sichergestellt, dass das Ortsbild grösstmöglich geschont wird. Aus Gründen des Bahnausbaus und als Ergebnis der Testplanung sind in Abstimmung mit der kantonalen Denkmalpflege teilweise Inventarentlassungen möglich.

Das 16-geschossige Hochhaus im Osten der KSW-Anlage aus den 1960er-Jahren wurde bereits durch einen Neubau ersetzt und bis 2024 zurückgebaut. Die Testplanung sieht den Abbruch des zentral gelegenen Bettenhauses von 1958 vor. Aufgrund der Veränderungen sowohl des Kontexts, der Wirkung als auch der Bausubstanz hat das Bettenhaus seine ursprünglichen Qualitäten stark eingebüsst.

Die Innenentwicklung im Prüfgebiet Hauptbahnhof Nord wird an dieser zentralen Lage hoch gewichtet. Mit punktuellen Hochhäusern und neuen Frei- und Grünräumen werden die ISOS-Gebiete möglichst geschont und werden neue städtebauliche und stadträumliche Qualitäten geschaffen. Trotz massiver baulicher Verdichtung bleiben die Siedlungsstrukturen ablesbar. In einem nächsten Schritt wird für das Areal des KSW ein neuer kantonaler Gestaltungsplan erarbeitet. Für das Lindareal und das SISKA-Areal wird auf Grundlage der Testplanungen je ein privater Gestaltungsplan erarbeitet. Die abschliessende Interessenabwägung erfolgt im Rahmen der Gestaltungsplanverfahren.

Prüfgebiet 4 Schwerpunktraum «Wissensquartier» (Zwischenergebnis)



Bauliche Verdichtung / Transformation prüfen

ISOS Gebiete und Baugruppen

- Erhalten der Substanz (A)
- Erhalten der Struktur (B)
- Erhalten des Charakters (C)

ISOS Umgebungszonen

- Erhalten der Beschaffenheit (a)
- Erhalten der Eigenschaften (b)

Ausgangslage

Mit der Vision Wissensquartier hat die Stadt zusammen mit dem Kanton eine umfassende Entwicklungsstrategie für das Prüfgebiet Wissensquartier formuliert. Im Wissensquartier sollen etappenweise die dringend benötigten zusätzlichen Flächen für Hochschulnutzungen geschaffen werden. Als erste Etappe ist die Überbauung des Teuchelweiherplatzes vorgesehen. Eine hohe Nutzungsdichte (u. a. Hochschule, Start-ups, Sport- und Freizeitnutzungen, Kleingewerbe und Werkstätten, Co-Working Spaces, Gastronomie, Wohnraum) sollen das Wissensquartier auch ausserhalb der Unterrichts- und Lernzeiten beleben und neue Begegnungsräume schaffen. Zur Prüfung der künftigen Ausrichtung bezüglich Städtebau und Nutzung wird in einem nächsten Schritt einer Testplanung für das Areal Teuchelweiher durchgeführt. Zudem wird ein Freiraumkonzept für das gesamte Wissensquartier erarbeitet (A.1.4.1).

ISOS

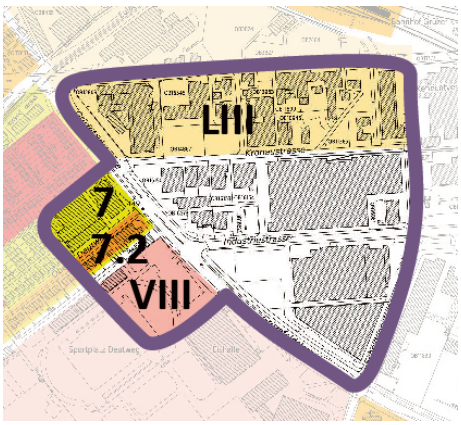
Das Prüfgebiet tangiert die Baugruppe 6.1 mit Erhaltungsziel A (Erhalten der Substanz) und das Gebiet 6 mit Erhaltungsziel C (Erhalten des Charakters). Die Baugruppe 6.1 umfasst schlichte, zwei- bis viergeschossige Mehrfamilienhäuser mit Sattel- oder Walmdach und rückwärtigen gut erhaltenen Werkstätten oder Schöpfen. Das weitflächige, in der Talsohle gelegene Teuchelweiher- und Zeughausareal (Gebiet 6) erstreckt sich vom Technikum und dem erhaltenen Teil der ehemaligen Gewerbe- und Industrievorstadt entlang des

Hangfusses bis zum Unteren Deutweg. Das konturlose, schwach strukturierte Gebiet besteht aus vielen unterschiedlichen Teilbereichen und wird räumlich durch den klaren Verlauf der Zeughausstrasse zusammengehalten. Historische Gebäude mit ehemaligen militärischen oder gewerblich-technischen Funktionen, kleine Anhäufungen von schlichten Wohn- und Gewerbebauten und weite Freiflächen für Werkhöfe, Viehmarkt und Zeughauswiese sind Zeugen einer Gegend, die aufgrund von vielen, heute nicht mehr existierenden Wasserläufen und der eher unattraktiven Stadtlage bestens für Gewerbe- und Militärzwecke geeignet war.

Stellungnahme

Die Häuser an der Wildbachstrasse 28, 30 und 32 und an der Zeughausstrasse 73 (zum Mühlebach) sind kommunale Inventarobjekte. Das Objekt Wildbachstrasse 24 ist gemäss Verwaltungsgerichts-Entscheid nicht erhaltensfähig. Die Gebäude auf dem Areal der Reithalle sind überkommunale Inventarobjekte (Reithalle I «kleine Reithalle», Kasernentrakt, Reithalle II «Grosse Reithalle», Stallgebäude, Waaghäuschen). Das Restaurant Reitweg am Reitweg 12 und 14 ist ein kommunales Inventarobjekt. Die Eidgenössischen Zeughäuser an der Zeughausstrasse 50, 52, 54 und der Zuckerstockbunker an der Zeughausstrasse 50 sind überkommunale Inventarobjekte. Schutzwürdige Bauten und Baugruppen werden möglichst erhalten und gestärkt. Eine Verdichtung wird genutzt, um neue städtebauliche Qualitäten für das Gebiet zu schaffen.

Prüfgebiet 5 «Grüze Süd» (Vororientierung) und «Oberer Deutweg» (Festsetzung)



Bauliche Verdichtung / Transformation prüfen

ISOS Gebiete und Baugruppen

- Erhalten der Substanz (A)
- Erhalten der Struktur (B)
- Erhalten des Charakters (C)

ISOS Umgebungszonen

- Erhalten der Beschaffenheit (a)
- Erhalten der Eigenschaften (b)

Ausgangslage

Das Prüfgebiet «Grüze Süd» hat gemäss W2040 ein Verdichtungspotenzial. Mit dem neuen Bustrassee, welches den Bahnhof Grüze über die Leonie-Moser-Brücke direkt mit dem Sportpark Deutweg verbindet, erhält dieser Raum eine neue Ausprägung. Zur Prüfung der künftigen Ausrichtung bezüglich Städtebau und Nutzung bedarf es in einem nächsten Schritt eines Masterplans für das Gebiet Grüze Süd.

Im Sportpark Deutweg sind zur Sicherung des Sportangebots nächste Entwicklungsschritte notwendig. Das Testplanungsverfahren hat gezeigt, dass eine Verdichtung an diesem Ort sinnvoll ist. Dazu liegt für den Südwestlichen Teil des Prüfgebiets ein Gestaltungsplanentwurf «Oberer Deutweg – Erweiterung Sportpark» vor (Festsetzung Stadtparlament ausstehend).

ISOS

Das Prüfgebiet «Grüze Süd» tangiert die Umgebungszone LIII Teil des Grüzefelds mit Erhaltungsziel b (Erhalten der Eigenschaften). Die Umgebungszone umfasst ein Gewerbe- und Industrieareal mit mehrheitlich voluminösen Hallenbauten mit Flach- oder Satteldach in verschachtelter Anordnung.

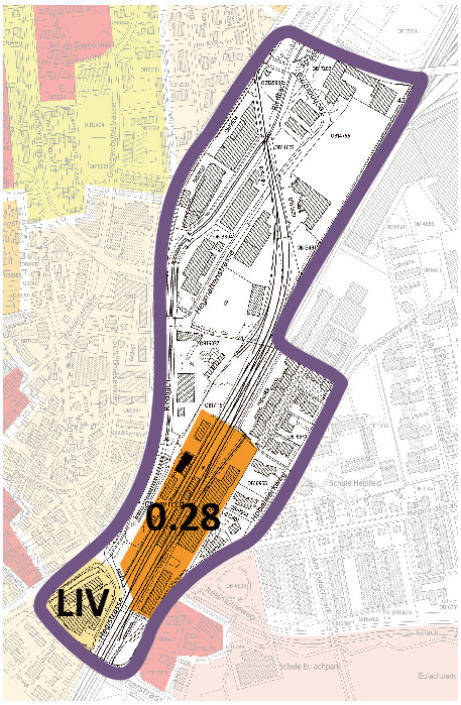
Das Prüfgebiet «Oberer Deutweg» tangiert die Baugruppe 7.2 des Oberen Deutwegs mit Erhaltungsziel B (Erhalten der Struktur), das Gebiet 7 der durchmischen Bebauung Zwingliplatz mit Erhaltungsziel C (Erhalten des Charakters) und die Umgebungszone VIII des Sportparks Deutweg mit Erhaltungsziel a (Erhalt der Beschaffenheit). Die Baugruppe des Oberen Deutwegs umfasst, in einer regelmässigen Reihe stehend, zweigeschossige traufseitige Doppelwohnhäuser aus den 1920er-Jahren. Am Kopfende ergänzt die ehemalige Nagelfabrik aus Sichtbackstein die Abfolge. Die Umgebungszone des Sportparks Deutweg umfasst eine weitflächige Freizeitanlage mit Leichtathletikbahn, Eissportzentrum und mehreren Fussballplätzen, angelegt 1936 für das zweite Eidg. Turnfest in Winterthur und ist ein wichtiger Freiraum für die Ablesbarkeit der Quartierränder.

Stellungnahme

Die Weiterentwicklung des Gebiets Grüze Süd baut auf den bestehenden gewerblichen Strukturen auf. Die Nagelfabrik ist als kommunales Schutzobjekt und als überkommunales Inventarobjekt gesichert. Das ISOS wird nicht beeinträchtigt.

Die mit dem Gestaltungsplan «Oberer Deutweg – Erweiterung Sportpark» (Festsetzung Stadtparlament ausstehend) beabsichtigte baulichen Entwicklungen beeinträchtigen das ISOS nicht.

Prüfgebiet 6 «Schwerpunktraum Oberwinterthur» (Zwischenergebnis)



Bauliche Verdichtung / Transformation prüfen

ISOS Gebiete und Baugruppen

- Erhalten der Substanz (A)
- Erhalten der Struktur (B)
- Erhalten des Charakters (C)

ISOS Umgebungszonen

- Erhalten der Beschaffenheit (a)
- Erhalten der Eigenschaften (b)

Ausgangslage

Die Stadt und die SBB haben gemeinsam einen Masterplan Bahnhof Oberwinterthur erarbeitet. Als gut erschlossener Standort und Teil des Quartierzentrums Oberwinterthur verfügt das Gebiet über ein hohes Aufwertungs- und Verdichtungspotenzial als attraktiver Wohn- und Arbeitsort. Zur Prüfung der künftigen Ausrichtung bezüglich Städtebau und Nutzung bedarf es in einem nächsten Schritt einer Testplanung.

ISOS

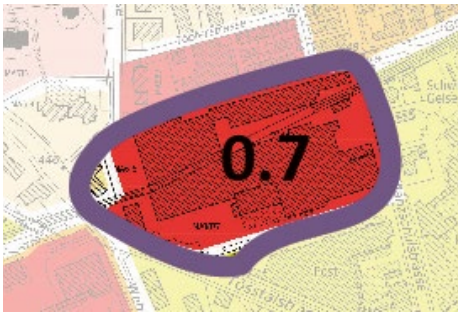
Das Prüfgebiet tangiert die Baugruppe 0.28 des Bahnhofs Oberwinterthur mit Erhaltungsziel B (Erhalten der Struktur) und die Umgebungszone LIV heterogene Bebauung Talacker zwischen Eulach und Bahnlinie mit Erhaltungsziel b (Erhalten der Eigenschaften). Die Baugruppe des Bahnhofs Oberwinterthur umfasst eine mehrteilige Anlage beidseits der Gleise mit einem stattlichen Bahnhofsgebäude und mit mächtigen, zweigeschossigen Lagerhäusern mit auffälligen Quergiebeln und verschiedene Nebenbauten. Die Umgebungszone Talacker umfasst eine dichte Anordnung von zwei- bis fünfgeschossigen Mehrfamilienhäusern mit Sattel- oder Flachdach mit aufgelockerten Bereichen durch Schulanlage bzw. Sportplatz.

Stellungnahme

Das historische Bahnhofsgebäude (Aufnahmegebäude) ist ein überkommunales Inventarobjekt. Das Bahnhofsgebäude soll gemäss Masterplan erhalten und freigespielt werden. Die markanten Lagerhäuser des ehemaligen Fouragegeschäfts sollen nach Möglichkeit erhal-

ten werden. Das ISOS wird allenfalls höchstens im Bereich der Lagerhäuser beeinträchtigt. Die Innenentwicklung wird an dieser zentralen Lage hoch gewichtet. Mit punktuellen städtebaulichen Akzenten an den beiden neuen Bahnhofplätzen und neuen Frei- und Grünräumen wird das ISOS-Gebiete möglichst geschont und werden neue stadträumliche Qualitäten geschaffen.

Prüfgebiet 7 Areal Schleife (Festsetzung)



Bauliche Verdichtung / Transformation prüfen

ISOS Gebiete und Baugruppen

Erhalten der Substanz (A)
Erhalten der Struktur (B)
Erhalten des Charakters (C)

ISOS Umgebungszonen

Erhalten der Beschaffenheit (a)
Erhalten der Eigenschaften (b)

Ausgangslage

Für das Areal Schleife wurde eine Testplanung durchgeführt. Dies Testplanung hat aufgezeigt, dass das Areal unter Beibehalt eines hohen Anteils an Arbeitsnutzungen verdichtet werden kann.

ISOS

Das Prüfgebiet tangiert die Baugruppe 0.7 des Areals Schleife mit Erhaltungsziel A (Erhalten der Substanz). Das Areal Schleife weist noch überwiegend die ursprüngliche Bausubstanz von vor der Stilllegung auf. Das Areal erstreckt sich beidseits des Eulachkanals und sticht durch seine eng nebeneinanderliegenden und verschachtelten ein- bis dreigeschossigen Gebäudetrakte mit Hochkamin wie eine Insel im Stadtbild heraus. Entlang der Grüzenstrasse bilden auf der südlichen Seite ein wuchtiger, verputzter Komplex mit verglaster Eingangsfront und ein lang gestreckter, eingeschossiger Sichtbacksteintrakt eine geschlossene Fassadenabfolge. Mit dem Gebäude gegenüber, bestehend aus einem verputzten Kopfbau und einem zweigeschossigen Backsteinseitentrakt, sowie den anschliessenden zweigeschossigen Reihenhauszeilen wird die Strasse eingefasst.

Stellungnahme

Abgesehen von der Tösstalstrasse 57 sind sämtliche Parzellen des Schleife-Areals im kommunalen Inventar der schutzwürdigen Bauten erfasst. Die auf dem Areal überlieferten und im Inventar der schutzwürdigen Bauten der Stadt Winterthur erfassten Zeitzeugen der Industrialisierung sollen sowohl als Einzelobjekte als auch in ihrer Ensemblewirkung möglichst erhalten werden. Das Areal wird in der bestehenden orthogonalen Struktur weitergebaut. Das ISOS wird nicht beeinträchtigt. In einem nächsten Schritt wird für das Areal Schleife ein privater Gestaltungsplan erarbeitet, basierend auf einem vorgängig rechtskräftigen Entscheid über eine Unterschutzstellung.

Grundlagen Kapitel S

Ortsbildschutz

- Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS), Band 5 Winterthur und Umgebung, 2013, am 1. Okt. 2016 vom Bundesrat in Kraft gesetzt.
- Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung (KOBI)
- Höhenentwicklungskonzept Winterthur, Stadt Winterthur, Februar 2021

S

F Freiraum

F.1.1 Wege, Strassen, Plätze

Die Wege, Strassen und Plätzen sind Teil des öffentlichen Stadtraums (► Kommunaler Richtplan Öffentlicher Stadtraum). Die vielen Ansprüche und der Nutzungsdruck haben in den vergangenen Jahren zugenommen. Bevölkerungswachstum, Verdichtung und Wandel des gesellschaftlichen Lebens bringen Veränderungen mit sich. Zudem werden Qualität und Sicherheit im öffentlichen Raum zunehmend als Standortfaktor erkannt.

Viele Strassenräume sind nach wie vor vorwiegend verkehrsorientiert gestaltet und bieten oft wenig Aufenthaltsqualität. 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. Gemäss Rahmenplan Stadtklima ist ein Grossteil der Innenstadt und der Quartierzentren sowie des urbanen Rückgrats von diesem Hitzeinseleffekt betroffen. Es gibt ein Defizit an begrünten und beschatteten Wegen, Strassen und Plätzen. Einladende, gut gestaltete, baumbestandene und vielfältig nutzbare Strassenräume sind daher nicht nur für die Aufenthaltsqualität wichtig, sondern auch für die Biodiversität und die Resilienz gegenüber zunehmender Hitzebelastung, Trockenheit und Extremwetterereignissen.

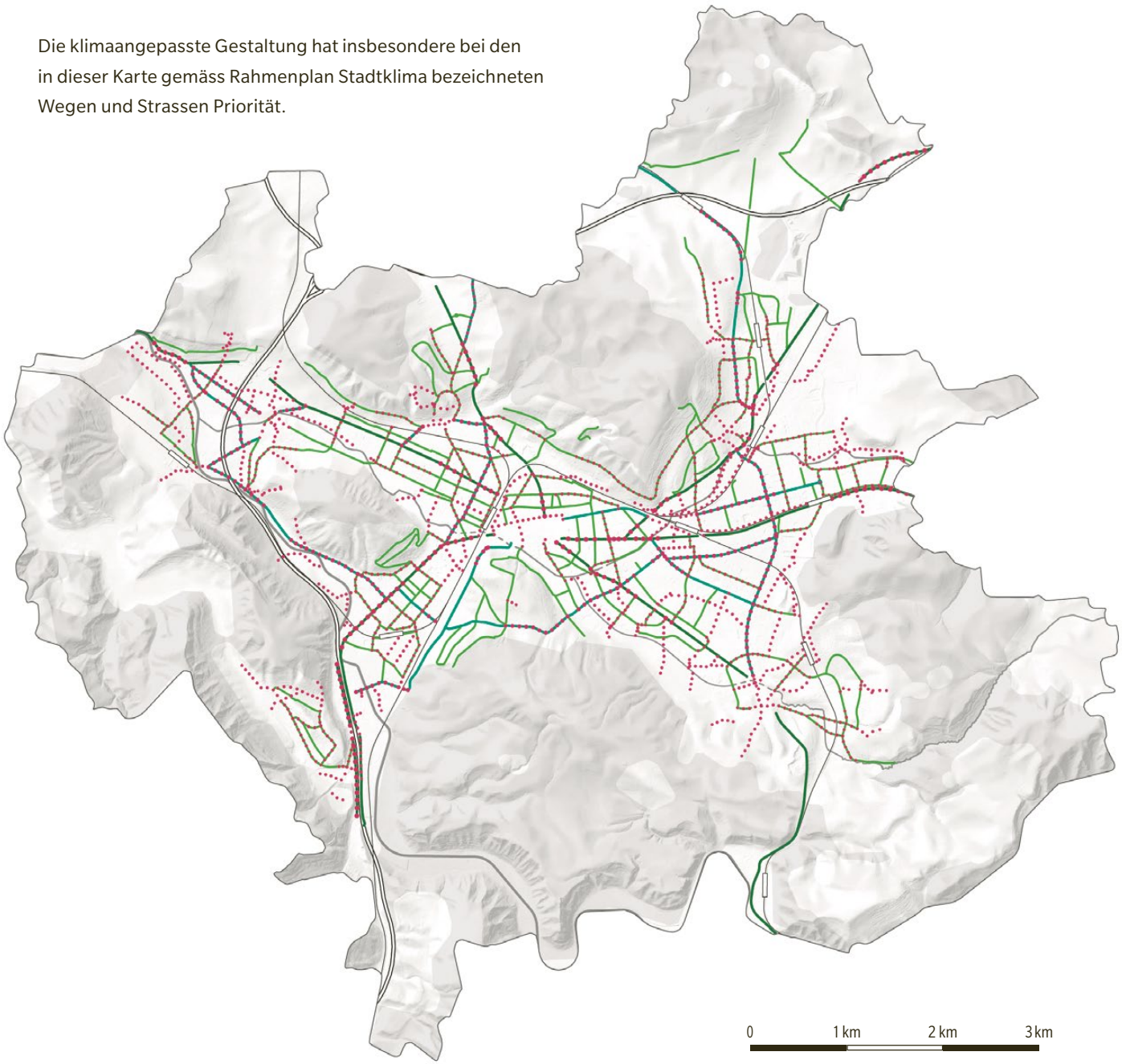
Dazu gehört auch das Prinzip «Schwammstadt» mit dem Ziel, das Regenwasser lokal zwischen zu speichern statt abzuleiten. Dadurch werden Überflutungen bei Starkregenereignissen vermieden, das Stadtklima verbessert und die Gesundheit von Stadtbäumen gefördert. Über «grüne Elemente» wie Mulden, Baumrigolen, Grünflächen, versickerungsfähigen Belägen, Gründächern und -fassaden wird das Wasser vor Ort zwischengespeichert. Ein Teil kann verdunsten und so zur Kühlung der Stadt beitragen, ein Teil kann versickern. Der Abfluss wird stark reduziert und das Kanalnetz entlastet. Eine integrale Gestaltung der Schwammstadt-Infrastruktur kann die Qualität der urbanen Freiräume stärken. Ziel sind hochwertige und biodiverse Grünräume, wo das Element Wasser vielfältig erlebbar wird.

Für künftige Strassenprojekte wird die Arbeitshilfe für die Gestaltung des öffentlichen Raumes (GöR) massgebend sein. Sie berücksichtigt die städtischen Zielvorgaben gemäss Alleenkonzept, Rahmenplan Stadtklima, Zielbild Temporegime, Angebotsstrategie Stadtbus, Winterthurer Velorouten etc.

Eine Schwammstadt nimmt Wasser auf und speichert es. In Phasen der Trockenheit gibt sie es wieder an die Umgebung ab. (Stadt Winterthur)

Alleenkonzept und stadtklimatisch aufzuwertende Wege und Strassen

Die klimaangepasste Gestaltung hat insbesondere bei den in dieser Karte gemäss Rahmenplan Stadtklima bezeichneten Wegen und Strassen Priorität.



- Wege/Strassen stadtklimatisch aufwerten
- Alleenonzept: Hauptverkehrsachsen
- Alleenkonzept: Bypässe und Verbindungsstrassen
- Alleenkonzept: Quartier- und Nebenstrassen

F.1.2 Grün- und Freiflächen

Durchgrünte Siedlungen mit schattenspendenden Bäumen, unversiegelten Flächen und kühlenden Wasserelementen sind wichtig für die Erholung der Menschen in Alltag und Freizeit, die ökologische Vielfalt und die Minderung der sommerlichen Hitzebelastung. 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.

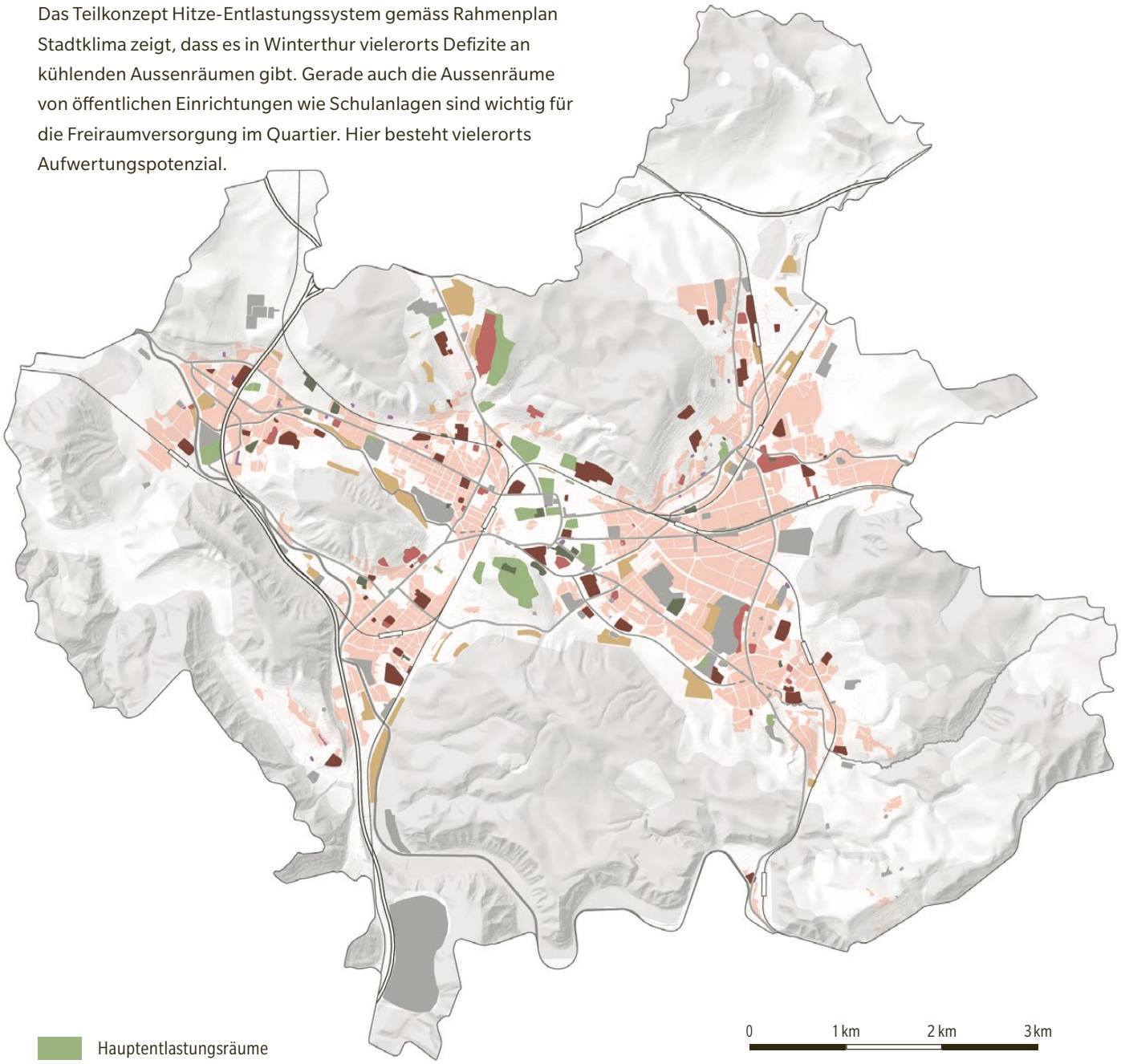
Für ein dichtes Freiraumnetz müssen bestehende Flächen gesichert, neue geschaffen und hochwertig gestaltet werden. Die laufende Revision des kantonalen Planungs- und Baugesetzes sieht neue Instrumente für eine klimaangepasste Siedlungsentwicklung vor, die bei einer nächsten Revision der städtischen BZO umgesetzt werden sollen.

Die öffentlichen Freiflächen in der Stadt sind begrenzt und oft vielfach belegt, es kommt immer wieder zu Nutzungskonkurrenzen. Die Gestaltung der Freiflächen soll daher möglichst unterschiedliche Nutzungen und verschiedene Formen der Aneignung und Teilhabe zulassen. Eine anpassungsfähige Gestaltung lässt flexiblere Freiraumnutzungen in Abhängigkeit der Tages- oder Jahreszeit, des Wetters und auch durch verschiedene Nutzergruppen zu.

Da ein grosser Teil der Gartenstadt aus privaten Freiflächen und privaten Baumbeständen besteht, ist es zentral, dass auch private Eigentümerinnen und Eigentümer ihrer Verantwortung zum Erhalt und Entwicklung der Gartenstadt gerecht werden. Dies kann durch Entsiegelung der Grundstücke, Erhalt von Grossbäumen, eine biodiverse und ökologische Bepflanzung der Umgebung und durch die Begrünung von Dächern und Fassaden erfolgen. Die privaten Freiflächen haben auch eine wichtige klimatische Bedeutung. Mit einfachen Massnahmen wie hitzebeständiger Vegetation, Schattenplätzen, Verdunstungsflächen oder offen gestalteten Ränder zur Förderung der Luftzirkulation kann ein kühleres Mikroklima und der Luftaustausch mit der Umgebung gefördert werden.

Hitze-Entlastungssystem gemäss Rahmenplan Stadtklima

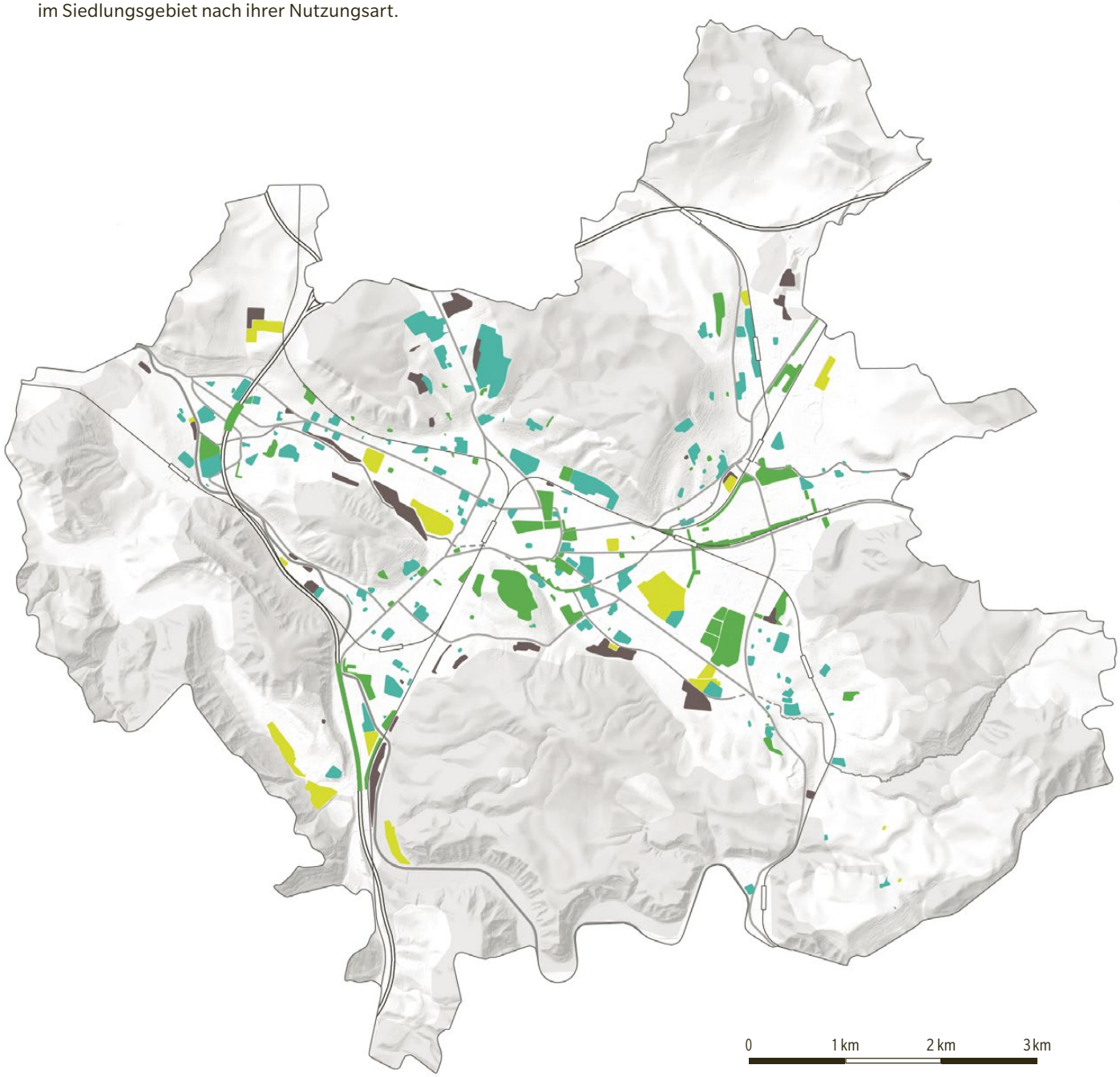
Das Teilkonzept Hitze-Entlastungssystem gemäss Rahmenplan Stadtklima zeigt, dass es in Winterthur vielerorts Defizite an kühlenden Aussenräumen gibt. Gerade auch die Aussenräume von öffentlichen Einrichtungen wie Schulanlagen sind wichtig für die Freiraumversorgung im Quartier. Hier besteht vielerorts Aufwertungspotenzial.



- Hauptentlastungsräume
- Schulanlagen mit Entlastungsfunktion
- Zugangsbeschränkte Entlastungsräume
- Grossräumige Freiräume ohne Hitze-Entlastungsfunktion
- Bereiche ohne öffentlich zugängliche Hitze-Entlastungsflächen im direkten Umfeld
- Flächen mit Aufwertungspotenzial
- Schulanlagen mit Aufwertungspotenzial
- Trittsteine klimaoptimiert entwickeln

Städtische Grün- und Freiflächen

Die Karte zeigt die städtischen Grün- und Freiflächen im Siedlungsgebiet nach ihrer Nutzungsart.



- Parkanlagen und öffentliche Grünflächen
- Zweckgebundene Freiräume (Schul-, Bade-, Freizeitanlagen, Friedhöfe)
- Sportanlagen
- Pünten

F.1.3 Gewässer

Die Gestaltung der Freiräume entlang von Gewässern bietet Orientierung, Erlebnisvielfalt, naturräumliche Vernetzung und trägt zum Hochwasserschutz bei. Interessenskonflikte werden mit geeigneten, ortsbezogenen Massnahmen gelöst (z. B. durch zweiseitige Entwicklung der Uferzonen). Einzelne Gewässerabschnitte werden als urbane Bachlandschaften mit Aufenthalt und Zugang für Spiel und Erholung entwickelt, anderen Abschnitte bilden vor allem naturnahe Lebensräume für Flora und Fauna. Der Ausbau und die klimagerechte Gestaltung der öffentlichen Gewässer ermöglichen der Bevölkerung, z. B. durch geeignete Zugänge, einen kühlenden Erholungsraum. Bei Vorhaben an Gewässern und im Uferbereich gelten die gewässerschutzrechtlichen und wasserbaupolizeilichen Bestimmungen.

Leitbild Naherholung Töss

Visualisierung Leitbild Naherholung Töss 2013 (Raumgleiter GmbH)

Der Flussraum Töss weist grosse Potenziale für Naherholung und Naturerlebnis auf. Er ist der längste zusammenhängende Grünzug in der Stadt. Im Leitbild Naherholung Töss haben sich Stadt und Kanton 2013 auf gemeinsame Ziele zur Aufwertung der Töss innerhalb des städtisch geprägten Flussabschnittes (Winterthur Süd bis Wülflingen) verpflichtet. Im Mittelpunkt steht die Projektidee eines linearen Landschaftsparks als Natur- und Naherholungsraum, der aus den vorhandenen Qualitäten entwickelt wird.

Das Leitbild formuliert Massnahmen zur Schaffung neuer Gewässerzugänge, Aufwertung von Aufenthaltsbereichen, Öffnung von Arealen zur Töss, Renaturierung der Töss beim Reit-

platz und Entflechtung von Erholungs- und Naturvorranggebieten. Basierend auf dem Massnahmenkatalog «Umsetzung Leitbild Naherholung Töss, Projektvorlage Quick-Wins, Januar 2016» wurden eine Reihe von Massnahmen realisiert: Neue Aufenthaltsbereiche mit Sitzbänken in Wülflingen und Nägelsee, Sitztreppe und Schwemmsteg im Schlosstal bei der Schweizerischen Technischen Fachschule Winterthur, Sitztreppe in Nägelsee, Verbesserung der Wege und diverse Unterhaltsmassnahmen.

In der Zwischenzeit wurde vom AWEL die Planung für das Töss-Revitalisierungsprojekt beim Abschnitt Reitplatz an die Hand genommen. Gemäss Masterplan Winterthur Süd wird mit der Tunnellösung für die A1 zusätzlich die Freilegung des eingedolten Tössknie «Missing link» in Nägelsee angestrebt (vgl. Querverweise).

Die noch fehlenden Massnahmen gemäss Leitbild und Projektvorlage Quick-Wins werden in Abstimmung mit den angrenzenden Gebietsentwicklungen weiterverfolgt.

F.1.4 Kaltluftversorgung

Durch versiegelte Flächen und dichte Bebauung heizt sich das Siedlungsgebiet in Hitzeperioden stark auf. Die dadurch ausgehende Wärmebelastung wirkt sich negativ auf die Bevölkerung aus und betrifft besonders vulnerable Bevölkerungsgruppen wie Kleinkinder, betagte und kranke Menschen. Am grössten ist der Kühlungsbedarf in Hotspot-Bereichen, die sich am stärksten erhitzen und wo am meisten Menschen betroffen sind.

In Hitzeperioden sind kühlende Nächte besonders wichtig. Kaltluftströme sorgen nachts für eine Kühlung der Stadt. Durch den Temperaturunterschied zwischen dem aufgeheizten Stadtgebiet und den kühleren Grünflächen in und um die Stadt entstehen ausgleichende Prozesse.

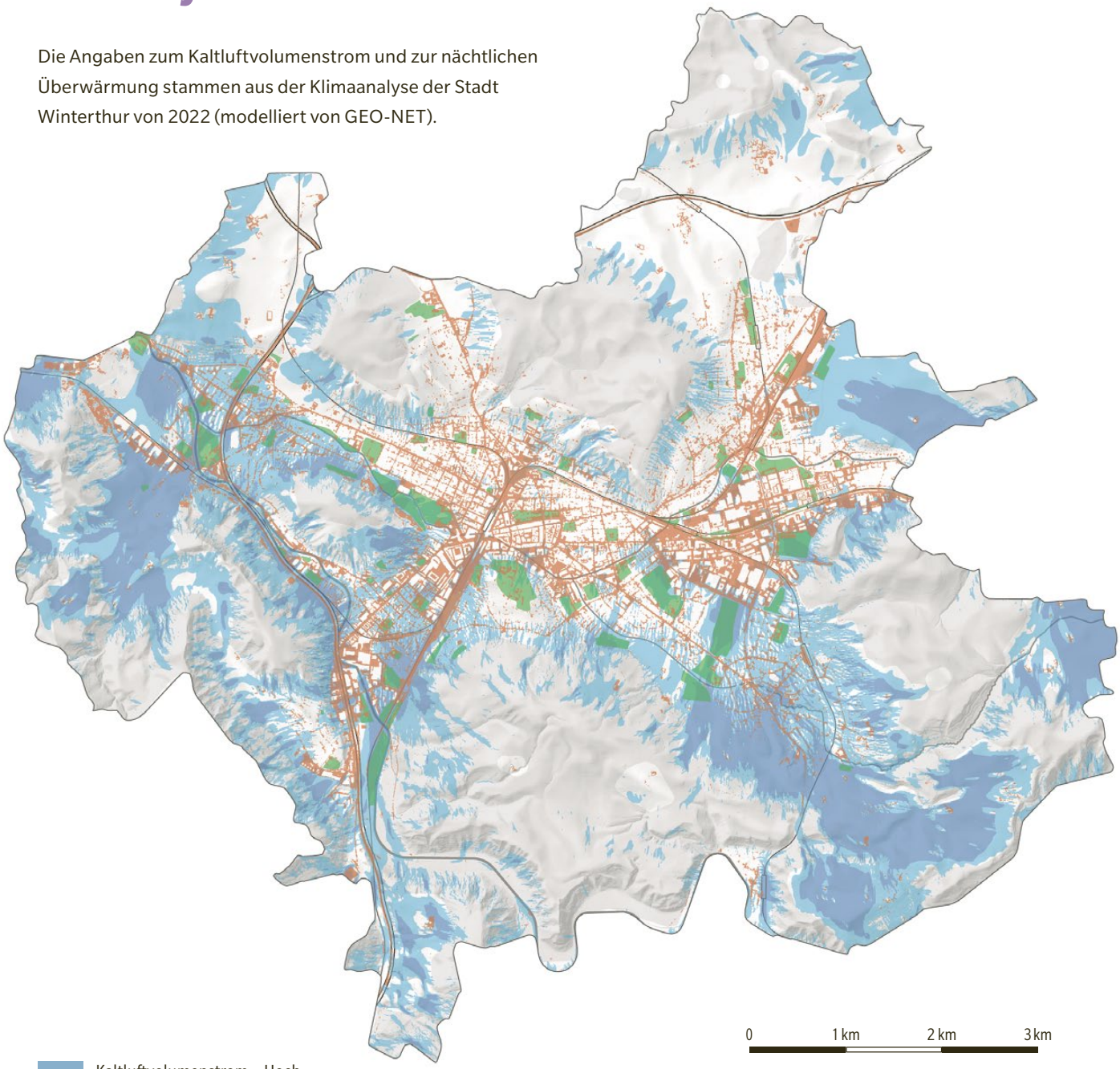
Winterthur besitzt ein gut funktionierendes Kaltluftsystem, welches jedoch gesichert und verbessert werden muss. Um die Temperaturentwicklung im Siedlungsgebiet zu verfolgen und örtlich gezielt auf problematische Veränderungen reagieren zu können, betreibt die Stadt ein Netz von Messstationen.

Über den grünen und durchlässigen Oberflächen entsteht Kaltluft, die mit steigendem Volumen zu fliessen beginnt und der Topografie folgend hangabwärts strömt. Der Volumenstrom ist am Kontaktsaum zwischen Siedlung und Kaltluftproduktionsflächen am grössten. Die offenen Grünflächen an Hanglagen im Stadtrandpark spielen daher eine entscheidende Rolle. Die Reichweite der Kaltluft ist besonders von der Beschaffenheit dieses Übergangs abhängig. Er ist besonders strömungsdurchlässig zu planen, wobei eine möglichst durchlässige Bebauung mit hohem Grünflächenanteil anzustreben ist.

In innerstädtischen Gebieten, die nicht durch Kaltluft vom Stadtrand versorgt werden können, sind grössere und vernetzte Grünflächen für die lokale Abkühlung evident. Nachts versorgen diese Flächen die Stadt mit kühlender Luft, als Kaltluftproduzent oder als Durchflusskorridor.

Kaltluftsystem

Die Angaben zum Kaltluftvolumenstrom und zur nächtlichen Überwärmung stammen aus der Klimaanalyse der Stadt Winterthur von 2022 (modelliert von GEO-NET).



F.2.1 Stadtrandpark

F.2.1.4 Erholungs- und Freihaltegebiete

Freihaltegebiete halten ausgewählte Flächen inner- und ausserhalb des Siedlungsgebiets von Bauten, Anlagen und Terrainveränderungen frei. Sie dienen dem Schutz von Aussichts- und Hanglagen, dem Umgebungsschutz wertvoller Naturräume sowie von Orts- und Landschaftsbildern, der Trennung von Siedlungs- und Landschaftsräumen sowie dem Erhalt von Freiflächen im Siedlungsgebiet und extensiver Landwirtschaftsflächen (z. B. Wiese, Acker, Weide) in Siedlungsnähe.

Erholungsgebiete dienen der Erholung der Bevölkerung und bieten bedarfsgerechte Flächen und Infrastrukturen. Das Nutzungsspektrum (Art und Intensität der Nutzung) reicht von ruhigen resp. extensiven Erholungs- und Freizeitnutzungen wie Friedhöfen und Parkanlagen bis zu intensiven Erholungs- und Freizeitnutzungen wie Sport- und Freizeitanlagen oder Pünten.

Bisher wird im Richtplan bei den Erholungsgebieten unterschieden zwischen E1 für die ruhige Erholungsnutzung, wie Park- und Grünanlagen und E2 für anlagenbezogene Freizeitaktivitäten wie Pünten, Sport, Camping und dergleichen. Diese Definition bietet jedoch grossen Interpretationsspielraum und führt immer wieder zu baurechtlich schwierigen Auslegungsfragen. Ausserdem fehlt bis anhin die grundeigentümerverbindliche Verankerung in der BZO, weshalb die zulässigen Nutzungen in den Freihalte- und Erholungszonen in einer kommenden Revision dort festgeschrieben werden sollen.

F.2.1.5 Empfindlicher Siedlungsrand

Der Siedlungsrand bezeichnet den Übergangsbereich zwischen Siedlung und Landschaft. Dieser Raum kann einen wichtigen Beitrag zu einem repräsentativen Orts- und Landschaftsbild, vielseitigen Naturraum, attraktiven Erholungsraum und den landwirtschaftlichen Produktionsraum leisten. Aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse (z. B. grösserer unbebauter Bauzonen, Topographie / Einsehbarkeit) lassen sich empfindliche Lagen bzw. Siedlungsränder bezeichnen. Hier werden an die Gestaltung des Übergangsbereichs erhöhte Anforderungen gestellt, die mittels spezifischer Massnahmen umzusetzen sind (z. B. Dichteverteilung, Bebauungsmuster, Bepflanzung, Umgebungsgestaltung). Die Qualitätsprüfung erfolgt im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens.

F.2.1.6 Waldfunktionenplan

Der kommunale Waldfunktionenplan bildet die städtische Haltung zu den Vorrangfunktionen in den Wäldern auf Stadtgebiet ab. Der Wald erfüllt grundsätzlich immer mehrere Funktionen. Überwiegt auf einer Fläche die Bedeutung einer bestimmten Waldfunktion, so wird diese als Vorrangfunktion bezeichnet. Dazu gehören die Holznutzung, die Erholung, der Naturschutz und der Schutz vor Naturgefahren. Der Wald bleibt dabei multifunktional, erfüllt jedoch die bezeichnete Vorrangfunktion mit erster Priorität. Die Planung der Waldfunktionen hat unter anderem eine bewusste Lenkung des Erholungsbetriebes zum Ziel. Dadurch wird der Lebensraum für Pflanzen und Tiere in anderen Waldteilen beruhigt. Der Plan hat orientierenden Charakter. Er dient auch dazu, die Vorstellungen der Stadt im kantonalen Waldentwicklungsplan einzubringen und dort behördenverbindlich zu verankern.

F.2.1.7 Fruchtfolgeflächen und Bodenschutz

Fruchtfolgeflächen (FFF) sind die besten Ackerböden und dienen der Ernährungssicherheit. Sie dürfen nur beansprucht werden, wenn dafür ein überwiegendes öffentliches Interesse ausgewiesen ist. Werden FFF für die Erstellung von Bauten und Anlagen beansprucht oder im Rahmen von kommunalen Nutzungsplanungen einer Bauzone zugewiesen, müssen sie gleichwertig kompensiert werden.

1616 ha der Stadt Winterthur sind landwirtschaftlich nutzbare Äcker, Wiesen und Weiden (Stand 2022). Rund 80 % davon sind als FFF ausgewiesen. Ein Teil der FFF am Siedlungsrand wurde im bisherigen komRP 1998 durch Erholungsgebiete überlagert. Um sie dauerhaft als FFF zu erhalten, werden im revidierten komRP die meisten Erholungsgebiete auf FFF in Freihaltegebiete umgewidmet (► Kommunaler Richtplan F.2.1.4).

Trotzdem gibt es immer wieder städtische Infrastrukturvorhaben im öffentlichen Interesse, für die FFF beansprucht werden müssen, wie aktuell z. B. für den Ausbau der ARA Hard und für die Erweiterung der Deponie Riet. Dabei zeigt sich, dass die notwendige Flächenkompensation sehr anspruchsvoll sein kann und sich dabei städtische Vorhaben auch konkurrieren können. Es wird daher ein Konzept für den langfristigen Umgang mit den Winterthurer FFF erarbeitet, um den Schutz der wertvollen Ackerböden zu verbessern und um die Kompensation von FFF bei Beanspruchungen im übergeordneten öffentlichen Interesse koordiniert anzugehen.

Im Rahmen der Realisierung von weiteren Wegverbindungen und dergleichen wird darauf geachtet, dass FFF und antrophogen unveränderte Böden möglichst wenig tangiert werden. Dabei wird auch dem zu erhaltenden Mindestmass an zusammenhängender Fläche Beachtung geschenkt. Dies betrifft Wegverbindungen mit den Koordinationsständen Vororientierung und Zwischenergebnis. Im Rahmen der weiteren Planungsschritte und Prüfungen wird der Bericht über die Bodenbeanspruchung wie auch eine allenfalls notwendige Interessenabwägung vorgenommen. Die kantonalen Fachstellen werden miteinbezogen.

F.4 Naturschutz und Biodiversität

Der Begriff Biodiversität umschreibt die Vielfalt der Tiere, Pflanzen, Pilze, Bakterien und ihrer Lebensräume, sowie die Wechselbeziehungen innerhalb und zwischen den einzelnen Arten. Eine hohe Biodiversität ist essentiell für das ökologische Gleichgewicht und die Lebensgrundlagen der Menschen.

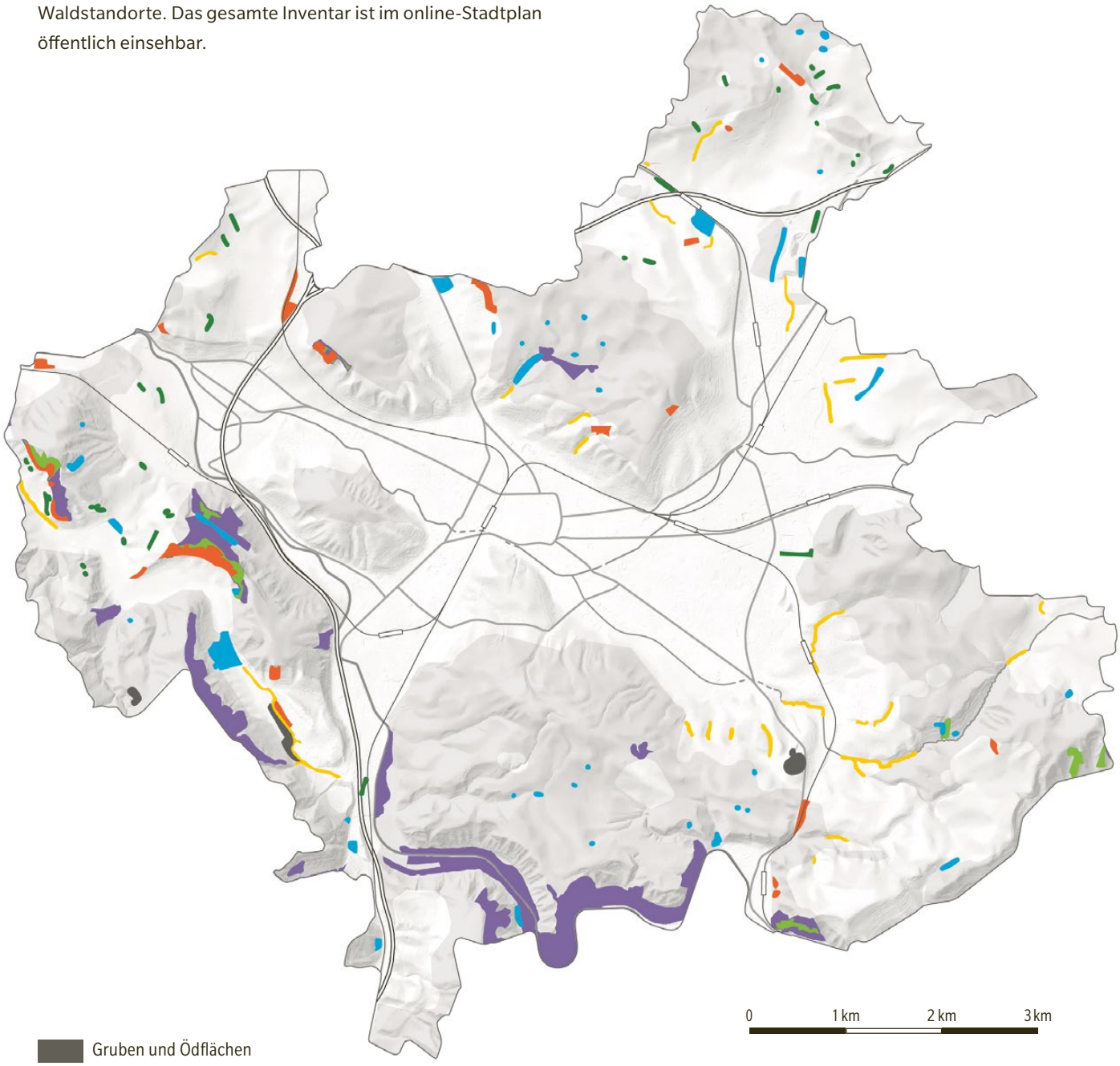
Zu den lebensnotwendigen Nutzleistungen, sog. Ökosystemleistungen zählen neben der klimaregulierenden Funktion durch Hitzeminderung auch die Sicherstellung von Bestäubung und fruchtbarem Boden als Grundlage für die Nahrungsmittelproduktion, die natürliche Reinigung von Wasser und Luft, Speicherung von CO_2, sowie Erholungsleistung. Zudem wirkt eine hohe Biodiversität bei Umweltveränderungen oder Extremereignissen (z. B. Klimawandel, Hitzeperioden) mildernd.

Die Biodiversität nimmt infolge des zunehmenden Nutzungsdrucks durch den Menschen, der Zerstörung von Lebensräumen, Neobiota und der Klimaerwärmung weltweit und auch in der Schweiz dramatisch ab. Dem Schutz und der Förderung von vielfältigen Lebensräumen und deren Arten kommt eine hohe Bedeutung zu. Auf dem Gebiet der Stadt Winterthur befinden sich sowohl im Landwirtschaftsgebiet, im Wald, in und an Gewässern, wie auch im Siedlungsgebiet vielfältige natürliche Lebensräume für die unterschiedlichsten Arten. Die für die biologische Vielfalt besonders wertvollen Gebiete sind im Inventar der kommunalen und überkommunalen Natur- und Landschaftsschutzobjekte bezeichnet. Dieses weist die schutzwürdigen Natur- und Kulturlandschaften, Naturdenkmäler, Aussichtslagen sowie wertvolle Bäume, Baumbestände, Feldgehölze, Hecken und Biotope aus.

Ökologische Vernetzungskorridore- und Trittsteinbiotope (Hecken, Bäume, kleine Weiher, Trockenwiesen, etc.) vernetzen die Schutzgebiete und stellen die Durchlässigkeit in der Landschaft zwischen den Schutzgebieten sicher. Zusammen bilden diese Flächen die ökologische Infrastruktur – ein Netzwerk an natürlichen und naturnahen Lebensräumen, entlang welcher sich Arten frei bewegen, austauschen und fortpflanzen können. Um die Ökosystemleistungen auch in Zukunft sicherzustellen, muss die ökologische Infrastruktur in Winterthur geschützt, aufgewertet und weiterentwickelt werden.

Natur- und Landschaftsschutzinventar

Die Karte zeigt die Flächenstandorte aus dem Natur- und Landschaftsschutzinventar sowie ökologisch besonders wertvolle Waldstandorte. Das gesamte Inventar ist im online-Stadtplan öffentlich einsehbar.



- Gruben und Ödflächen
- Trockenstandort
- Nassstandort
- Hecke
- Bach samt Ufer und Bewachsung
- Waldstandorte von naturkundlicher Bedeutung
- Lichte Wälder

Grundlagen Kapitel F

Wege, Strassen, Plätze

- Nutzungskonzept öffentlicher Raum, Stadtentwicklung, Mai 2023
- Alleenkonzept Winterthur, Stadtgrün, Mai 2017
- Leitfaden Umsetzung Alleenkonzept, SGW, Entwurf 2022
- Genereller Wasserbauplan (GWBP), Tiefbauamt, 2010 (Überarbeitung 2023)
- Generelle Entwässerungsplanung (GEP), Tiefbauamt, 2003 (Aktualisierung bis ca. 2027)

Grün- und Freiflächen

- Leitfaden zur Weiterentwicklung und Positionierung der Gartenstadt Winterthur, (Schriftenreihe, Band 5), Stadt Winterthur, April 2013
- Inventar von geschützten Grünflächen (Freirauminventar/Gartendenkmäler, ISOS), stand Februar 2023
- Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS), Band 5 Winterthur und Umgebung, 2013, am 1. Okt. 2016 vom Bundesrat in Kraft gesetzt.
- Arbeitshilfe Gestaltung öffentlicher Raum, Stadt Winterthur, (GöR; Erarbeitung Strategie bis Ende 2023)
- Alleenkonzept Winterthur, Stadtgrün, Mai 2017
- Baumkataster von Stadtgrün Winterthur
- GIS-Analysen privater Baumbestand
- Natur- und Landschaftsschutzinventar, Stadtgrün, Stand März 2023
- Handbuch Raum für Bewegung und Sport, Sportamt, Mai 2017
- Freiraumstrategie (Erarbeitung bis Ende 2023)
- BZO Art. 74: Pflicht für Spiel- und Ruheflächen bei Mehrfamilienhäusern
- Laufende PBG-Revision «klimaangepasste Siedlungsentwicklung»

Gewässer

- Leitbild Naherholung Töss, Stadt Winterthur und Baudirektion Kanton Zürich, April 2013
- Umsetzung Leitbild Naherholung Töss, Projektvorlage Quick-Wins, Januar 2016
- Stadtratsbeschluss SR.20.792-1 vom 25. November 2020 zum Hochwasserschutz Mattenbach
- Genereller Wasserbauplan (GWBP), Tiefbauamt, (2010; Überarbeitung 2023)
- Regionaler Richtplan, Stand 17.11.2021

Kaltluftversorgung

- Klimaanalysekarten in WinWebGIS und Online-Stadtplan Stadt Winterthur
- Laufende PBG-Revision «klimaangepasste Siedlungsentwicklung»

Stadtrandpark

- Waldentwicklungsplan WE, Kanton Zürich, September 2010 (Revision geplant bis 2025)
- Waldfunktionen und Naherholungswald, Merkblatt 5, Raum für Bewegung und Sport, Stadt Winterthur 13. April 2021
- Sportanlagenkonzept Winterthur 2040, Sportamt Winterthur (in Erarbeitung)
- Waldentwicklungsplan WE, Kanton Zürich, September 2010 (Revision geplant bis 2025)
- Leitfaden zur Weiterentwicklung und Positionierung der Gartenstadt Winterthur, (Schriftenreihe, Band 5), Stadt Winterthur, April 2013
- Entwicklung Erholungsgebiet Rosenberg, Gesamtplanung Raumanalyse und Machbarkeitsstudie (Masterplan), März 2021
- Sachplan Fruchtfolgeflächen, Stand 8.5.2020

Regiopark

- Postulatsantwort Stadtrat vom 23. Juni 2021 zum GGR-Postulat Biolandwirtschaft (GGR-Nr. 2020.58)
- Umweltstrategie Stadt Winterthur, Zeitraum 2021–2025, März 2021
- Zukunftsstrategie für die städtischen Landwirtschaftsbetriebe, April 2007
- Vernetzungsprojekt Winterthur Süd, Stadtgrün, August 2017
- Vernetzungsprojekt Winterthur West, Stadtgrün, Juni 2018
- Vernetzungsprojekt Winterthur Nordost, Stadtgrün, Juni 2018

Naturschutz und Biodiversität

- Natur- und Landschaftsschutzinventar, Stadtgrün, Stand März 2023
- Strategie Biodiversität Schweiz, BAFU, April 2012

F

M Mobilität

M.1 Gesamtstrategie Mobilität

Strategie Winterthur 2040

Eine dichte urbane Stadt benötigt eine stadtverträgliche Mobilität. Für die steigenden Mobilitäts- und Nutzungsansprüche ist jedoch nicht mehr Raum vorhanden als derjenige, den es heute schon gibt, und selbst dieser ist bereits zeitweise überlastet. Das heisst, das bestehende Netz muss deutlich mehr Personen- und Güterbewegungen aufnehmen können, was nur mit einem höheren Anteil von platzsparenden Verkehrsmitteln, also der aktiven Mobilität (Fuss- und Veloverkehr) und dem öffentlichen Verkehr, gelingt. Gleichzeitig müssen die Strassen auch attraktive und sichere Stadträume sein.

Die flächeneffiziente und stadtverträgliche Mobilität ist entscheidend für das Funktionieren der Stadt von morgen. Dies beinhaltet auch eine funktionierende Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen. Aktive Mobilität und ÖV müssen am attraktivsten sein, damit sie auch bevorzugt benutzt werden. Die Aufrechterhaltung der heutigen Kapazitäten für den fahrenden und ruhenden motorisierten Individualverkehr darf kein Ausschlusskriterium für gesamthaft gute Lösungen sein.

Winterthur verfolgt eine angebotsorientierte Verkehrsplanung. Diese orientiert sich an den Belastbarkeitsgrenzen von Verkehr, Umfeld und Umwelt. Sie stellt Funktionsfähigkeit, Verträglichkeit und die Entwicklungsspielräume ins Zentrum der Planung.

Netto-Null-2040

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, Kanton Basel-Stadt) 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. Grundsätzlich sind Elektrofahrzeuge lokal emissionsfrei, die Produktion der Fahrzeuge und der Elektrizität führt jedoch zu einem erheblichen CO_2-Ausstoss. Entsprechende Berechnungen unterliegen zwar stets gewissen Annahmen, aufgrund der für Winterthur geprüften Szenarien und der Untersuchungen in anderen Schweizer Städten ist jedoch klar, dass der Anteil des MIV am Modalsplit reduziert werden muss, um das Netto-Null-Ziel zu erreichen. Die von Ernst Basler Partner im Jahr 2022 durchgeführte Studie zeigt, dass mit einer reinen Elektrifizierung der Fahrzeuge und ohne eine Reduktion des MIV-Anteils das im Energie- und Klimakonzept definierte Zwischenziel im Jahr 2033 von 0.2 Tonnen CO_2 pro Person nicht

erreicht werden kann. Im Basis-Szenario würden weiterhin über 0.5 Tonnen CO_2 pro Kopf ausgestossen. Deshalb braucht es zusätzlich zur Elektrifizierung auch eine Abnahme des MIV-Anteils: Dieser soll so schnell wie möglich sinken und im Jahr 2040 noch 20% Anteil am Gesamtverkehr haben. Das entspricht einer Reduktion um 40% im Vergleich zu 2015.

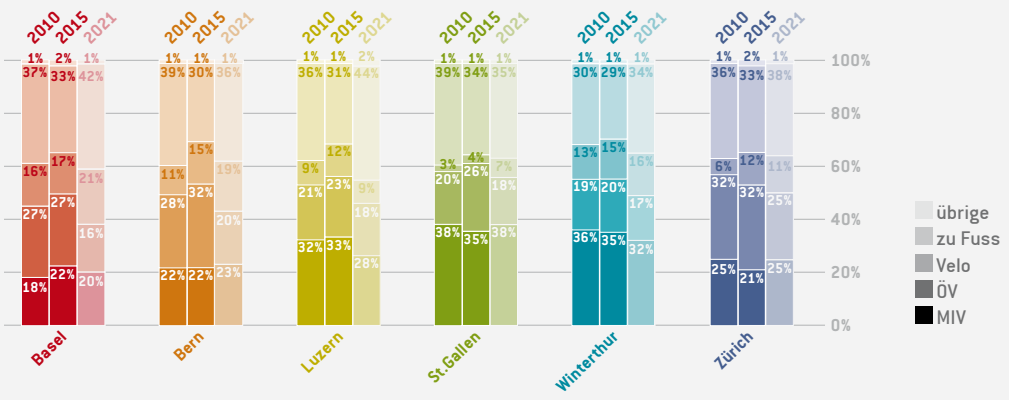
Obwohl Netto-Null-Ziele erst in den vergangenen Jahren beschlossen wurden, haben bereits einige Schweizer Städte ebenfalls Modalsplit-Ziele definiert, die zeigen, dass auch die Ziele der Stadt Winterthur realistisch sind. Die Stadt Zürich hat sich ebenfalls das Ziel gesetzt, den Modalsplit-Anteil des MIV auf 20% zu reduzieren und die Stadt Bern möchte den Modalsplit-Anteil des MIV der Stadtbevölkerung auf 15% reduzieren. Die Vergangenheit zeigt zudem, dass solche Reduktionsziele mit entsprechendem politischen Willen realistisch und umsetzbar sind. Denn Folgende vergleichbare Städte haben eine solche Reduktion ebenfalls in relativ kurzer Zeit bewältigen können: Freiburg im Breisgau reduzierte den MIV-Anteil der innerstädtischen Wege innert rund 15 Jahren von 32% auf 16% (Halbierung) und die Stadt Zürich konnte den MIV-Anteil der Wege auf Stadtgebiet von 2000 bis 2015 von 40% auf 25% reduzieren.

Städtevergleich Mobilität

Auf Basis der Mikrozensus von 2015 und 2021 erstellen die sechs grössten Deutschschweizer Städte Basel, Bern, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich einen gemeinsamen Bericht, worin das Mobilitätsverhalten verglichen wird. Die Zahlen von 2021 sind noch stark von der Corona-Pandemie geprägt. Bei der Interpretation des Mikroszensus werden die Ergebnisse von 2021 und 2015 verwendet.

Der Benchmark aus dem Jahre 2015 schreibt die Zahlen fort und zeigt dort, wo es aufgrund der Datenlage möglich und aufgrund vorhandener Entwicklungsdynamiken sinnvoll ist, mobilitäts- und verkehrsbezogene Veränderungen zwischen 2010 und 2015 auf. Neben der Möglichkeit, Entwicklungen zu dokumentieren, bietet die Datensammlung Zugriff auf aktuelle Mobilitäts- und Verkehrskennwerte der sechs im Städtenetzwerk Verkehr zusammengeschlossenen Städte.

Abbildung: Bestehender Modalsplit aus dem Städtevergleich Mobilität von 2021 (nach Wegen).



Bei der Verkehrsmittelwahl durch die Bevölkerung der Städte Basel, Bern und Zürich ist der Anteil des ÖV deutlich höher als jener des MIV. Bei den Städten Winterthur, Luzern und St. Gallen verhält es sich gerade umgekehrt. Hier sticht der recht hohe MIV-Anteil ins Auge, welcher in Winterthur zwischen 2010 und 2015 konstant geblieben ist. Es besteht somit ein grosses Umlagerungspotenzial.

Verkehrspolitische Leitschnur

Der komRP baut auf sGVK und W2040 auf und bildet zusammen mit dem Energie- und Klimakonzept / Netto Null Ziel 2040 und dem Legislaturprogramm 2022–2026 die verkehrspolitische Leitschnur der Stadt Winterthur für die nächsten Jahre.

Zusammenspiel mit übergeordneten Planungsinstrumenten

Im Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung sowie im regionalen Richtplan sind ÖV-Hochleistungskorridore, d. h. Streckenabschnitte, auf denen der Bus künftig priorisiert wird, sowie Massnahmen für die regionale Verkehrssteuerung (RVS) festgelegt. Die Umsetzung der Massnahmen und deren Priorisierung erfolgt durch die Stadt Winterthur. Diese Massnahmen werden im komRP konkret umschrieben.

Die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme fünfte Generation (AP5) begann im Kanton Zürich im Frühjahr 2023. Die Projektleitung liegt jeweils beim Amt für Mobilität des Kantons. Einbezogen sind Fachpersonen der zuständigen kantonalen Stellen (Stufe Projektleitung und Amtsleitung), der von den Perimetern berührten regionalen Planungsgruppen (Regionalplaner/-in, Vertretung des Vorstands) sowie der Städte Zürich und Winterthur. Bis Juni 2024 soll, wie alle anderen auch, das Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung vorliegen. Der Beschluss des Regierungsrates ist im Frühjahr 2025 vorgesehen, anschliessend werden die AP beim Bund eingereicht (voraussichtlich Ende März 2025).

Umgang mit übergeordneten gesetzlichen Vorgaben

Die Stadt Winterthur setzt die übergeordneten gesetzlichen Vorgaben konsequent um und hat auch den komRP entsprechend aufgebaut. Im komRP sind mehrere Ziele, Grundsätze und Festlegungen mit übergeordneten gesetzlichen Vorgaben zu koordinieren. Dies betrifft unter anderem den gesamtheitlichen Winterthurer Ansatz, auf Personen- anstatt Fahrzeugbewegungen zu setzen. Der Inhalt und die Notwendigkeit dieses Ansatzes werden in der Gesamtstrategie, wie auch bei den einzelnen Unterkapiteln ausführlich erläutert. Dies kann

punktuell zu einer Reduktion der Kapazität des MIV zu Gunsten flächeneffizienter und nachhaltiger Verkehrsmittel (ÖV, Fussverkehr, Velo) führen, was der in Art. 104 Abs. 3 festgehaltenen Förderung des öV entspricht. Sollte dazu die Kapazität für den MIV reduziert werden müssen, müsste diese gem. Art. 104 Abs. 2bis im umliegenden Strassennetz mindestens ausgeglichen werden.

Mit dem Nationalstrassenausbau besteht in Winterthur die Möglichkeit, die Kapazitäten konform mit Art. 104 Abs. 2bis auf das übergeordnete Strassennetz zu verlagern.

Sollte dies nicht möglich sein, ist gemäss der Anwendungshilfe des AFM vom 8. März 2021 zum entsprechenden Artikel (bei Kapazitätsreduktionen ohne Kompensation im Umfeld) eine Interessensabwägung vorzunehmen. Falls solche Projekte in Winterthur mittel- bis langfristig vorliegen würden, würde eine umfassende Interessensabwägung durchgeführt.

M.2 Fussverkehr

In der Stadt Winterthur wurden im Jahr 2015 rund 23% aller Wege zu Fuss zurückgelegt. Der Fussverkehr spielt jedoch eine weit grössere Rolle, da der Zugang zu ÖV-Haltestellen oder Fusswege vom Parkplatz zum Ziel nicht einberechnet wurden.

Strategie W2040

Der Fussverkehr ist eine tragende Säule städtischer Mobilität. In Winterthur liegen vielfältige Nutzungen nahe beieinander. Durch die Verdichtung und Nutzungsvielfalt im urbanen Rückgrat wird dies noch verstärkt. Zusammen mit gut gestalteten Stadträumen («Walkability») werden ideale Voraussetzungen für eine «Stadt der kurzen Wege» geschaffen. Das bedeutet Alltagstauglichkeit mit Zugang für alle und jederzeit. Zufussgehen ist künftig erste Wahl für die alltägliche Mobilität. Damit noch mehr innerstädtische Wege zu Fuss zurückgelegt werden, muss der öffentliche Raum attraktiv und sicher gestaltet sein.

«Fussverkehrsteppiche» bieten künftig in hochfrequentierten Stadträumen (urbanes Rückgrat, zentrale Orte in den Quartieren) besonders sorgfältig gestaltete städtische Freiräume. In den Fussverkehrsteppichen wird eine Netzdichte von Wegverbindungen im 100 m Raster angestrebt (analog zur Altstadt). Im Übrigen bebauten Gebiet wird eine Netzdichte von 200 m angestrebt, Lücken im Fusswegnetz sollen geschlossen werden.

Stadthausstrasse (Arnold Kohler)

Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)

Bei Wegen, die im Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) aufgeführt sind, ist die historische Substanz möglichst ungeschmälert zu erhalten. Der komRP sieht keine Veränderungen an diesen Verkehrswegen vor. Auf eine Darstellung wird verzichtet.

M.3 Veloverkehr

Winterthur ist Velostadt, der Veloverkehrsanteil am Modal Split nimmt stetig zu. Im Jahr 2015 wurden 11% aller Wege in Winterthur mit dem Velo zurückgelegt. Damit hat die Stadt im Vergleich mit den sechs grössten Deutschschweizer Städten einen der höchsten Veloanteile. Mit der Veloquerung am Hauptbahnhof konnte 2021 eine zentrale Netzlücke geschlossen werden. Zeitgleich sind zwei neue Velostationen am Hauptbahnhof in Betrieb gegangen. Beim Veloverkehr besteht weiterhin grosses Wachstumspotenzial, insbesondere durch seine Flächeneffizienz und das Umlagerungspotenzial bei kurzen Wegen.

Strategie W2040

Das gesamte Stadtgebiet bietet für Velofahrende ein flächendeckendes und dichtes Netz. Die städtischen und kantonalen Strassen sind für Velofahrende sicher zu befahren. Winterthurer Velorouten (früher «Veloschnellrouten») verbinden Quartiere und die Stadt mit der Region. Sie sind selbstverständlich zu befahren für alle von «8 bis 80» Jahren. Die sechs Winterthurer Velorouten werden durch Velohauptrouten sowie wichtige Anschlüsse in die Region ergänzt. Winterthurer Velorouten sollen priorisiert werden. Auf parallel verlaufenden Hauptverkehrsstrassen ist das Veloangebot primär auf schnelle und routinierte Velofahrende ausgerichtet.

Winterthurer Veloroute Tössfeldstrasse (Arnold Kohler)

M.4 Öffentlicher Verkehr

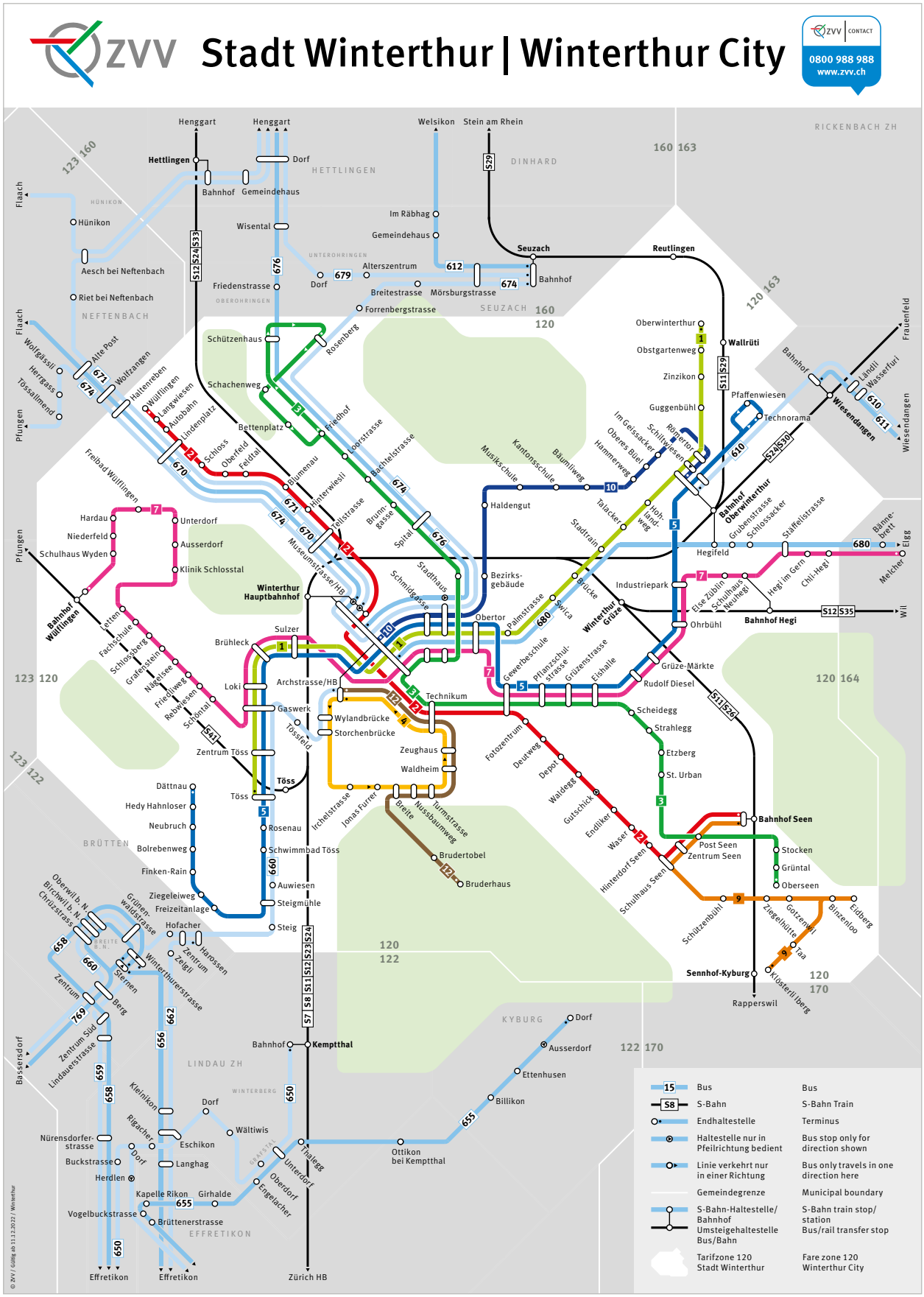
Stadt und Agglomeration sind räumlich bereits sehr gut mit dem ÖV erschlossen. Dennoch hat Winterthur im Vergleich der sechs grössten Deutschschweizer Städte den tiefsten ÖV-Anteil. Im Jahr 2015 wurden gemäss Mikrozensus 20 % aller Wege der Winterthurer Bevölkerung mit dem ÖV zurückgelegt. Der Anteil aller im ÖV zurückgelegten Wegen mit Start und/oder Ziel im Stadtgebiet liegt leicht höher, nämlich bei 23 %. Die grösste Herausforderung im städtischen ÖV-Netz sind die Verlustzeiten. Das stark belastete Strassennetz, insbesondere entlang der Einfallsachsen, beeinträchtigt die Zuverlässigkeit und die Fahrplanstabilität.

Der Hauptbahnhof stellt als Verknüpfungspunkt zwischen (über-)regionalem und lokalem ÖV den Kern des Winterthurer ÖV-Netzes sowie den massgebenden Umsteigeknoten dar. Mit aktuell rund 110 000 Ein- und Aussteigenden pro Tag ist er bereits heute einer der stärkst frequentierten Bahnhöfe der Schweiz. Um mit dem prognostizierten Wachstum des Personenverkehrs Schritt halten zu können, sind seitens SBB und ZVV Angebotsausbauten geplant (Ausbau HB, 2. Generation S-Bahn). Voraussichtlich in zwanzig bis dreissig Jahren werden die Perrons 6/7 und 8/9 verbreitert. Noch später sind zusätzliche Gleise erforderlich. Dies hat Auswirkungen auf den stark ausgelasteten Busbahnhof beim Hauptbahnhof. Link zu Schwerpunktraum Hauptbahnhof

Weitere Kernelemente der Infrastruktur sind der Ausbau des Bahnhofs Grüze sowie das Projekt «MehrSpur» mit dem Brüttenertunnel, welches Mitte der 2030er-Jahre in Betrieb gehen soll (► Kommunaler Richtplan A.1.3).

Aktuelle Angebotsstrategie Stadtbus

Der Bus ist das Rückgrat des städtischen ÖV. Auf den starken Achsen ergänzen sich künftig jeweils zwei städtische Buslinien zu einem ÖV-Hochleistungskorridor. Es sind Optimierungen am bestehenden Liniennetz wie Linienverlängerungen in Töss, Zinzikon oder Seen (Schützenbühl), aber auch geänderte Linienführungen und -verknüpfungen geplant. Die zeitliche Verfügbarkeit wird mit Taktverdichtungen verbessert. Für die Buslinienführung in Töss – Dättnau/Steig und Technorama – Pfaffenwiesen werden auf Basis der Angebotsstrategie Vertiefungsstudien erarbeitet. Weitere Vertiefungen werden im Rahmen der Neukonzeption Busbahnhof HB (► Kommunaler Richtplan A.1.3.1) und im Zusammenhang mit der Masterplanung Bahnhof Oberwinterthur (► Kommunaler Richtplan A.1.6) vorgenommen. Weitere Linienanpassungen werden im Rahmen der jeweiligen ZVV-Fahrplanverfahren festgelegt.



Liniennetzfahrplan Winterthur, ZVV, gültig ab 11.12.2022

Ein ausgebautes Bussystem (in Form von Anpassungen am Liniennetz und Angebot, mittels Einsatz von Doppelgelenkbussen) kann in Winterthur auch die für 2045/50 prognostizierte Nachfrage bewältigen.

Doppelgelenkbus (Stadtbus)

Strategie W2040

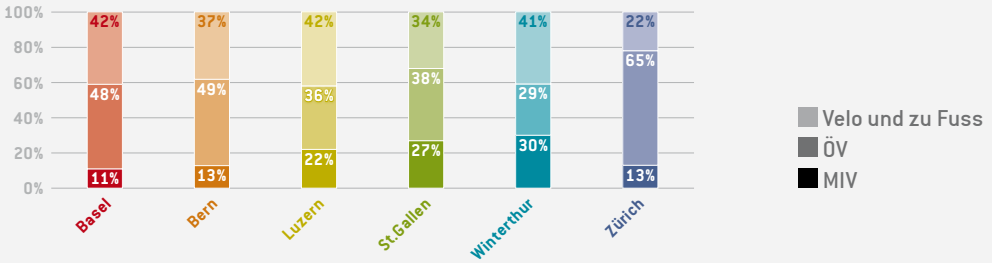
Der ÖV ist eine tragende Säule der Mobilität. Er ist leistungsfähig, zuverlässig und vernetzt. Die Siedlungsentwicklung erfolgt in enger Abstimmung mit der ÖV-Angebotsstrategie (Bus), den Ausbauschritten der S-Bahn (2G) und ist auf die starken ÖV-Achsen ausgerichtet. Die S-Bahn-Haltestelle Grüze wird zur zweitwichtigsten innerstädtischen Mobilitätsdrehscheibe. Auch die Bahnhöfe Oberwinterthur und Seen werden zu leistungsfähigen Mobilitätsdrehscheiben entwickelt.

M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das Strassenverkehrsnetz in Winterthur ist klar strukturiert: Es besteht aus sechs Stadtradialen, welche die Stadt auf der Süd-, West- und Nordseite an den A1-Autobahnhalbring anbinden. Diese Stadtradialen sind mit Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen untereinander verbunden, Sammel- und Erschliessungsstrassen knüpfen daran an. Zahlreiche Strassen und Stadtquartiere sind bereits heute verkehrsberuhigt und als Tempo 30- oder Begegnungszonen signalisiert.

Das Hauptverkehrsstrassennetz der Stadt Winterthur ist ausgelastet bzw. überlastet, was sich negativ auf die Aufenthalts- und Verkehrsqualität, Sicherheit und Umwelt auswirkt. Die grösste Belastung auf dem städtischen Netz wird durch den Quell- und Zielverkehr und durch Binnenverkehr erzeugt, während der Durchgangsverkehr 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. Im Zentrumsbereich hat nur rund die Hälfte des MIV-Verkehrsaufkommens Quelle oder Ziel im Stadtzentrum. Beim Verkehr durch das Stadtzentrum handelt es sich somit grösstenteils um Fahrten aus/in die Quartiere und die Region. Stark belastet sind insbesondere die Wohnquartiere entlang der Breitestrasse (kantonale Hauptverkehrsstrasse).

Abbildung: Bestehender Binnenverkehr für Arbeitswege aus dem Städtevergleich Mobilität von 2015.



Beim Arbeitsweg innerhalb der Stadt ist in Winterthur der Anteil des MIV im Vergleich zu den anderen Städten erstaunlich hoch. Nur St. Gallen hat einen vergleichbar hohen Anteil. Deutliche Unterscheide zeigen sich unter den Städten beim ÖV-Anteil.

Abbildung: Bestehende MIV Wege nach Distanz aus dem Städtevergleich Mobilität von 2015.

	Basel	Bern	Luzern	St.Gallen	Winterthur	Zürich
bis 1 km	8%	7%	6%	6%	6%	5%
1 bis 3 km	22%	22%	19%	26%	24%	19%
3 bis 5 km	22%	14%	23%	17%	19%	18%
> 5 km	48%	58%	52%	52%	51%	59%

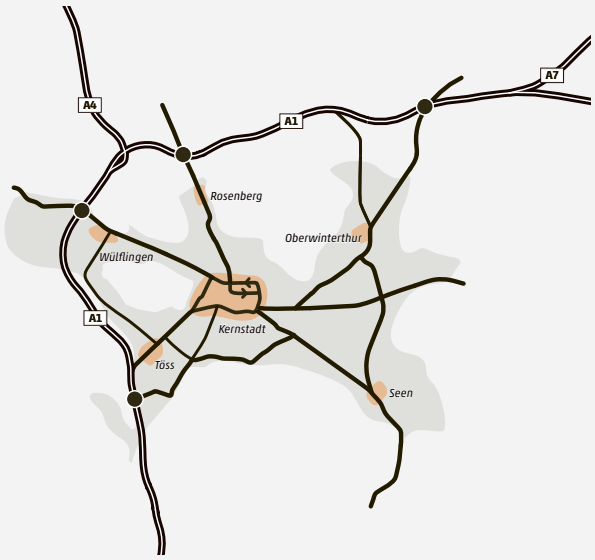
In allen Städten wird das Auto (zu) oft auch für sehr kurze Fahrten genutzt. Würden ein Teil dieser kurzen Wege anders zurück gelegt, würde sich das durch das Auto verursachte Verkehrsvolumen deutlich reduzieren.

Untere Vogelsangstrasse (Arnold Kohler)

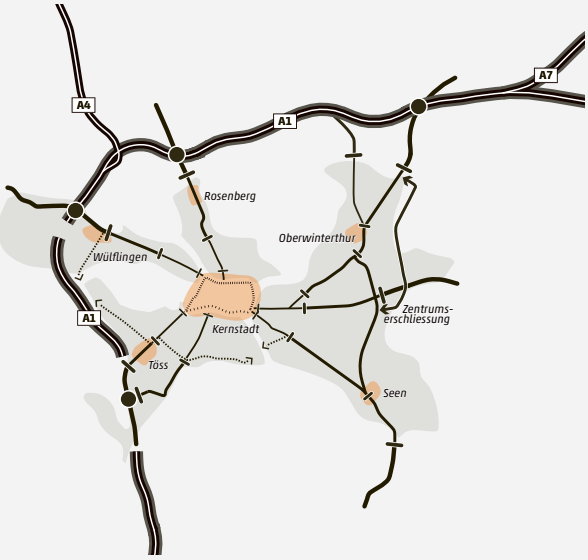
Strategie W2040

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.

Zustand heute



Erschliessungsprinzip 2040



Die heutige Situation ist geprägt von vielen Fahrten (Personen- und Lastwagen) durch den Zentrumsbereich. Viele Strassen sind überlastet, in der Folge stehen die Busse zu Hauptverkehrszeiten im Stau und fahren Verlustzeiten ein. Fussgängerinnen und Fussgänger haben lange Wartezeiten, um die Strassen queren zu können. Ohne geeignete Massnahmen werden sich in der wachsenden Stadt die Stausituationen verschärfen. Damit alle, die auf das Auto angewiesen sind, mobil bleiben, sind Massnahmen mit ganz unterschiedlichen Zeithorizonten notwendig.

Kurzfristig besteht wie erwähnt ein grosses Potenzial bei den kurzen Wegen innerhalb der Stadt, die nicht zwingend mit dem Auto zurückgelegt werden müssen. In einer Langfristperspektive soll der Ausbau der A1 auch zu Gunsten der Stadt genutzt werden.

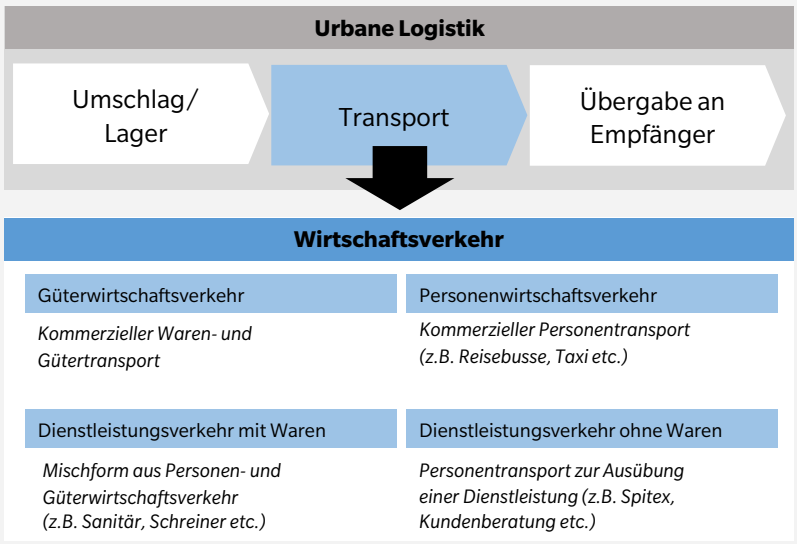
Mit dem neuen Erschliessungsprinzip («Kammern-Prinzip») verfügt langfristig betrachtet jeder Stadtteil / jedes Quartier (Kammer) über einen Anschluss an die Autobahn. Für Autofahrten sollen die Wege über die Autobahn damit attraktiver werden. Die Nutzung der Autobahn soll selbstverständlicher werden und damit den Kernbereich Stadt und auch die Quartiere selber von unnötigem Durchgangsverkehr entlasten. Notwendige Fahrten durch den Kernbereich der Stadt sind weiterhin möglich. Alle Verkehrsteilnehmenden sollen von diesem Erschliessungsprinzip profitieren.

Nationalstrasse A1

Gemäss Sachplan Infrastruktur Strasse (Bund) ist für die Erweiterung N1 Umfahrung Winterthur zwischen Anschluss Winterthur-Töss und Verzweigung Winterthur Ost eine Pannenstreifenumnutzung (kurzfristig) und ein Spurausbau auf 6 Fahrstreifen (langfristig) vorgesehen. Die Stadt Winterthur setzt sich für eine stadtverträgliche Gestaltung des Ausbaus ein, mit einer Tunnellösung ab Höhe Dättnauerstrasse als Tunnel durch den Ebnet und die Überdeckung in Wülflingen. Die Ergebnisse aus der städtischen Masterplanung «Winterthur Süd» dienen als Grundlage für die weitere Überarbeitung des Generellen Projekts Töss mit ASTRA und Kanton (► Kommunaler Richtplan A.1.1).

M.6 Urbane Logistik

Die urbane Logistik umfasst die Funktionen Transport, Umschlag, Lagerung und Übergabe an Empfänger. Der Transport wird als Wirtschaftsverkehr bezeichnet. Dieser wird in den Segmente Güterwirtschaftsverkehr, Dienstleistungsverkehr mit Waren, Dienstleistungsverkehr ohne Waren und Personenwirtschaftsverkehr zusammengefasst.



Die Bevölkerung wächst, die Nachfrage nach Gütern steigt und das Konsumverhalten der Gesellschaft hat sich in den letzten Jahren erheblich verändert. Ein funktionierender Wirtschaftsverkehr zur Ver- und Entsorgung von Gütern ist für die Wirtschaft und Bevölkerung zentral. Um die prognostizierte Zunahme der Transportleistung stadtverträglich zu gestalten, wird prioritär eine Verlagerung auf die Schiene und die damit verbundene Bündelung der Warenströme angestrebt. Mit zunehmenden Staustunden auf den Strassen nimmt die Attraktivität der Bahn für den Güterwirtschaftsverkehr insbesondere in Agglomerationszentren zu. Dennoch wird weiterhin ein Grossteil des Gütertransportes auf den Strassen erfolgen.

Herausforderungen für den Wirtschaftsverkehr sind überlastete Verkehrsinfrastrukturen sowie fehlende Flächen für die Be-/Entladung und Parkierung.

Entgegen dem heutigen Trend dürfte die Bedeutung der Bahn für den Güterverkehr, nicht zuletzt aus Nachhaltigkeitsüberlegungen, wieder zunehmen. Logistikflächen insbesondere an zentralen Lagen und mit Gleisanschluss stehen zunehmend unter Druck aufgrund von Nutzungen mit höherer Wertschöpfung oder Renditeerwartung. Durch die Verdrängung werden Logistikbetriebe an periphere Lagen verschoben, wodurch mehr Fahrten und Transportkilometer verursacht werden. Mit dem Ziel, den strassenseitigem Güterwirtschaftsverkehr auf die Schiene zu verlagern, sollen potenzielle Flächen für den Schienengüterverkehr festgesetzt sowie eine stadtverträgliche und effiziente Citylogistik durch City- und Micro-Hubs (Gross- und Kleinverteiler) aufgebaut werden.

Gleisfeld Hauptbahnhof und Freiverlad (Arnold Kohler)

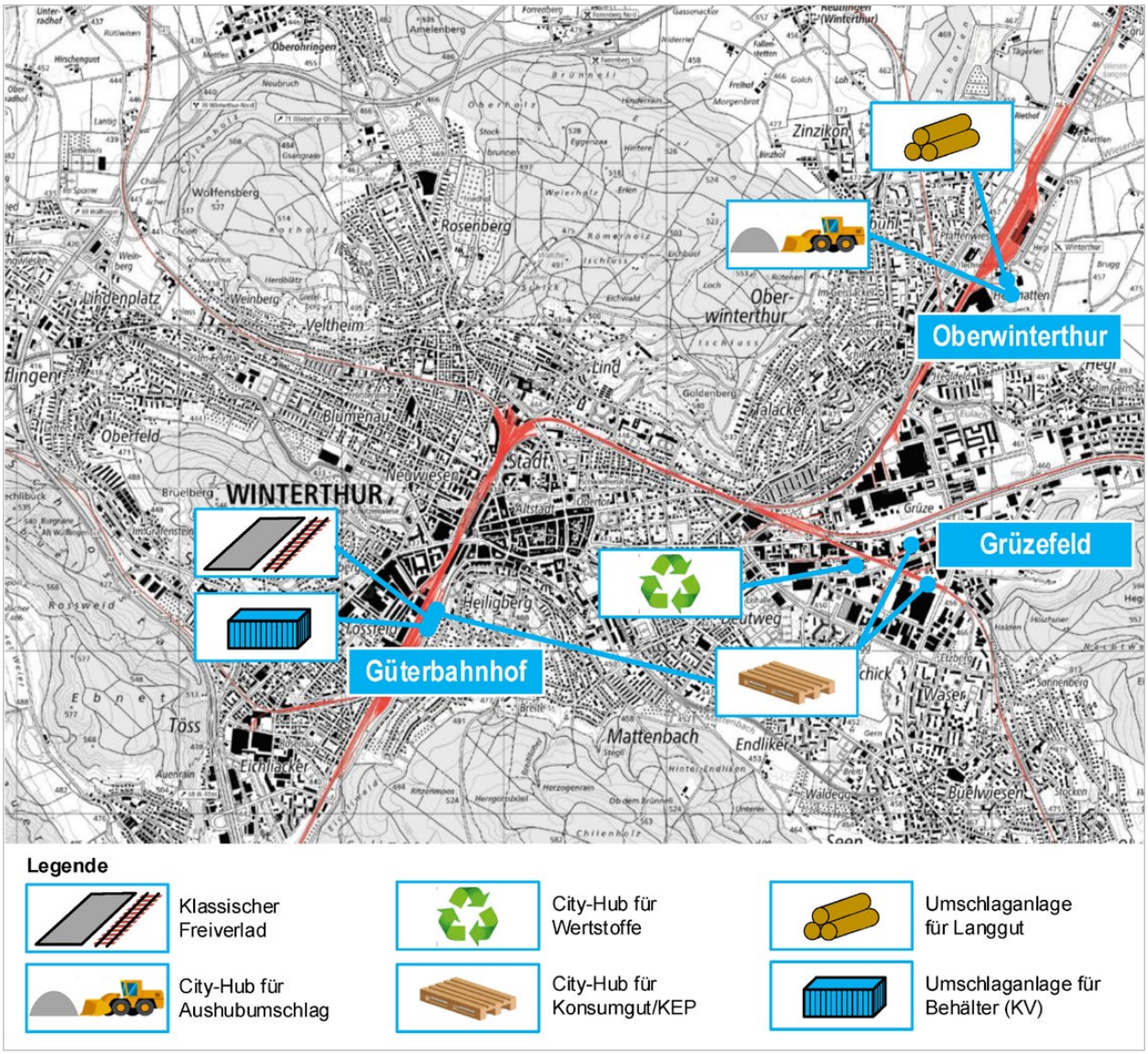
Zusammenspiel mit übergeordneten Planungsinstrumenten

In der Stadt gibt es derzeit drei Standorte für den Güterumschlag: Winterthur-Zentrum (Güterbahnhof), Winterthur-Grüze und Oberwinterthur. An allen drei Standorten bestehen Bahnanlagen für den Güterwirtschaftsverkehr, die heute unterschiedlich genutzt werden. Der kantonale Richtplan (Güterverkehr 4.6-2) enthält aktuell für Winterthur drei Einträge: Winterthur-Zentrum (15a, bestehend), Winterthur-Grüze (15b, geplant) und Oberwinterthur (15c, geplant). Winterthur-Grüze dient als Ersatz für Winterthur-Zentrum und Oberwinterthur stellt eine Rückfallebene dar, falls der Standort Winterthur-Grüze nicht umgesetzt wird.

In Winterthur fehlt eine grosse, zusammenhängende Fläche mit Bahnanschluss für die Realisierung eines grossen Umschlagstandorts. Zudem sind mit einer Kombination bzw. Konzentration mehrerer Warengruppen auf einen grossen Umschlagstandort nur geringe Synergienutzen möglich.

Die durch den Stadtrat zur Kenntnis genommenen «Machbarkeitsstudie City-Hub Stadt Winterthur» empfiehlt die Sicherung der identifizierten Standorte mit folgenden Einträgen:

- Die klassische Freiverladeanlage am Standort Winterthur Güterbahnhof soll beibehalten werden und mit City-Hub Konsumgut ergänzt werden.
- In Grüze sollen Standorte für eine Güterumschlaganlage mit Anschlussgleisen; insbesondere für Stückgut und Pakete, Baustoffe und Recyclinggut gesichert werden.
- In Oberwinterthur soll ein Standort für eine Güterumschlaganlage mit Anschlussgleis, insbesondere für Kies und Aushub sowie Holzverlad gesichert werden.



Alle bestehenden Einträge im kantonalen Richtplan sollen deshalb uneingeschränkt und mit oben genannten Funktionen gesichert werden. Die Nutzungsarten sind dann stufengerecht im komRP zu konkretisieren. Der Richtplaneintrag «Tieflegung Untere Vogelsangstrasse» ist zu überprüfen, da dieses Projekt wertvolle und für den City-Hub benötigte Fläche beanspruchen würde (► Kommunaler Richtplan M.5).

SBB Infrastruktur prüft im Rahmen ihres «Regionalen Masterplans» die Anlagekonfiguration und Funktionen des Güterbahnhofs. Stadt und Kanton setzen sich bei der Entwicklung dieses Masterplans dafür ein, dass auf Seiten SBB am Güterbahnhof entsprechende Flächen für Güterverkehrsfunktionen (Güterumschlaganlage und Freiverlad) eingeplant werden.

M.7 Kombinierte Mobilität und Parkierung

Heute ist der Hauptbahnhof der zentrale Umsteigeort in Winterthur. Weitere wichtige Schnittstellen der Kombinierten Mobilität sind die S-Bahn-Haltestellen Oberwinterthur und Seen. An allen Bahnstationen und an bestimmten Bus-Endhaltestellen finden sich Bike+Ride Anlagen. Weiter verfügt Winterthur über freefloating Sharing-Angebote von E-Scootern, zahlreiche Carsharing-Stationen sowie zwei Veloverleihstationen am HB. Ein flächendeckendes Bike-Sharing-Angebot gibt es derzeit nicht. Attraktive und flexible Angebote zur Förderung kombinierter Mobilitätsformen können einen Beitrag zum Modal-Shift leisten, weil sie das Umsteigen und so die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel erleichtern.

Aktuell wird in Winterthur die flächendeckende Blaue Zone umgesetzt. Ziel ist es, die Quartiere vom Parkierungsdruck durch Pendlerinnen und Pendler zu entlasten. Durch die eingeschränkten Bezugsmöglichkeiten von Parkierungsbewilligungen ab 2022 werden Veränderungen im Parkierungsverhalten erwartet. . Denn neu können Parkierungsbewilligungen nur bezogen werden, wenn nachgewiesen werden kann, dass keine private Parkierungsmöglichkeit besteht.

Strategie W2040

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

E-Scooter Parkfelder beim Hauptbahnhof (Arnold Kohler)

Grundlagen Kapitel M

Gesamtstrategie Mobilität

- Energie- und Klimakonzept 2050
- Regionale Verkehrssteuerung (RVS), Steuerungs- und Dosierungskonzepte 2013
- Zielbild Temporegime
- Netto-Null-Szenarien im Strassenverkehr der Stadt Winterthur, Kurzstudie, Ernst Basler Partner 2022

Veloverkehr

- Umsetzungskonzept Veloschnellrouten 2020 mit Studie, Synthesebericht und überarbeitetem Netzplan (SR.20.451-1)

Urbane Logistik

- «Machbarkeitsstudie City-Hub Stadt Winterthur» vom 25. Februar 2022

Kombinierte Mobilität und Parkierung

- Energie- und Klimakonzept 2050

Ö

Öffentliche Bauten und Anlagen

Ö Öffentliche Bauten und Anlagen

Öffentliche Einrichtungen setzen wichtige Impulse zur Stadtentwicklung. Die Planung solcher Vorhaben hat sich an den Grundsätzen der erwünschten räumlichen Entwicklung zu orientieren und erfolgt in Koordination mit anderen bedeutenden Infrastrukturen von Stadt, Region und Kanton.

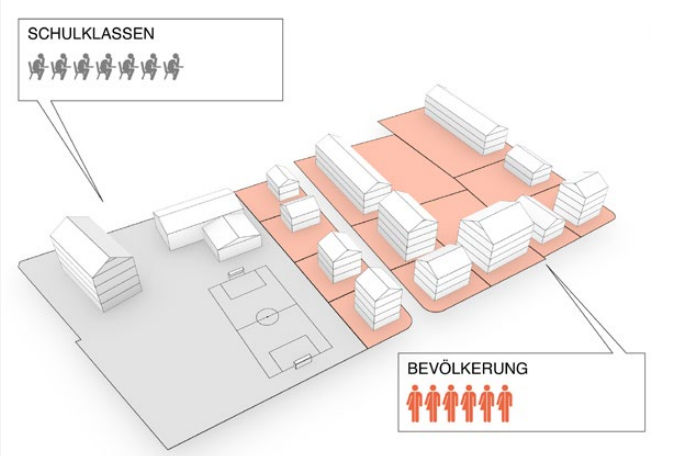
Auf den verschiedenen Richtplanstufen werden neue Standorte, Standorterweiterungen, Standortverlegungen und -aufhebungen, Standortevaluationen (Standortsicherungen) sowie Vorhaben mit erhöhtem Koordinationsbedarf bezeichnet. Auf eine Aufnahme im komRP wird verzichtet, wenn es sich um Anlagen ohne grösseren Landbedarf handelt oder die Räumlichkeiten auf dem Immobilienmarkt beschafft werden können (z. B. Quartierbibliotheken). Mit einer Festlegung im Richtplan wird der langfristig notwendige Handlungsspielraum gesichert. So kann das Landwirtschaftsgebiet für öffentliche Aufgaben und andere spezielle Nutzungen durch eine entsprechende Festlegung «durchstossen» werden. Hierfür sind die im kantonalen Richtplan unter Pt. 3.2.3 a) genannten Kriterien zu erfüllen.

Ein Richtplaneintrag ist auch Voraussetzung für den Landerwerb mittels Werkplan (§ 114 ff. PBG). Der Richtplaneintrag legitimiert die Notwendigkeit einer öffentlichen Nutzung am betreffenden Standort und bildete die planerische Grundlage für die Nutzungsplanung (§ 60 PBG) bzw. Sondernutzungsplanung (§ 84 Abs. 2 PBG).

KITA und Ausstellungsraum Villa Sträuli (Arnold Kohler)

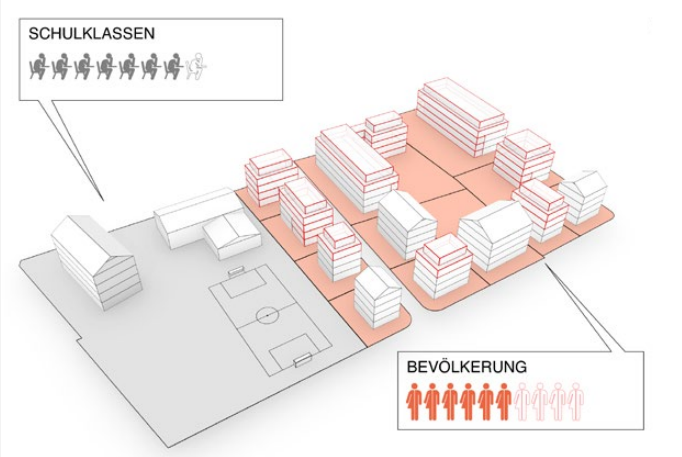
«Dynamischer Plan» als Radar der räumlichen Entwicklung

Prognosen zum gesamtstädtischen Bevölkerungswachstum helfen wenig, wenn es darum geht, den Handlungsbedarf vor Ort zu erkennen und vorausschauend darauf reagieren zu können. Entscheidend sind die konkrete bauliche Entwicklung in einem bestimmten Perimeter und das daraus resultierende lokale Bevölkerungswachstum, welches die notwendigen Massnahmen auslöst. Es kann sein, dass relativ kurzfristig öffentliche Bauten und Anlagen erforderlich werden. Aber auch in langjährigen, komplexen Prozessen wie z. B. der Schulraumplanung ist mit der Dynamik in robuster Art und Weise umzugehen. Der «dynamische Plan» ermöglicht eine enge Zusammenarbeit zwischen den involvierten Amtsstellen. Er ist ein «Radar», der die räumlichen Entwicklungen früh erfasst, geplante Massnahmen kontinuierlich überprüft, Abstimmung und Koordination vereinfacht und somit hilft, Synergien zu nutzen.



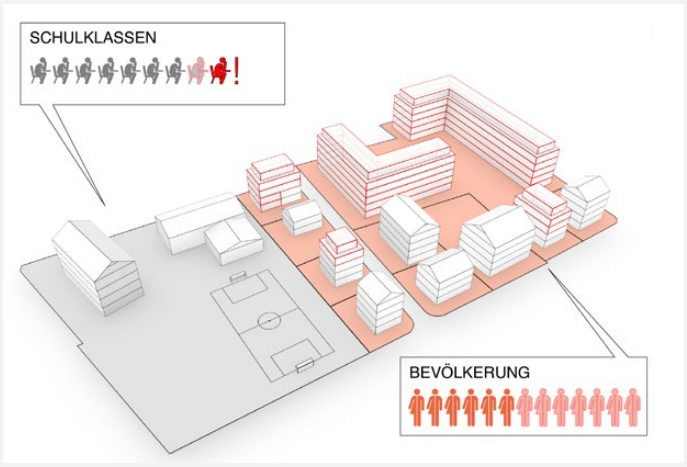
Bestand

Eine Bestandsaufnahme ergibt das Basiswissen über ein bestimmtes Gebiet.



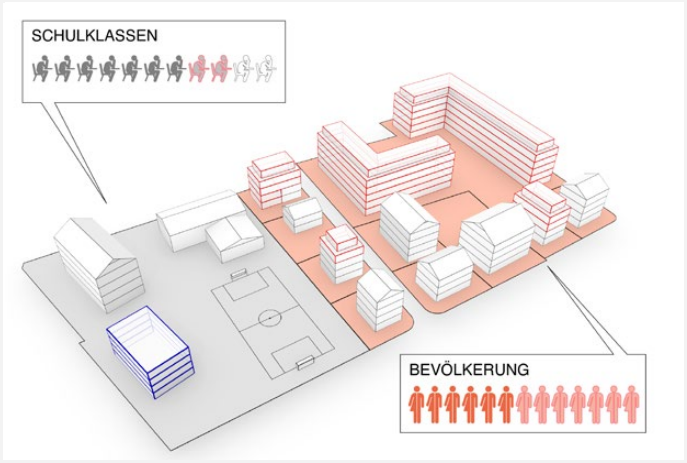
Kapazität

Die Schulanlage und das Areal mit den Wohngebäuden sind nicht voll ausgenutzt. Es bestehen Reserven in der Klassenkapazität (Anzahl Schulräume) und Nutzungsreserven auf verschiedenen Grundstücken (gemäss gültiger Bau- und Zonenordnung).



Prognose + 8 Jahre

Ohne Blick in die Zukunft, natürlich mit gewissen Unsicherheiten, ist eine Schulraumplanung nicht möglich. Die zentrale Frage ist, wann, wo, wie viele (Familien-)Wohnungen auf den Markt kommen werden. Im vorliegenden Beispiel wird über ein Planungsverfahren eine dichtere Bebauung ermöglicht, was schliesslich zu einem grossen Bauprojekt führt. Zusammen mit der Nutzung von bestehenden Reserven führt dies zu einem Engpass an Schulräumen.



Massnahmenplanung

Das Frühwarnsystem erlaubt es, die Schulraumplanung und deren Annahmen laufend zu überprüfen, Tendenzen früh zu erkennen und rechtzeitig darauf zu reagieren. Hier mit einem Erweiterungsbau auf der bestehenden Anlage.

Abstimmung mit der Störfallvorsorge

Der Störfallverordnung (StFV: SR.814.02) unterstehen Betriebe, die gefährliche Stoffe verarbeiten oder lagern, Verkehrswege auf denen Gefahrengüter transportiert werden sowie Versorgungsleitungen. Im Chemierisikokataster des Kantons Zürich (maps.zh.ch) sind für solche Risikoanlagen sogenannte Konsultationsbereiche bezeichnet. Das Ziel der Störfallvorsorge ist, die Bevölkerung und die Umwelt vor Unfallereignissen zu schützen, die erhebliche Schädigungen verursachen.

Mit dem komRP werden einerseits neue Standorte für einzelne öffentliche Bauten und Anlagen festgelegt und andererseits Aufträge zur Suche von weiteren Standorten für zusätzliche öffentliche Bauten und Anlagen erteilt. Bei künftigen öffentlichen Bauten und Anlagen, für welche noch keine konkreten Standorte definiert sind, sind die Konsultationsbereiche der Risikoanlagen als einer der Standortfaktoren in den folgenden Planungen zu berücksichtigen. Nötigenfalls ist eine Interessenabwägung vorzunehmen.

Bei festgelegten Standorten liegen einzelne Bauten und Anlagen innerhalb der Konsultationsbereiche (z. B. Werkhof Deponie Riet in der Nähe der Autobahn). Für diese Anlagen sind bereits Massnahmen zur Störfallvorsorge getroffen worden. Bei einer Erweiterung sind entsprechende Massnahmen zur Risikominimierung vorzunehmen, etwa in der Anordnung der Gebäude oder mit Schutzmassnahmen an Gebäuden. Die kantonale Fachstelle ist einzubeziehen.

Ö.2 Alter und Pflege

Die Alterszentren sind in erster Linie ein Zuhause der Bewohnerinnen und Bewohner und sollen künftig auch als Quartiertreffpunkte an Bedeutung gewinnen. Insbesondere die parkähnlichen Freiräume, Raumangebote für Kurse oder Anlässe, schulergänzende Betreuung, Raum für Bewegung und Sport oder kleinere Dienstleistungsangebote verbessern die Quartierversorgung.

Für die vorgesehenen Sanierungen und Ersatzneubauten der Alterszentren Oberi, Brühlgut und Rosental sind zwingend Rochadeflächen nötig. In der Immobilienstrategie ist der Erweiterungsneubau des Alterszentrums Adlergarten ein Schlüsselprojekt. Der geplante Erweiterungsneubau auf dem Baufeld Nord ermöglicht eine effiziente Rochadeplanung. Das Angebot Wohnen mit Service, das voraussichtlich auf dem Baufeld Süd des Areals entstehen wird, sowie das Spitex-Zentrum ergänzen das Gesamtangebot des Standortes so, dass die Anforderungen aus der Angebotsplanung umgesetzt werden können. Während der Sanierung der anderen Alterszentren bietet der Adlergarten den Bewohnenden ein temporäres Zuhause.

Das Alterszentrum Oberi wird künftig zum Schwerpunkt für Wohnen mit Service. Es steht eine Gesamtsanierung sowie Ersatzneubauten an. Weiter gibt es Koordinationsbedarf und Synergien mit der Schulraumplanung.

Der Sanierungszyklus aller Alterszentren wird voraussichtlich bis im Jahre 2035 abgeschlossen sein.

Projekt Erweiterungsneubau Alterszentrum Adlergarten (Julian C. Fischer Architekten GmbH)

Zusammenspiel mit übergeordneten Planungsinstrumenten

Im regionalen Richtplan sind die städtischen Alterszentren Adlergarten, Oberi, Brühlgut, Neumarkt, Rosental sowie die nicht-städtischen Trägerschaften St. Urban, Wiesengrund und Konradhof eingetragen. Auf kommunaler Stufe werden keine zusätzlichen Gesundheitsbauten bezeichnet.

Ö.3 Volksschule

Die Schulanlagen der Volksschule sind aus kommunaler Sicht von grosser Bedeutung. Schulanlagen sind – nebst der klassischen Nutzungsformen, welche pädagogische und soziale Prozesse ermöglichen – räumliche, soziale und kulturelle Orientierungspunkte in der Stadt. Sie laden die Bevölkerung dazu ein, die Anlagen ausserhalb der Unterrichtszeiten zu nutzen bzw. zu bespielen. Die Bereitstellung von Schulraum gehört zu den Kernaufgaben der Stadt und benötigt einen erhöhten Koordinationsbedarf.

Neben der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung führt das sich verändernde Anforderungsprofil für Schulbauten (u. a. Räume für schulergänzende Betreuung) zu einem Mehrbedarf an Schulraum. Aufgrund der Dynamik dieser Entwicklungen reagiert die Stadt mit einer regelmässigen und zeitlich engmaschigen Überprüfung der Schulraumplanung. Die Zeichen der Entwicklung sowie Tagesstrukturentwicklung werden frühzeitig erkannt. Der daraus resultierende Handlungsbedarf wird strategisch mit dem Gebäudebestand, der Kapazität von Schularealen, dem Gebäudezustand, den anstehenden Investitionen (Instandhaltung und -stellung) und weiteren Aspekten (u. a. Raum für Bewegung und Sport, Quartierversorgung) abgestimmt (► dynamischer Plan).

Zusammenspiel mit übergeordneten Planungsinstrumenten

In den übergeordneten Richtplänen sind Institutionen der Fachhochschule, Berufsbildung, Mittelschule sowie weitere Einrichtungen eingetragen. Der kantonale Richtplan definiert zudem die fachübergreifende Gebietsplanung «Hochschulstandort Winterthur».

Die Maurerschule (Unterer Deutweg 83) ist eine Sonderschule der Stadt Winterthur für Kinder und Jugendliche mit Autismus, Körper- und Mehrfachbehinderung. Sie plant eine Kapazitätserweiterung, welche eine Koordination mit der fachübergreifenden Gebietsplanung Hochschulstandort (► Kommunaler Richtplan A.1.4) bedingt. Die Maurerschule ist im regionalen Richtplan eingetragen.

Kindergarten und Primarschule Lokstadt (Arnold Kohler)

Ö.4 Sportanlagen

Das Sportleitbild «Ganzheitliches Sportkonzept, 2006», der Bericht «Raum für Bewegung und Sport, 2009» (Überarbeitung 2024/25) und das «Sportanlagenkonzept Winterthur 2040» (in Erarbeitung) bilden die Grundlage für die Sport- und Bewegungsförderung der Stadt Winterthur (in Abstimmung mit dem kantonalen Sportanlagenkonzept KASAK).

In einer zweijährigen, breitangelegten Analyse wurden Grundlagen ausgewertet, Bevölkerung, Sportvereine, Expertinnen und Experten befragt sowie Workshops mit Verwaltung und Politik durchgeführt. Die Erkenntnisse und Resultate sind im Sportanlagenkonzept Winterthur 2040 zusammengefasst. Egal ob Sporthalle, Eissport-, Bäder-, Frei-, Multisport- oder sportartenspezifische Anlage, alle Sportanlagentypen zeigen Investitions- und Entwicklungsbedarf. Dieser Bedarf aufgezeigt und daraus werden kurz-, mittel- oder langfristige Massnahmen abgeleitet.

Zusammenspiel mit übergeordneten Planungsinstrumenten

Im kantonalen Richtplan ist lediglich das Zentrum für Leistungs- und Breitensport Deutweg (IZLB, heute: Multisportanlage Sportpark Deutweg bzw. WIN4) als geplant aufgeführt. Sportanlagen von regionaler Bedeutung sind das Hallen- und Freibad Geiselweid, das

Leichtathletikstadion Deutweg, die Eissportanlage Deutweg, das Fussballstadion Schützenwiese sowie die Eulachhallen (Sport & Events).

Sportanlagen ausserhalb des Siedlungsgebiets sind als Teil der kantonalen oder regionalen Erholungsgebiete aufgeführt: Bereich Schützenwiese bis zur Sportanlage Flüeli, Flugplatz Hegmatten auf kantonaler Stufe und schliesslich Golfanlage Rossberg oder Sportanlage Sporrer.

Campus Schützenwiese (Jörg Vieli)

Grundlagen Kapitel Ö

- Angebots- und Immobilienstrategie, Alter und Pflege Stadt Winterthur, Juni 2021
- Schulraumplanung 2021/22 – Monitoring, Stadt Winterthur, März 2022
- Sportanlagenkonzept Winterthur 2040, Sportamt Winterthur (in Erarbeitung)
- Raum für Bewegung und Sport, Sportamt Winterthur, 2009

V Ver- und Entsorgung

V Ver- und Entsorgung

Die raumplanerische Abstimmung und Koordination von Themen wie Wasserversorgung, Abwasserentsorgung, Siedlungsentwässerung, Energie, Rohstoffe, Abfallentsorgung und Kommunikation erfolgen auf kantonaler bzw. regionaler Richtplanstufe.

Das Generelle Wasserversorgungsprojekt (GWP), der Generelle Entwässerungsplan (GEP) und der kommunaler Energieplan sind kommunale behördenverbindliche Instrumente und besitzen die gleiche Verbindlichkeit wie der komRP. Die Inhalte der Instrumente GWP, GEP und Energieplan werden nicht zusätzlich im komRP abgebildet, sondern lediglich diejenigen Punkte thematisiert, welche zusätzlichen Koordinationsbedarf auslösen.

Mit der Vorstudie «Wärmeverbünde und Netze Winterthur» vom November 2022 hat Stadtwerk das strategische Wärmekonzept des Energieplanes auf die Umsetzungsebene transformiert. Die darin erörterten Massnahmen Ausbau und Zusammenschluss der Wärmenetze, welche eine räumliche Koordination sowie neue Standorte von Heizzentralen erfordern, werden im komRP aufgegriffen.

Mit dem Wirtschaftsverkehr werden die Ver- und Entsorgungsleistungen im Handel, Gewerbe und Industrie oder im öffentlichen Dienst vollbracht. Der Wirtschaftsverkehr umfasst die Ortsveränderung von Gütern und Personen (► Kommunaler Richtplan M.6). Die Flächensicherung für die City-Hub-Anlagen für den Güterwirtschaftsverkehr erfolgt über den kantonalen Richtplan. Im komRP werden die Inhalte im Kapitel Mobilität konkretisiert und präzisiert. In der Gesamtstrategie Mobilität (► Kommunaler Richtplan M.1) wird der Wirtschaftsverkehr mitberücksichtigt. Es werden Grundlagen zur urbanen Logistik und eine Vertiefungsstudie Mico-Hub erarbeitet. Darin werden Spielregeln und strategische Stossrichtungen formuliert. Inhalte die raumwirksam koordiniert werden müssen, werden zu einem späteren Zeitpunkt im komRP aufgenommen.

V.1 Kommunaler Energieplan

Der kommunale Energieplan zeigt, in welchem Gebieten künftig mit welchem Energieträger am sinnvollsten Wärme erzeugt wird. Er ist ein Planungsinstrument zur Umsetzung der energiepolitischen Ziele und wirksamer Hebel, um den CO_2-Ausstoss im Gebäudebereich zu senken. Durch die Festlegung von Prioritäts- und Eignungsgebieten mit entsprechenden Umsetzungsmassnahmen wird die räumliche Koordination der künftigen Wärme- und Kälteversorgung vorgenommen.

Der Energieplan sieht unter anderem vor, die Nutzung von Abwärme aus der KVA und von regenerativen Energieträgen zu forcieren. Der Hauptversorger für die Wärmenetze ist die KVA, welche nach dem Ersatz der Verbrennungslinie 2 rund 84% der Wärmeenergie für das gesamte Verbundgebiet liefert.

V.2 Abwasserreinigungsanlage ARA Hard

Die ARA Hard ist heute mit rund 200 000 Einwohnergleichwerten die zweitgrösste ARA im Kanton Zürich und die neunt grösste Anlage in der Schweiz. Der Grundwasserstrom unter der oberen Töss versorgt das Tösstal und Winterthur mit Trinkwasser. Dieses Trinkwasser braucht einen erstklassigen Schutz vor Verunreinigungen. Mit dem Anschluss von weiteren Gemeinden wird künftig erreicht, dass kein gereinigtes Abwasser mehr in die obere Töss gelangt.

Für die Reduktion der Mikroverunreinigung ist der Bau einer weiteren Reinigungsstufe notwendig. Gleichzeitig wird die Anlage fit für die Zukunft gemacht werden. Aufgrund des anhaltenden Bevölkerungswachstums steigt die Menge des zu behandelnden Abwassers stetig. Bereits ab 2035 zeichnen sich deutliche Kapazitätsengpässe im Anlagenzulauf und der Schlammbehandlung (1. Stufe) ab.

ARA Hard (Patrik Walde)

Grundlagen Kapitel V

- Kommunaler Energieplan, Stadt Winterthur, Juni 2022
- Wärmeverbunde und Netze Winterthur, Oktober 2022
- Machbarkeitsstudie City-Hub Stadt Winterthur, Schlussbericht, Amt für Städtebau und EBP, Februar 2022

Anhang

Umgang mit dem kommunalen Richtplan 1998

Kapitel		Umgang, Begründung
1	**Siedlung**	
101	Schutzwürdiges Ortsbild	Text und Einträge sind ersatzlos gestrichen. Sie sind mit der BZO für Grundeigentümerschaften verbindlich gesichert.
102	Weiler	Text und Einträge sind ersatzlos gestrichen. Sie sind mit der BZO für Grundeigentümerschaften verbindlich gesichert.
103	Baugebiet für Wohnen, öffentliche Bauten, nicht störendes Gewerbe	Text und Einträge sind ersatzlos gestrichen. Bauzonen für Wohnen und nicht störendes Gewerbe sind mit der BZO für Grundeigentümerschaften verbindlich gesichert.
104	Baugebiet für Wohne und/oder Arbeiten, öffentliche Bauten	Text und Einträge werden durch die Kapitel «S.2.2 Nutzungsvielfalt» und «S.3 Arbeitsplatzgebiete» präzisiert bzw. ersetzt.
105	Baugebiet für Arbeiten, öffentliche Bauten	Text und Einträge werden durch die Kapitel «S.2.2 Nutzungsvielfalt» und «S.3 Arbeitsplatzgebiete» präzisiert bzw. ersetzt.
106	Zentrumsfunktion	Text und Einträge werden durch das Kapitel «S.2 Gebiete mit Zentrumsfunktion» präzisiert bzw. ersetzt.
107	Gebiet mit Gleisanschluss	Text und Einträge werden durch das Kapitel «M.6 Urbane Logistik» präzisiert bzw. ersetzt.
108	Empfindlicher Siedlungsrand	Text und Einträge werden durch das Kapitel «F.2.1.5 Empfindliche Siedlungsränder» präzisiert bzw. ersetzt.
109	Erholungsgebiet	Text und Einträge werden durch das Kapitel «F.2.1.4 Aktualisierung der Freihalte- und Erholungsgebiete in Richtplan und BZO» präzisiert bzw. ersetzt.
2	**Landschaft**	
203	Gewässer, Gewässergebiet, Gewässerabstandslinie	Text und Einträge sind ersatzlos gestrichen. Mit der laufenden Festsetzung der Gewässerräume ist die Relevanz nicht mehr gegeben. Die bestehenden Gewässerabstandslinien in der BZO werden im Einzelfall geprüft und wo notwendig revidiert. Massnahmen zu Gewässeraufwertungen werden im Kapitel «F.1.3 Gewässer» aufgeführt.
204	Freihaltegebiete (Umgebungsschutz)	Text und Einträge sind ersatzlos gestrichen. Diese Freihaltegebiete sind im regionalen Richtplan eingetragen.
205	Naturschutzgebiet	Text und Einträge sind ersatzlos gestrichen. Stattdessen wird in Massnahme «F.4.1 Kerngebiete der ökologischen Infrastruktur langfristig sichern und qualitativ weiterentwickeln » auf das geltende Inventar verwiesen und der behördenverbindliche Auftrag für die fristgerechte (mittelfristige) Umsetzung der für Grundeigentümerschaften verbindlichen Schutzwirkung festgesetzt.

Kapitel		Umgang, Begründung
206	Rebschutzgebiet	Text und Einträge sind ersatzlos gestrichen. Diese Rebschutzgebiete sind im regionalen Richtplan eingetragen.
207	Materialgewinnung und Materialablagerung	Das Thema ist neu dem Kapitel Ver- und Entsorgung zugeordnet. Alle Einträge, die in der übergeordneten Richtplanung enthalten sind, sind ersatzlos gestrichen . Der kommunale Eintrag «Weier Materialablagerung» ist ersatzlos gestrichen. Das Ablagerungspotenzial in diesem Gebiet ist gering sowie landschaftlich fragwürdig. Der kommunale Eintrag «Geilikerwiesen Grüngutverwertung» wird beibehalten. Er bezieht sich auf den bestehenden Gestaltungsplan.
208	Schlittelabfahrt	Text und Einträge sind beibehalten und als neue Massnahme im Kapitel «F.2.1 Stadtrandpark» aufgeführt.
209	Aussichtspunkt, Aussichtslage	Text und Einträge sind ersatzlos gestrichen. Alle Aussichtspunkte und -lagen sind in der BZO für Grundeigentümerschaften verbindlich gesichert.
210	Kultur-/Einzelobjekt	Text und Einträge sind ersatzlos gestrichen. Die Umgebung aller drei Kultur- und Einzelobjekte sind in der BZO mit einer kommunalen oder regionalen Freihaltezone geschützt.
3	**Verkehr**	
311	Öffentlicher Verkehr	Die Festlegungen werden aktualisiert. Umgesetzte Festlegungen werden gestrichen (Busergänzungen Rosenberg, Dättnau, Busdepot Grüzefeld). Der Güterumschlag mitsamt den Anschlussgleisen wird im Kapitel «M.6 Urbane Logistik» behandelt. Der kommunale Güterumschlaplatz Lantig besteht nicht mehr. Der Planeintrag wird entsprechend gestrichen. Die Einträge zu den Anschlussgleisen werden an die Revision des regionalen Richtplans angeglichen.
312	Strassen	Die Festlegungen werden aktualisiert. Die Parkierung wird im Kapitel «M.7 Kombinierte Mobilität und Parkierung» behandelt. Die Einträge zu den Parkierungsanlagen werden übernommen und um die grösseren kommunalen Parkierungsanlagen (Badi Töss, Badi Oberwinterthur, Badi Geiselweid, Kesslhaus, ZHAW) ergänzt. Wobei die P+R Anlagen auf die revidierten Festsetzungen aus dem regionalen Richtplan angepasst werden. Der kommunale Güterumschlagplatz Lantig wird gestrichen. Die Umsetzung des Güterumschlagplatzes Lantig ist nicht realistisch. Die Fläche liegt ausserhalb des Siedlungsgebiet in einer LW Zone und Fruchtfolgefläche. Für die Anlage wäre ein neues Annahmegleis erforderlich und die bahnseitige Bedienung wäre nur an Randzeiten möglich.

Kapitel		Umgang, Begründung
313	Radrouten	Die Festlegungen werden aktualisiert. Die fehlenden kommunalen Verbindungen konnten bereits umgesetzt werden. Neue zu planende Verbindungen werden aufgeführt. B + R Anlagen werden im Kapitel «M.7 Kombinierte Mobilität und Parkierung» aufgeführt.
314	Fuss- und Wanderwege	Die Festlegungen werden aktualisiert. Die durch die Revision des regionalen Richtplans von 2019 aufgehobenen übergeordneten Fuss- und Wanderwege werden in kommunale Fuss- und Wanderwege überführt. Die Altstadtpassagen sind ersatzlos gestrichen da alle Passagen bereits in der BZO für Grundeigentümerschaften verbindlich sind.
4	**Versorgung, Entsorgung**	
402	Grundsätze der Energieplanung	Die Grundsätze der Energieplanung wurden mit dem kommunalen Energieplan (Februar 2023) überholt und auf die aktuellen Bedürfnisse und Herausforderungen angepasst. Der Energieplan ist ein behördenverbindliches Planungsinstrument und hat somit die gleiche Verbindlichkeit wie der vorliegende Richtplan «V.1 Versorgung: Kommunaler Energieplan».
5	**Öffentliche Bauten und Anlagen**	
501	Kommunaler Plan der öffentliche Bauten und Anlagen	Text und Einträge werden durch das Kapitel «Ö Öffentliche Bauten und Anlagen» präzisiert bzw. ersetzt.

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, April 2026

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