

Protokollauszug vom

29.03.2023

Departement Bau / Amt für Städtebau:

Masterplan Winterthur Süd: Kenntnisnahme Schlussbericht, Aufträge und weiteres Vorgehen

IDG-Status: teilweise öffentlich

SR.23.233-1

---

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Der Schlussbericht Masterplan Winterthur Süd vom 13. Februar 2023 (Beilage 1) wird zur Kenntnis genommen.
2. Das Departement Bau, Amt für Städtebau, wird beauftragt, die erforderlichen Anpassungen am kommunalem und kantonalen Richtplan bei den anstehenden Revisionen einzubringen.
3. Das Departement Bau, Amt für Städtebau, wird beauftragt, die Erkenntnisse aus dem Masterplan Winterthur Süd bei der Überarbeitung des Generellen Projekts zum Ausbau der Nationalstrasse A1 zusammen mit dem Kanton einzubringen und den entsprechenden Prozess aufzugleisen.
4. Das Department Bau, Amt für Städtebau, wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit der Stadtentwicklung die nächsten Schritte zur langfristigen Transformation anzugehen. Eine Gebietsplanung mit entsprechender Projektorganisation ist aufzugleisen.
5. Das Departement Bau, Amt für Städtebau, wird beauftragt, gemeinsam mit dem Tiefbauamt die Gespräche mit der SBB und dem ZVV bezüglich Machbarkeitsstudie zur Erstellung einer S-Bahnhaltestelle aufzunehmen.
6. Das Departement Bau, Tiefbauamt, wird beauftragt, die Erkenntnisse aus dem vorliegenden Konzept bei der langfristigen Planung von Strassenbauprojekten zu berücksichtigen.
7. Auf die Erarbeitung eines Vorprojekts für die aus dem Fuss- und Veloverkehrskonzept Töss-Dätttau-Steig (SR.22.53-1) resultierende Fuss- und Veloverkehrsbrücke über die Bahngleise

auf Höhe Steigbach wird vorerst verzichtet. Das Tiefbauamt, Abteilung Verkehr, wird beauftragt die Arbeiten wiederaufzunehmen, wenn sich die übergeordneten Rahmenbedingungen geklärt haben (Festlegung Bahnhof und Lage Autobahn).

8. Das Departement Bau, Amt für Städtebau, wird beauftragt, die Kommission Stadtbau über diesen Beschluss zu informieren.

9. Die Medienmitteilung wird gemäss Beilage genehmigt.

10. Dieser Beschluss wird anlässlich der Informationsveranstaltung vom 9. Juni 2023 veröffentlicht. Im Übrigen wird die Kommunikation gemäss dem Kommunikationskonzept vom 16. Februar 2023 (Beilage 3) zur Kenntnis genommen.

11. Mitteilung an: Departement Kulturelles und Dienste, Stadtentwicklung; Departement Finanzen; Departement Bau, Amt für Städtebau, Tiefbauamt, Baupolizeiamt; Departement Sicherheit und Umwelt, Stadtpolizei, Schutz und Intervention; Departement Schule und Sport; Departement Technische Betriebe, Stadtbus, Stadtwerk, Stadtgrün.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:



A. Simon

## **Begründung:**

### **1. Ausgangslage**

#### **1.1 Legislaturprogramm 2022 – 2026**

Am 7. September 2022 hat der Stadtrat sein Legislaturprogramm 2022 – 2026 beschlossen (SR.21.373-4)<sup>1</sup>. Im Schwerpunkt «Lebensqualität & Stadtentwicklung» wurde unter anderen die Stossrichtung «Stadt- und Quartierentwicklung gestalten» festgelegt. Der Masterplan Winterthur Süd ist eine Massnahme dieser Stossrichtung.

*Winterthur versteht Verkehrsgrossprojekte als Chance und gestaltet mit.*

Der Auftakt des urbanen Rückgrates liegt im Südwesten der Stadt (Gebiet Auwiesen), wo heute grosse Chancen der Stadtentwicklung schlummern. Um die Vielzahl bereits laufender und vorgesehener Projekte aufeinander abzustimmen, wird der Masterplan Winterthur Süd erarbeitet. Darin werden kommunale Themen (Mobilität, Wohn- und Arbeitsplatzgebiete, Sportflächen, Naherholung, Gewässer, Stadtklima, etc.) mit übergeordneten Trends (Mobilitätsdrehscheiben, Revitalisierung von Fliessgewässern etc.) verbunden. Der Masterplan soll zudem als Grundlage für den Spurausbau der A1 durch das ASTRA genutzt werden können – um das Grossprojekt des Bundes eng mit den Interessen der Stadt abzustimmen.

Die Entwicklung des Gebiets ist kein Vorhaben, das in einer Legislatur umgesetzt werden kann. Die aktuellen Entwicklungen erfordern jedoch ein vorausschauendes Handeln, um die Rahmenbedingungen im Sinne der Stadt und ihrer Bewohnenden zu setzen.

#### Meilensteine

- Masterplan «Winterthur Süd» erarbeitet
- Vereinbarung mit Bund und Kanton unterzeichnet, gemeinsame Planung mit Bund gestartet
- Richtplaneinträge auf kantonaler sowie kommunaler Ebene erfolgt

Mit dem vorliegenden Schlussbericht Masterplan Winterthur Süd wird der erste Meilenstein abgeschlossen.

#### **1.2 Grossprojekte «MehrSpur Zürich Winterthur» und «Engpassbeseitigung A1»**

Der südliche Stadteingang von Winterthur ist ein prominenter, aber unwirtlicher Auftakt der Stadt. Das Quartier zwischen Autobahn A1 und Bahnlinie Zürich - Winterthur, mit Autobahnanschluss und Kantonsstrasse, ist stark fragmentiert und von Verkehrslärm geprägt.

---

<sup>1</sup> Parl.-Nr. 2022.88 vom 28. September 2022

Das Gebiet weist eine niedrige Nutzungsdichte auf. Grossflächige, autoorientierte Nutzungen wie Fachmärkte, Grosshandlungen und Autogaragen prägen den südlichen Stadteingang. Mit den vielen Verkehrsflächen und Parkplätzen dominieren Asphalt und Beton, entsprechend ist das gesamte Gebiet ein stadtklimatischer Hotspot. Die topographische Engstelle auf der Höhe Steigbach ist heute mit flächenintensiver Verkehrsinfrastruktur belegt und verhindert damit auch die Vernetzung der Wohnquartiere Dättbau und Steig zum übrigen Stadtkörper. Gleichzeitig wird das Quartier aber auch von der Töss begleitet, die Lage zwischen den bewaldeten Hügeln ist attraktiv.

Mit den beiden überregionalen Grossprojekten «MehrSpur Zürich Winterthur» (SBB) und «Engpassbeseitigung A1» (ASTRA) als Ausgangslage wird das Quartier noch stärker von der Verkehrsinfrastruktur in Anspruch genommen. Bisher wurden die verschiedenen Projekte räumlich isoliert und nur losgelöst voneinander betrachtet. Mit diesem Masterplan steht das integrale Herangehen und die Entwicklung eines ganzheitlichen Konzepts für den gesamten Stadtteil im Vordergrund. Dabei wird nicht die verkehrliche Wirkung der beiden grossen Infrastrukturprojekte hinterfragt, sondern untersucht, wie die beiden Grossprojekte zur langfristigen Transformation des gesamten Stadtteils genutzt werden können. Ziel ist es, eine klare Haltung der Stadt zu entwickeln, sowohl zur zukünftigen Entwicklung des Stadtteils, als auch im Umgang mit der neuen Autobahn- und Bahninfrastruktur.

Winterthur Süd befindet sich geografisch, verkehrlich und funktional an einer strategisch bedeutsamen Lage. Die Nähe zu Zürich und seinem entwicklungsstarken Norden sind bemerkenswert. Kantonal wichtige Arbeitsplatzgebiete wie der Innovationspark Dübendorf, der Flughafen Zürich oder das Kempththal Valley befinden sich in Schlagdistanz. Zudem liegt das Gebiet sowohl im Schienen- wie auch im Strassennetz an der meist befahrenen Strecke der Schweiz.

Auch im kommunalen Kontext ist Winterthur-Süd ein wichtiger Potenzialraum. Zusammen mit dem Rieter-Areal bildet es das grösste zusammenhängende Entwicklungsgebiet der Stadt Winterthur und den Auftakt des urbanen Rückgrats.

Winterthur-Süd ist aktuell aber auch einer der unterentwickeltesten Stadtteile. Dem Gebiet kommen punkto Bevölkerungswachstum, Arbeitsplätzen wie auch ökologisch in Zukunft wichtige Aufgaben zu.

### **Winterthur 2040**

Die übergeordnete Grundlage stellt die «Räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040» (Stadt Winterthur, Berchtold Krass, 2021) dar. Das Gebiet Winterthur-Süd wird gesondert als

Schwerpunktraum ausgewiesen. Eine wichtige Leitidee dazu lautet «Winterthur nutzt den Brütten-Tunnel und den Ausbau der Autobahn A1 zugunsten der Stadtentwicklung». Für das Gebiet Winterthur-Süd werden folgende ausgewählte Ziele und Themen festgesetzt:

- Verdichtung im Zusammenhang mit einer Aufwertung der Strassen- und Freiräume
- Entwicklung einer vielfältig ausgeprägten Branchenlandschaft (Wirtschaftsprofil «bunt und dynamisch»)
- Einbindung eines Standorts City-Logistik und Industrie 4.0
- Stärkung der Umfahrungswirkung der Autobahn A1 zur Entlastung der Innenstadt und der Wohnquartiere, gefragt sind weitreichende Massnahmen (Lenkung, Sperrung usw.)
- Etablierung eines Tössparks mit grossem Grünraum- und Vernetzungspotenzial
- Entwicklung eines Stadteilzentrums (genaue Lage noch offen) nach dem Prinzip «Stadt der kurzen Wege»

### **Spurausbau A1**

Die Autobahn A1 ist die Hauptverkehrsader der Schweiz und bewältigt rund 38 % aller Fahrleistungen auf dem Nationalstrassennetz (Stand 2019). Der Abschnitt Zürich – Winterthur gilt als einer der grössten Stauschwerpunkte der Schweiz. In Spitzenzeiten werden bei Wülflingen 100 000 Fahrzeuge pro Tag gezählt. Im Bereich Winterthur - Töss/Wülflingen sind die Staustunden besonders hoch, zudem liegen zwei Unfallschwerpunkte in diesem Raum.

Zur Beseitigung des A1-Engpasses Raum Winterthur hat das Bundesamt für Strassen ASTRA entschieden, die Autobahn zwischen dem Anschluss Töss und der Verzweigung Winterthur-Ost von vier auf sechs Spuren und im Abschnitt Wülflingen bis Ohringen von vier auf acht Spuren auszubauen. Dafür erarbeitete das ASTRA vom Herbst 2016 bis Herbst 2019 das Generelle Projekt. In der Stellungnahme der Stadt Winterthur zum Generellen Projekt im April 2020 wurde festgehalten, dass der Ausbau im Bestand im Abschnitt Töss nicht befriedigt und hinsichtlich der Abstimmung von Siedlung, Landschaft und Verkehr überarbeitet werden soll (SR.19.534-4). Der Regierungsrat hat diese Einschätzung bestätigt (vgl. RRB-Nr. 798 vom 26. August 2020). Daraufhin wurde das Generelle Projekt sistiert und die Stadt Winterthur damit beauftragt, das städtebauliche Potenzial des besagten Abschnitts darzulegen, damit das Generelle Projekt im Anschluss auf den gewonnenen Erkenntnissen überarbeitet werden kann.

Der vorliegende Masterplan zeigt die Entwicklungsabsichten der Stadt Winterthur im Bereich des Anschlusses Töss der Autobahn A1 und legt die Haltung der Stadt Winterthur zur Überarbeitung des Generellen Projekts dar.

### Pannestreifenumnutzung A1 (PUN)

Kurzfristig wird zur Behebung des Engpasses auf der A1 wird zwischen Winterthur-Töss und Winterthur Nord eine Pannestreifenumnutzung (PUN) umgesetzt. Die PUN wird laut ASTRA im Jahr 2023 oder 2024 in Betrieb genommen. Die A1 ist somit während den Spitzenstunden zwischen Zürich bis zur Verzweigung Winterthur Nord und zwischen Winterthur Ohringen und Oberwinterthur neu durchgängig auf drei statt nur zwei Fahrstreifen je Richtung befahrbar. Es ist davon auszugehen, dass ein Teil des erhofften Entlastungseffekts der Stadt Winterthur mit dem 6-Spur-Ausbau bereits mit der Inbetriebnahme der PUN realisiert werden kann. Die Stadt wird die verkehrlichen Auswirkungen der PUN auswerten und flankierende Massnahmen prüfen.

### Fuss- und Veloverkehrskonzept Töss – Dätt nau – Steig

Im Fuss- und Veloverkehrskonzept Töss-Dätt nau-Steig (SR.22.53-1) wurde untersucht, wie das Fuss- und Veloverkehrsangebot im Gebiet Töss – Dätt nau – Steig verbessert werden kann, wie die Veloschnellroute Winterthur – Effretikon zwischen Töss und Kempththal kurz-, mittel- und längerfristig optimiert werden kann und welche Anforderungen des Fuss- und Veloverkehrs in den weiteren Planungsprozess des 6-Spurausbaus der A1 einzubringen sind.

Das Konzept sieht u.a. vor, eine Fuss- und Veloverkehrsbrücke über die Bahngleise auf Höhe des Steigbachs zu erstellen, um die Quartiere Steig und Dätt nau besser an die Sportplätze Reitplatz und das Naherholungsgebiet Eschenberg anzubinden. Mit der vorliegenden Masterplanung werden neue Möglichkeiten zur generell besseren Querung der Bahngleise, aber auch der Autobahn aufgezeigt. Eine attraktive Querung für den Fuss- und Veloverkehr beim künftigen Bahnhof Dätt nau könnte eine aufwändige Brückenkonstruktion obsolet machen. Somit müssen die Aussagen zur Verkehrsführung betreffend die Querungen im Bereich Dätt nau – Steig – Reitplatz überprüft werden, sobald sich die Lage der Autobahn sowie des neuen Bahnhofs konkretisieren. Demnach wird vorerst auf das Erstellen eines Vorprojekts für die Veloquerung verzichtet. Aufgrund des Konzepts ist weiter entschieden worden, eine Machbarkeitsstudie für eine Veloverbindung über den Auenrainstutz zu erarbeiten.

## **2. Stellenwert Masterplan**

Der Masterplan ist die ausgearbeitete Vision zur langfristigen Transformation des südlichen Stadteingangs «Winterthur Süd». Anhand verschiedener Szenarien wurde ein Richtprojekt erstellt, welches eine mögliche Transformation illustriert. Die wichtigsten Erkenntnisse daraus wurden in einen abstrakteren Plan mit entsprechenden Handlungsanweisungen überführt und festgehalten. Sämtliche Festlegungen basieren auf dem aktuellen Entwicklungsstand. Der Masterplan dient als Richtlinie für die kommende Transformation und ist ein nicht in Stein gemeisseltes, abgeschlossenes Projekt. Während eines derart langen Transformationsprozesses werden sich

die Rahmenbedingungen, Wertevorstellungen und technischen Voraussetzungen ändern. Diese Veränderungen sind in den noch zu erstellenden Planungen und der Erstellung der planungsrechtlichen Rahmenbedingungen zum jeweiligen Zeitpunkt entsprechend aufzunehmen. Der Masterplan ist ein erster Schritt zur langfristigen Transformation des Quartiers. Die entsprechenden einzelnen Planungsschritte sind innerhalb der nächsten Jahre basierend auf diesem Masterplan aufzugleisen.

### **3. Vorgehen und Projektorganisation**

Nach der Sistierung des Generellen Projekts durch das ASTRA beauftragte die Volkswirtschafts-  
direktion des Kantons Zürich die Stadt Winterthur, die städtebauliche Haltung und Planungsab-  
sichten für das Gebiet um den Anschluss Winterthur Töss innerhalb von rund zwei Jahren zu  
erarbeiten.

Die inhaltliche Erarbeitung des Masterplans erfolgte durch das Planungsbüro Van de Wetering  
Atelier für Städtebau GmbH zusammen mit Metron Verkehrsplanung AG und dem städtischen  
Projektteam. Die erarbeiteten Inhalte wurden im Rahmen von vier halbtägigen Workshops mit  
einer erweiterten Arbeitsgruppe, welche sich aus städtischen und kantonalen Vertretungen zu-  
sammensetzte gespiegelt, diskutiert und bearbeitet. Der letzte Workshop fand im Herbst 2022  
statt und die Finalisierung des Masterplans erfolgte im Januar 2023. Vor der Fertigstellung des  
Schlussberichts wurden die städtischen Vertretungen aus der Begleitgruppe zur Stellungnahme  
mit dem Fokus auf die Handlungsanweisungen (Kapitel 7) eingeladen. Die erfolgten Inputs wur-  
den soweit wie möglich in den Schlussbericht eingearbeitet.

Während der Bearbeitungszeit wurden die Zwischenstände jeweils Vertretungen des ASTRA, der  
SBB, der AXPO sowie der Tösslobby präsentiert. Zudem erfolgte eine öffentliche Informations-  
veranstaltung im April 2022 im Forum Architektur. In den Medien wurden die Ideen des Master-  
plans positiv aufgenommen.

Der Stadtrat wurde laufend über die aktuellen Erkenntnisse informiert und vor der öffentlichen  
Informationsveranstaltung wurde die BBK (heute SBK) am 21. Februar 2022 informiert.

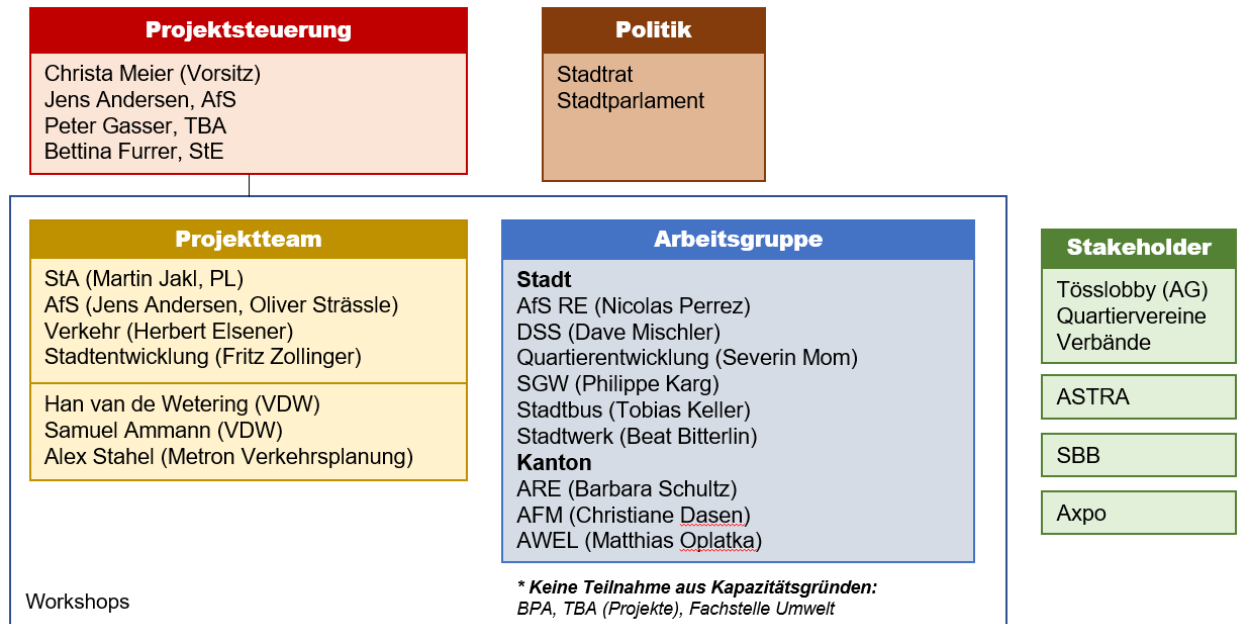


Abb. 1: Projektorganisation Winterthur Süd

#### 4. Inhalt Masterplan

Der Masterplan besteht aus einem ausführlichen Bericht sowie dem dazugehörigen Plan und den Handlungsempfehlungen für die nächsten Schritte.

##### Strategische Ziele

Nach einer ausführlichen Analyse wurden vier übergeordnete und allgemein gefasste Ziele festgehalten:

1. Winterthur Süd ist grün und nachhaltig.
2. Winterthur Süd ist urban und vernetzt.
3. Winterthur Süd ist vielseitig und gut versorgt.
4. Winterthur Süd profitiert von der Mobilität.

Die vier übergeordneten Grundsätze setzen den Rahmen für die nachfolgenden geprüften Szenarien «nach Süden», «nach Osten» und «nach Innen». Es zeigte sich, dass das Szenario «nach Süden» das weitaus grösste Potenzial zur städtebaulichen Entwicklung und zur Erreichung der übergeordneten Ziele aufweist.

##### Szenarien

Die Szenarien zeigen, dass sich ein zurückhaltendes Herangehen beim Umgang mit der Autobahn und dem Bahnhof nicht lohnt. Auch vermeintlich «einfachere» Lösungen, insbesondere für die Autobahn, sind teuer und aufwändig, bringen jedoch für die Stadtentwicklung und beim Umgang mit dem Verkehr kaum Mehrwerte. Während der Bauzeit sind bei den Szenarien «nach



Osten» und «nach Innen» die Abhängigkeiten zudem grösser und der Betrieb stör anfälliger. Im Wesentlichen geht es um folgende Vorteile des Szenarios «Nach Süden» gegenüber den beiden anderen Szenarien:

- Enormes Entwicklungspotenzial gegenüber heute sowie vielseitige, hochwertige und flexible Stadtentwicklung für Wohnen, Arbeiten und Freizeit
- Integrale Aufwertung der Stadt- und Naturräume: Tösspark mit durchgehender Längs- und Quervernetzung, Zugänglichkeit der Wälder, urbanes Rückgrat Zürcherstrasse, viele Möglichkeiten für Begrünung (Stadtklima, Biodiversität)
- Winterthur-Süd als Auftakt und repräsentative Visitenkarte der Stadt
- Bahnhof Dätt nau mit idealer Lage im Fuss-, Velo- und ÖV-Netz und attraktivem Bahnangebot (4 bis 6 Züge pro Stunde und Richtung). Durch allseitige Vernetzung attraktive Situation für Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr
- Anbindung der Quartiere Dätt nau und Steig und den Freizeitcluster Reitplatz mit Stadteingangplatz, Bahnquartier und Bahnhof Dätt nau
- Optimale Lenkung des MIV (Umfahrungswirkung der Autobahn, Steuerung des Verkehrs aus Richtung Süden)
- Viele Möglichkeiten für Quartierzentren und Quartierinfrastruktur

### Richtprojekt

Zur Illustration einer möglichen Entwicklung im Gebiet Winterthur Süd und zur Quantifizierung des bestehenden Potenzials bei einer gesamtheitlichen Betrachtung von Verkehr, Siedlung und Freiraum wurde ein sogenanntes Richtprojekt erstellt. Das Richtprojekt ist eine idealisierte Darstellung einer möglichen Entwicklung und dient neben der Quantifizierung des bestehenden Potenzials auch der Vermittlung der Vision. Es hat sich gezeigt, welche räumliche Qualitäten in diesem heute als unwirtlich wahrgenommenen Stadtteil entstehen können. Neben der Freilegung der gesamten Töss, der Erstellung vielseitiger Quartiere und hervorragender Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr können die heute abgeschnittenen Stadtteile Dätt nau und Steig attraktiv mit der übrigen Stadt verbunden werden.

Das Potenzial in Winterthur Süd bringt nicht nur räumliche Mehrwerte, sondern schlägt auch quantitativ zu buche. Eine erste zurückhaltende Schätzung ergibt eine Verzehnfachung der Raumnutzenden im Vergleich zum heutigen Bestand. Insgesamt könnte im bearbeiteten Perimeter Wohnraum für rund 5 000 Menschen (heute 180) und Raum für rund 6 000 Arbeitsplätze (heute 1000) geschaffen werden.



Abb. 2: Visualisierung des Richtprojektes mit Blick beim künftigen Bahnhof Dättlau von Süden Richtung Winterthur

### Syntheseplan und Handlungsanweisungen

Während das Richtprojekt konkrete Aussagen über eine mögliche Entwicklung unterschiedlicher Quartiere, Stadtbausteine und Nutzungen macht, gilt es für den eigentlichen Masterplan, diesen Konkretisierungsgrad wieder zu verlassen und die wichtigsten Erkenntnisse für die nächsten Phasen und die langfristige Entwicklung des Gebietes festzulegen. Diese werden im Syntheseplan (Abb. 67 Schlussbericht) grafisch dargestellt. Zum Syntheseplan wurden zudem Handlungsanweisungen definiert, welche die Planungen für die nächsten Jahre unterstützen.

#### *1 Autobahn und Autobahnanschluss*

Das bestehende Generelle Projekt ist gemeinsam mit dem ASTRA und dem Kanton grundlegend auf Basis der nachfolgend aufgeführten Empfehlungen zu überarbeiten:

- 1a: Die Autobahn A1 liegt zwischen Steig und Nägelsee im Ebnettunnel.

- 1b: Das südliche Tunnelportal liegt etwa 150 m südlich des Steigbachs. Der Hochwasserschutz ist zu beachten. Die präzise Position ist in der Überarbeitung des Generellen Projekts zu definieren.
- 1c: Das nördliche Tunnelportal liegt auf der Höhe der Schrebergärten Nägelsee, oder weiter nördlich in Richtung Wülflingen. Die Länge des Tunnels und die präzise Position des Portals sind in der Überarbeitung des Generellen Projekts zu definieren.
- 1d: Der Autobahnanschluss Töss erfolgt über zwei Halbanschlüsse. Der südliche Anschluss (Richtung Zürich) ist mit der Tunneleinfahrt Süd zu kombinieren. Der nördliche Anschluss (Richtung St. Gallen) auf Höhe Auwiesen erfolgt unterirdisch.
- 1e: Der Verkehr von der Autobahn wird an den Anschlussknoten vor der Zufahrt auf das städtische Netz auf ein siedlungsverträgliches Mass gesteuert.

## *2 Bahnhof Dättbau und ÖV-Netz*

Der neue Bahnhof Dättbau ist als multimodale Verkehrsdrehscheibe, in Abstimmung mit Bund / SBB, Kanton und der Stadt Winterthur, zu konkretisieren:

- 2a: Der Bahnhof Dättbau liegt in der Verlängerung der Dättbauerstrasse im Bereich des Steigbachs. Die künftige S-Bahn ist daraufhin auszulegen, dass mindestens vier bis sechs Züge pro Stunde in Richtung Winterthur und Zürich angeboten werden können. Die Durchbindung Richtung Grüze und weiter nach Oberwinterthur oder Seen erweitert das innerstädtische Bahnangebot.
- 2b: Der Bahnhof Dättbau wird strassenseitig mit einer starken Busachse (hohe Frequenz, Busbevorzugung, hohe Kapazität) über die Zürcherstrasse erschlossen.
- 2c: Die verschiedenen Quartier- und Regionalbuslinien bieten ein ergänzendes ÖV-Angebot in den Quartieren resp. im Umfeld. Steig und Dättbau werden mit einem attraktiven Busangebot an den Bahnhof Dättbau und an das Stadtzentrum angebunden.
- 2d: Der Bahnhof Dättbau als multimodale Drehscheibe bietet verschiedene ergänzende Mobilitätsangebote (u.a. Sharing-Angebote, Micromobilität, Velostationen).

## *3 Hauptstrassenräume und Boulevard Zürcherstrasse*

Für das städtische Strassennetz (Hauptstrassen innerorts) in Winterthur-Süd sind, zusammen mit dem Kanton, Betriebs- und Gestaltungskonzepte mit folgenden wichtigen Themen zu erarbeiten:

- 3a: Die Verknüpfung der Zürcherstrasse mit dem Halbanschluss Süd und diejenige der Auwiesenstrasse mit dem Halbanschluss Nord fördert die optimale Lenkung der tangentialen Verkehrsbeziehungen.
- 3b: Die Knotenform und die genaue Verkehrslösung beim Auwiesenplatz ist zu vertiefen und genau zu definieren.

- 3c: Die Zürcherstrasse als urbaner Stadtraum ist als Boulevard auszubilden. Sie ist die Hauptverkehrsachse für alle Verkehrsteilnehmende und hat unterschiedliche Abschnitte (Gestaltung, Nutzung, Temporegime usw.).
- 3d: Das Netz von Sammel- und Quartierstrassen erschliesst die Quartiere und verteilt die Verkehrsströme zur Entlastung von wichtigen Knoten (z.B. indirekte Anbindung Dättnauerstrasse für MIV).
- 3e: Die Knoten sind als attraktive Kreuzungsplätze gestaltet und verfügen über Verkehrssteuerungsmöglichkeiten.
- 3f: Die übergeordneten Velorouten haben teilweise ein eigenes Netz (z.B. entlang Geleise), es gibt direkte Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr nach Dättnau (Auensteinstutz) und eine direkte Anbindung des Reitplatzes an die multimodale Drehscheibe Bahnstation Dättnau.

#### *4 Frei- und Gewässerräume*

Neben der Umsetzung und Optimierung des Leitbilds «Naherholung Töss» und der generellen stadtklimatischen Aufwertung der Strassen- und Platzräume (Entsiegelung, Grünräume, Bepflanzungen, Alleen, Schwammstadt usw.) sind die verschiedenen Frei- und Gewässerräume zu sichern und auf Basis des Masterplans bezüglich Gestaltung und Auslegung zu präzisieren:

- 4a: Der durchgehend freigespielte Gewässerraum Töss mit breiten, durchgrünzten Freiräumen ist ein wichtiger Teil des Fussverkehrsnetzes. Als zentraler hochwertiger Freiraum bildet er das landschaftliche Rückgrat von Winterthur Süd. Der Natur- und Naherholungsraum ist ein entscheidender Faktor zur Lebensqualität.
- 4b: Die Gewässerräume Steig- und Dättnauerbach sind ruhige, grüne Fussverbindungen, Natur- und Naherholungsräume. Der Steigbach markiert die Siedlungsgrenze im Bereich Bahnhof Dättnau.
- 4c: Die Parkverbindungen sichern die Quervernetzung zwischen den Wäldern, der Töss und den Quartieren. Als Bestandteil des Freiraumnetzes sind sie in ökologischer und stadtklimatischer Sicht hochwertig auszubilden. Die entsprechenden Flächen sind frühzeitig zu sichern.
- 4d: Eine Vielzahl von kleineren und grösseren städtischen Plätzen, Treffpunkten und Kreuzungsstellen mit erhöhter Aufenthaltsqualität ergänzen das Freiraumangebot.

#### *5 Vielseitige Quartiere*

Die exakten Baufelder und Regeln der künftigen Bebauung sind in einem nachfolgenden Prozess weiter zu vertiefen und auf der Basis folgender Handlungsempfehlungen auszuarbeiten:

- 5a: Das Stadtquartier Auwiesen ist ein urbanes Mischquartier (Wohnen und Arbeiten) in hoher Dichte. Zentral gelegen bildet es das Stadtteilzentrum für Winterthur Süd mit einem breiten Dienstleistungs- und Einkaufsangebot. Nutzungen im Bereich Bildung und Kultur werden ebenfalls im Stadtteilzentrum angesiedelt.
- 5b: Das Gebiet «Businessmeile» westlich der Zürcherstrasse ist ein gewerblich geprägtes Arbeitsplatzgebiet in hoher Dichte.
- 5c: Das Sport- und Freizeitcluster östlich der Zürcherstrasse ist ein Quartier mit einer Mischung aus sport- und freizeitorientierte Nutzungen sowie Wohn- und Büronutzungen.
- 5d: Das Bahnhofsquartier Dätttau ist ein vielseitiges Mischquartier, es gibt eine Konzentration von Nutzungen mit Bezug zur guten Erschliessungsqualität.
- 5e: Im Wohnquartier an der Gleispromenade gibt es kostengünstiges, autoarmes Wohnen mit schneller Anbindung an den Bahnhof Dätttau und ins Zentrum.
- 5f: Die Quartiere Nägelsee und Im Chrugeler (ISOS Erhaltungsziel A) werden durch die Verlegung der Autobahn zu ruhigen Wohnquartieren. Freiwerdende Flächen können z.B. für Sport- und Freizeitnutzungen den Quartieren zur Verfügung stehen. Die weiteren Quartiere Dätttau, Steig und Neumühle erhalten ihren Charakter und sind städtebaulich im Stadtkörper gut angebunden.

## *6 Zentren und Infrastrukturen*

Für den wachsenden Stadtteil braucht es verschiedene Nutzungsangebote, entsprechende Infrastrukturen sind bereit zu stellen. Der genaue Bedarf ist auszuloten, folgende Themen sind besonders zu beachten:

- 6a: Das strategisch und zentral gelegene Stadtteilzentrum Auwiesen bietet ein breites Dienstleistungs- und Einkaufsangebot für den gesamten Stadtteil. Auch gibt es wichtige Infrastrukturen im Bereich Bildung oder Kultur.
- 6b: Die weiteren Quartiertreffpunkte sichern die Nahversorgung im Quartier und sind gut erschlossen. Die Quartierzentren bieten, je nach Mikrolage, spezielle Angebote bspw. für Kinderbetreuung. Ein besonderes Zentrum liegt beim Bahnhof Dätttau / beim südlichen Stadteingang, mit komplementären Zentrumsnutzungen entsprechend der Verkehrslage (z.B. Hotels, Liefer- und Abholservices usw.).
- 6c: Die Sport- und Schulzentren liegen verteilt im Quartier an ruhigen, durchgrüntem, aber gut vernetzten Lagen. Neben ihre Sport-, Freizeit- und Bildungsfunktion handelt es sich auch um nachbarschaftliche Treffpunkte.
- 6d: Die grösseren, angrenzenden Areale (Rieter-Areal, Neumühle) folgen einem eigenen Entwicklungsprozess, es gibt verschiedene ergänzende Angebote und Infrastrukturen.

6e: Das Unterwerk bleibt am Standort erhalten und sichert die Energieversorgung, langfristig ist eine Reduktion der Flächenansprüche oder eine Verlegung ausserhalb des Quartiers zu prüfen.

## **5. Weiteres Vorgehen und nächste Schritte**

Der Masterplan zeigt, dass mit einer guten Abstimmung von verschiedenen Interventionen und Massnahmen eine grossräumige, integrale Aufwertung und Entwicklung des Gebiets Winterthur-Süd möglich ist. Es gibt jedoch verschiedene Abhängigkeiten und die Umsetzung ist entsprechend komplex.

Die Abhängigkeiten fokussieren sich auf die zwei Hauptelemente Autobahntunnel und Bahnhof Dättnau. Im Richtprojekt sind die beiden Elemente bereits präzise gezeichnet, auch zur Prüfung der groben technischen und verkehrlichen Machbarkeit. Es geht aber um Grundsätze, im Detail sind darum auch andere Lösungen denkbar.

Bei der Autobahn geht es in erster Linie um die Verlegung in den Tunnel, minimal im Abschnitt zwischen Steig und Nägelsee. Wie die Szenarien gezeigt haben, entstehen erst mit dieser Verlegung ausreichend Spielräume zur qualitativen Entwicklung des Gebiets. Ohne Autobahntunnel (oder nur mit einem kurzen Autobahntunnel zur Befreiung der Töss) macht ausserdem ein Bahnhof Dättnau keinen Sinn (keine guten Platzverhältnisse, fehlende Anbindung und Verknüpfung, keine hochwertigen Entwicklungen im Umfeld usw.). Gleichzeitig zeigt das Richtprojekt die Bedeutung des Bahnhofs Dättnau auf. Erst dieser Bahnhof macht das Gebiet für eine hochwertige Stadtentwicklung wirklich interessant. Ohne Bahnhof Dättnau generiert die Verlegung der Autobahn im Tunnel keine ausreichenden Mehrwerte und Entwicklungspotenziale. Oder anders gesagt: Der Autobahntunnel und der Bahnhof Dättnau bedingen einander. Daher gilt es möglichst zeitnah die entsprechenden Erkenntnisse planungsrechtlich festzulegen.

### Kommunaler Richtplan

Die vorliegenden Erkenntnisse werden im kommunalen Richtplan unter dem Schwerpunktgebiet Winterthur Süd festgehalten.

### Kantonaler Richtplan

Die wichtigsten Erkenntnisse aus dem Masterplan wurden im Rahmen eines Ergänzungsantrags in der Teilrevision 2018 (Beschluss 5598 vom 6. Februar 2023) aufgenommen. Der Kantonsrat hat dem Antrag der KEVU in seiner Sitzung vom 6. Februar 2023 zugestimmt.

Im Dezember 2022 beantragte der Stadtrat zudem, das Gebiet Winterthur Süd als Zentrumsgebiet von kantonaler Bedeutung aufzunehmen und zeitgleich das Verschieben des bestehenden Eintrags zur S-Bahnhaltestelle Försterhaus zu prüfen (SR.22.929-1).

#### Ausblick Planung ASTRA

Das Generelle Projekt wurde im April 2020 vom ASTRA aufgrund der Stellungnahme der Stadt Winterthur (SR. 19.534-4) sowie dem Regierungsratsbeschluss (RRB 798 vom 26. August 2020) sistiert. Die Stadt Winterthur wurde von der kantonalen Volkswirtschaftsdirektion beauftragt, die städtebaulichen Rahmenbedingungen zu klären, was mit der vorliegenden Masterplanung erfolgt ist. Mit dem Abschluss der Masterplanung sollen die Arbeiten am A1-Spurausbau wiederaufgenommen werden. Zwischen ASTRA, Amt für Mobilität und Stadt Winterthur soll auf Stufe Direktion und Politik eine Absichtserklärung über das weitere Vorgehen für die Überarbeitung des Generellen Projekts unterzeichnet werden. Eine entsprechende Absichtserklärung wird durch den Kanton erarbeitet und dem Stadtrat zum gegebenen Zeitpunkt unterbreitet.

#### **6. Externe und interne Kommunikation**

Der Abschluss der Masterplanung soll öffentlich kommuniziert werden. Die Firma Weissgrund AG wurde beauftragt, das Amt für Städtebau bei der Kommunikation zu unterstützen. Nach dem Beschluss durch den Stadtrat werden die Ergebnisse des Masterplans der Öffentlichkeit im Rahmen einer Abend-Veranstaltung mit einer moderierten Gesprächsrunde am 9. Juni 2023 vorgestellt. Die Medien werden am gleichen Tag an einer Medienkonferenz durch die Vorsteherin des Departements Bau, den Stadtbaumeister und den Projektleiter informiert. Zeitgleich wird eine Website (analog zu Winterthur 2040) aufgeschaltet und ein zusammenfassender Kurzbericht des Masterplans veröffentlicht. Im Stadtmodell wird das Richtprojekt dargestellt. Das Vorgehen betreffend Kommunikation wird im beiliegenden Kommunikationskonzept (Beilage 3) erläutert. Die Stadtbaukommission wird über den Beschluss informiert.

#### **7. Veröffentlichung**

Dieser Beschluss wird veröffentlicht, wenn die Informationsveranstaltung durchgeführt wird. Dies ist am 9. Juni 2023.

#### **Beilagen:**

1. Schlussbericht Masterplan Winterthur Süd, 13. Februar 2023
2. Medienmitteilung

#### **Beilagen (nicht öffentlich):**

3. Kommunikationskonzept, Stand 16. Februar 2023)