



Winterthur - Töss Testplanung Zürcherstrasse

Bericht des Begleitgremiums
7. Mai 2008





Inhaltsverzeichnis

VORWORT	4
1. Einleitung.....	5
1.1 Ausgangslage.....	5
1.2 Testplanung.....	6
1.3 Zielsetzung und Erwartungshaltung	6
1.4 Betrachtungsperimeter.....	7
1.5 Überprüfung Tieferlegung Zürcherstrasse	8
2. Organisation und Ablauf.....	9
2.1 Veranstalterin.....	9
2.2 Beauftragte Planungsteams.....	9
2.3 Begleitgremium	10
2.4 Verfahren /Termine	11
3. Beurteilung.....	13
3.1 Würdigung.....	13
3.2 Beurteilung / Schlusspräsentation	13
3.3 Erkenntnisse.....	14
4 Umsetzung.....	21
4.1 Weiter zu verfolgende Ansätze	21
4.2 Vertiefungsaufgaben	24
4.3 Sofortmassnahme.....	24
4.4 Weiteres Vorgehen.....	25
5. Genehmigung des Berichtes.....	26
ANHANG: Projektbeschriebe und - dokumentationen.....	27
Team 1.....	29
Projektbeschrieb	29
Abbildungen.....	32



Team 2	35
Projektbeschrieb	35
Abbildungen.....	40
Team 3	43
Projektbeschrieb	44
Abbildungen.....	48
Team 4	51
Projektbeschrieb	51
Abbildungen.....	54
Team 5	57
Projektbeschrieb	57
Abbildungen.....	62

Auftraggeberin: **Stadt Winterthur, Stadtentwicklung**
Bearbeitung:
– Mark Würth, Leiter Stadtentwicklung Winterthur
– Lorenz Schmid, Projektleiter Stadtentwicklung Winterthur

Auftragnehmerin: **Planpartner AG**
Hofstrasse 1, Postfach, CH-8032 Zürich
Bearbeitung:
– Stephan Schubert, dipl. Ing. Landschaftsarchitekt FH / BSLA
– Roman Hanimann, dipl. Ing. Raumplaner FH

Titelbilder: Ausschnitte aus den 5 Projekten
(25208_13A_080421_Bilder)

VORWORT

Die Zürcherstrasse ist eine wichtige Lebensader unserer Stadt und gleichzeitig das Rückgrad von Töss. Sie steht im Spannungsfeld verschiedener Abwertungstendenzen: dem Sanierungsbedarf beim Zentrum Töss, der starken Verkehrsbelastung, verschiedenen Abbruchliegenschaften und dem Rotlichtmilieu. Das Umfeld der Zürcherstrasse bewegt sich aber auch in positiver Weise: im Sulzer-Areal entsteht ein neuer, attraktiver Stadtteil, und von der Aufwertung des Stadtraums Bahnhof Winterthur wird auch Töss profitieren.

An der Zukunftskonferenz des Projekts Töss forderte das Quartier Aufwertungsmassnahmen für die Zürcherstrasse. Die Stadtentwicklung wurde daraufhin vom Stadtrat beauftragt, eine Entwicklungsstrategie für den Raum Zürcherstrasse mit Einbezug des Quartiers zu erarbeiten. Als Einstieg wurde das Verfahren der Testplanung gewählt. Vier Teams bekamen die Aufgabe, eine siedlungsgerechtere Verkehrsführung und Massnahmen zur Aufwertung des gesamten Strassenraumes und der angrenzenden Bebauungen vorzuschlagen. Sie sollten eine Vision und Konzepte für die Entwicklung des Gebiets vorlegen. Die Konzepte sollten umsetzbar sein und Vorschläge für rasch realisierbare Massnahmen enthalten. Aufgrund einer Initiative aus dem Quartier wurde die Variante einer Tunnellösung zur Tieferlegung des Durchgangsverkehrs im Bereich des Zentrums Töss in die Testplanung mit aufgenommen.

Der Stadtrat, das Beurteilungsgremium und die beteiligten Quartiervertreter beurteilen die Ergebnisse der Testplanung als positiv. Es wurden gangbare Wege für die Erreichung des anspruchsvollen Ziels aufgezeigt und Handlungsschwerpunkte identifiziert. Die gemeinsame Stossrichtung gilt es im Rahmen einer Vernehmlassung und durch Vertiefungsaufträge noch zu konkretisieren.

Der Stadtrat setzt sich für eine Aufwertung der Zürcherstrasse ein und hofft, auch Private zu entsprechenden Investitionen zu bewegen. Er ist zuversichtlich, dass die Aufbruchstimmung im Sulzer-Areal Stadtmitte ins ganze Quartier Töss übergreifen kann.

Ernst Wohlwend, Stadtpräsident



1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Zürcherstrasse
Winterthur-Töss

Charakteristisch für den lebendigen Stadtteil Winterthur-Töss ist die Zürcherstrasse, welche als wichtige Einfallsachse von der Autobahnausfahrt in die Stadtmitte führt. Der erweiterte Strassenraum war immer ein wichtiger Bestandteil der Modernisierung und Entwicklung des Ortsteils. Heute erfüllt die Zürcherstrasse in erster Linie die Funktion einer Verkehrsader und vermittelt durch Defizite in Funktion und Gestaltung vielmehr den Eindruck, ein trennendes denn ein verbindendes Element im Stadtgebiet zu sein.

Projekt Töss /
Entwicklungsstudie
Zürcherstrasse

Im Rahmen des 2005 lancierten „Projekt Töss“ wurden in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung 28 Teilprojekte für Töss formuliert. Dabei hatte das Projekt „Entwicklungsstudie Zürcherstrasse“ zusammen mit dem „Begegnungsort Bahnhof Töss“ den höchsten Stellenwert bei der Bevölkerung. Die Quartierbevölkerung machte deutlich, dass man sich vom schlechten Image lösen will. Der Ortsteil soll nicht nur ein lebendiger, sondern auch wieder ein ausgewogener und bewohnerfreundlicher Stadtteil werden.

Entwicklungsimpuls
Töss

Dem Stadtrat Winterthur ist eine qualitative Entwicklung in Töss ein grosses Anliegen. Der "Entwicklungsimpuls Töss" ist ein Schwerpunktprojekt der Regierungsperiode 2006-2010.



1.2 Testplanung

Wahl des
Verfahrens

Die Aufgabenstellung erforderte wegen der hohen Komplexität und fachübergreifenden Thematik ein Verfahren, welches Diskussionen und differenzierte Vertiefungsarbeiten zulässt. Das gewählte Verfahren der Testplanung ist gleichzeitig die Fortführung eines durch die Stadt mit dem „Projekt Töss¹“ und der „Entwicklungsstudie Zürcherstrasse“ begonnenen Planungsprozesses.

2 Arbeitsphasen
mit Zwischen-
besprechung

Die Testplanung wurde in zwei Arbeitsphasen durchgeführt. In einem ersten Arbeitsschritt wurde von den Bearbeitungsteams das Grundkonzept mit den Handlungsfeldern ausgearbeitet. Nach einer Zwischenbesprechung wurden die Arbeiten in einer 2. Arbeitsphase vertieft bearbeitet (vgl. Auszüge im Anhang).

1.3 Zielsetzung und Erwartungshaltung

Zielsetzung

Mit der Testplanung sollte für den Stadtteil Töss und insbesondere den Raum Zürcherstrasse eine Vision erarbeitet werden, die ein übergreifendes und ganzheitliches Zukunftsbild aufzeigt. Daran soll sich eine künftige qualitative Entwicklung orientieren und eine sukzessive Steigerung der Stadtraum- und Lebensqualität ermöglichen.

Erwartungshaltung

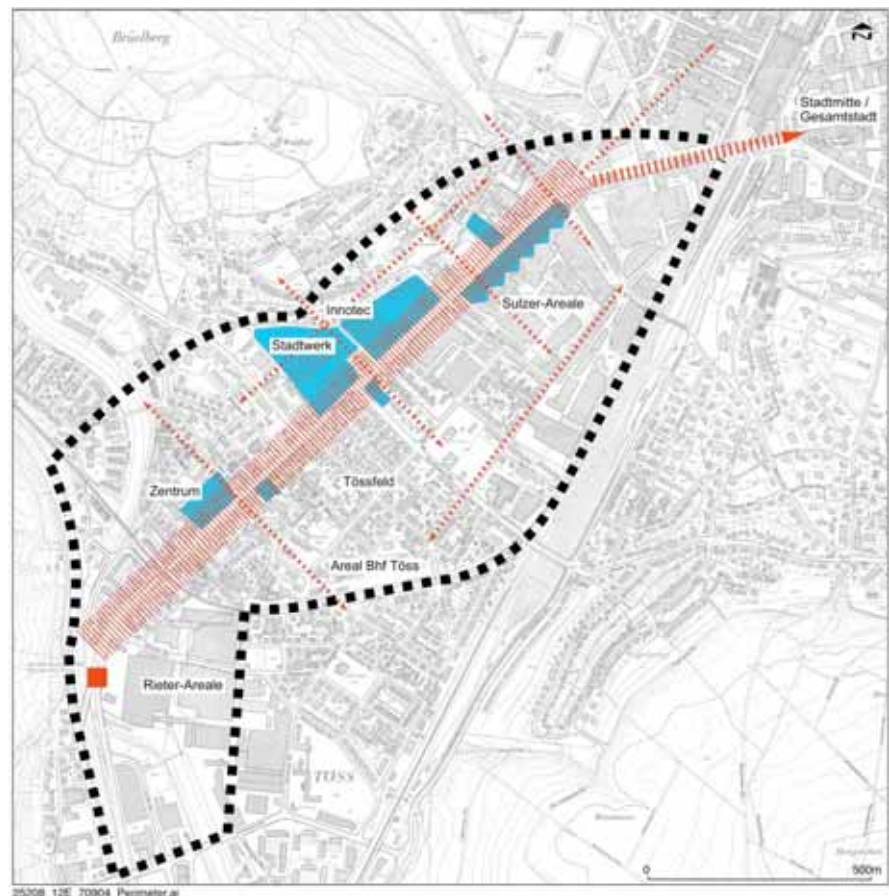
Von den Planungsteams wurde ein interdisziplinäres Grundkonzept bestehend aus den Fachthemen Städtebau/Architektur, Freiraumgestaltung und Verkehr erwartet. Dieses soll generelle Rahmenbedingungen aufzeigen, wie der Raum Zürcherstrasse als Rückgrat von Töss wieder an Bedeutung und stadträumlicher Prägnanz gewinnt. Für eine siedlungsgerechtere, attraktivere Gestaltung der Verkehrsräume sollten neue, effiziente Verkehrsmodelle für den MIV, ÖV und Langsamverkehr entwickelt werden. Konkrete Vorschläge wurden auch für die Erneuerung und Aufwertung der angrenzenden Areale und Freiflächen erwartet. Bezüge zu Quartieren in den rückwärtigen Bereichen sollten hergestellt werden. Es galt die vielfach vorhandenen Ressourcen zu ermitteln und zusammen mit den bestehenden Strukturen einen der Funktion entsprechenden, verbindenden Stadtraum zu planen.

¹ Weitere Informationen und Berichte über das Projekt Töss können unter www.projekt-toess.ch abgerufen werden.

Als Resultat wurde eine innovative und machbare Grundlage mit nachhaltiger Wirkung für die kurz- bis langfristige positive Raumentwicklung erwartet. Ausgewählte Sofortmassnahmen sollen die Umsetzung erster Projekte einleiten und der Quartierbevölkerung eine spürbare Verbesserung der Lebensqualität bringen.

1.4 Betrachtungsperimeter

Übersichtsplan



- ■ Betrachtungsperimeter
- ▤▤▤▤ Vision und Konzepte Städtebau/Freiraum/Verkehr im erweiterten Strassenraum
- Arealbetrachtung (Entwicklungen anstehend oder erwünscht)
- Bezüge/Verbindungen (schematische Darstellung)
- Stadteingang Süd

Das Herzstück der Testplanung umfasste die Zürcherstrasse im Betrachtungsperimeter zwischen dem Stadteingang Süd (Endstation Buslinie 1 Töss / Klosterstrasse) bis Brühleck (Abzweiger Neuwiesenstrasse). Die Erarbeitung der Vision und der Konzepte erfolgte in erster Linie über den erweiterten Strassenraum. Auf eine parzellenscharfe Perimetergrenze wurde verzichtet, da für die Komplexität



und Vielfalt der Aufgabenstellung keine exakte Abgrenzung getroffen werden kann. Vielmehr wurden thematische Bearbeitungsschwerpunkte festgelegt (Strassenraum, Verkehrsfläche und Querungen, Verbindungen/Bezüge und Arealentwicklungen).

1.5 Überprüfung Tieferlegung Zürcherstrasse

Offene Aufgabenstellung

Die Thematik der Tieferlegung der Zürcherstrasse im Bereich zwischen dem bestehenden Bahnübergang und der Schlosstalstrasse wird seit längerem kontrovers diskutiert. In der Aufgabenstellung wurden die Planungsteams bzgl. Umgang und Gestaltung dieses Strassenabschnittes bewusst nicht eingeschränkt.

Im Rahmen der Zwischenbesprechung und der nachfolgenden Diskussion hat es sich gezeigt, dass keines der Planungsteams die Variante Tieferlegung verfolgen würde.

Parallelstudie Tieferlegung

Bereits während der ersten Arbeitsphase lancierten Vertreter aus dem Quartier und von Interessenverbänden eine Machbarkeitsabklärung zur Tieferlegung der Zürcherstrasse im bezeichneten Abschnitt. Das Resultat wurde anlässlich der Startveranstaltung für die Vertiefungsphase der Testplanung allen Beteiligten vorgestellt und intensiv diskutiert. Es wurde festgestellt, dass aufgrund der vorliegenden Studie eine Beurteilung bzgl. Machbarkeit und Konsequenzen nicht möglich ist.

Vertiefung Machbarkeitsstudie

Aufgrund dieser Tatsache und dem Willen der Stadt Winterthur, die Option Tieferlegung Zürcherstrasse vertieft überprüfen zu lassen, beschloss das Begleitgremium, die Variante Tieferlegung fachlich und qualitativ so überprüfen und vertiefen zu lassen, dass sie als Variante im Rahmen der Testplanung gleichwertig diskutiert werden konnte. Mit diesem Auftrag wurden die Verfasser der „Studie Tieferlegung“ beauftragt.

Im Unterschied zu den vier ersten Studienarbeiten ist die Variante Tieferlegung auf den Perimeter im Bereich des neuen Tunnelbauwerks inkl. Anschlussbauten und der umgebenden städtebaulichen und freiräumlichen Situation beschränkt. Nebst der baulichen und betrieblichen Machbarkeit sollten die Qualitäten der neu entstehenden Begegnungszone überzeugend aufgezeigt werden.



2. Organisation und Ablauf

2.1 Veranstalterin

Verantwortung	Die Stadt Winterthur war für die Durchführung der Testplanung, die Auswahl und die Einladung der teilnehmenden Teams verantwortlich.
Leitung und Organisation	Die Leitung und Organisation des Planungsverfahrens hatte der Stadtrat der Stadtentwicklung Winterthur übertragen. Zur Unterstützung und externen Begleitung wurde das Büro Planpartner AG zugezogen.

2.2 Beauftragte Planungsteams

Planungsteams Es wurden folgende vier Planungsteams beauftragt:

Team 1:

- Dürig AG Architekten, Zürich
- Topotek1 Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, Berlin
- Klaus Zweibrücken Verkehrs- und Raumplanung, Zürich.

Team 2:

- Güller Güller architecture urbanism, Zürich / Rotterdam
- Westpol Landschaftsarchitekten, Basel
- Metron Bern AG, Bern

Team 3:

- WeberBrunner Architekten, Zürich
- Robin Winogrand, Zürich
- Ernst Basler + Partner AG, Zürich
- Philippe Cabane, Basel



Team 4:

- BDE Architekten Gmbh FH SIA, Winterthur
- Hager Landschaftsarchitektur AG, Zürich
- Dominic Schmid, Winterthur
- Ernst Winkler + Partner AG, Winterthur

Team 5:

- Architekten Kollektiv AG, Winterthur
- Ingenieurbüro Bürkel Baumann Schuler, Winterthur

2.3 Begleitgremium

Für die Beurteilung und Bewertung der eingereichten Arbeiten setzen die Auftraggeber folgendes Gremium ein:

Vertretung Stadt
Winterthur

- Ernst Wohlwend (Stadtpräsident Winterthur), Vorsitz
- Dr. Matthias Gfeller (Stadtrat Winterthur), Vorsteher Dep. Technische Betriebe
- Mark Würth (Leiter Stadtentwicklung), Moderation
- Michael Hauser (Leiter Amt für Städtebau/Stadtbaumeister), Städtebau/Architektur
- Saskia Hermans, Projektleiterin Amt für Städtebau, Verkehr
- Rolf Heusser (Dep. Soziales/Jugenddelegierter), Sozialraum
- Lorenz Schmid (Projektleitung Stadtentwicklung), Organisation intern/Vertreter Projekt Töss
- Thomas Nideröst (Leiter Stadtbus), Busverkehr

Delegierte des
Quartiers Töss

- Roland Meier (Architekt HTL), Vertreter Quartier
- Jakob Heusser (Heusser Ofenbau u. keramische Beläge/GGR Kom.präsident Bau und Betrieb), Vertreter Quartier

Externe
Fachberatung

- Walter Muhmenthaler (Sulzer Immobilien AG/Leiter Areal- und Projektentwicklung), Vertreter Grundeigentum
- Rainer Klostermann (Feddersen & Klostermann), Experte Städtebau/Architektur



- Matthias Krebs (Rotzler Krebs Partner GmbH), Experte Freiraumplanung
 - Willi Hüsler (W. Hüsler AG Ing. Büro für Verkehrsplanung), Experte Verkehr
- Sekretariat
- Stephan Schubert (Planpartner AG), Organisation extern

2.4 Verfahren /Termine

- Startveranstaltung Die Planungsteams wurden an der Startveranstaltung vom Freitag, 02. November 2007 orientiert und mit den Planungsgrundlagen ausgestattet. Zur Information und Einstimmung der Teams wurden Inputreferate vorwiegend von Vertretern der Stadt Winterthur gehalten.
1. Arbeitsphase In der ersten Arbeitsphase war ein Grundkonzept basierend auf der Trendentwicklung des heutigen Verkehrsaufkommens zu erarbeiten. Darüber hinaus war aufzuzeigen, wie sich das Konzept weiterentwickeln lässt, wenn sich die verkehrlichen Rahmenbedingungen ändern. Das Grundkonzept war deshalb folgendermassen zu gliedern:
- Planungsfall 0: Trendentwicklung Verkehr (entspricht heutiger Verkehrsfrequenz DTV 26'000)
 - Planungsfall 1: Reduktion des Durchgangsverkehrs²
 - Planungsfall 2: Reduktion des Gesamtverkehrs
- Es waren Handlungsfelder aufzuzeigen, welche in den Bereichen Städtebau/Architektur, Freiraum und Verkehr kurz- bis langfristige Interventionen und Massnahmen umfassen.
- Zwischenbesprechung Am 21. Dezember 07 wurden die Zwischenergebnisse dem Begleitgremium vorgestellt und gemeinsam diskutiert. Von den Resultaten der Präsentation und der Diskussion wurde ein Kurzbericht mit Empfehlungen und Aufgabenstellungen z.H. den Teams erstellt.
2. Arbeitsphase Aufgrund der Zwischenerkenntnisse legte das Begleitgremium die Aufgabenstellung für die Vertiefungsphase fest. Auf die mögliche Verteilung individueller Vertiefungsaufträge an die Planungsteams

² Auf übergeordneten Planungsebenen werden Massnahmen zur Verringerung des Durchgangsverkehrs in Aussicht gestellt.



wurde verzichtet. Am 14. Januar 08 wurde eine Startsitung für die 2. Arbeitsphase durchgeführt.

Schlusspräsentation/
Schlussbericht

Die Schlussarbeiten waren anlässlich der Schlussveranstaltung am 28. März 2008 zu präsentieren. Die Erkenntnisse und Resultate aus dem Testplanungsverfahren sind im vorliegenden Schlussbericht dokumentiert und Empfehlungen für das weitere Vorgehen formuliert.

Termine:

- Startveranstaltung 02. November 2007
- Zwischenbesprechung 21. Dezember 2007
- Startveranstaltung Phase 2 14. Januar 2008
- Schlussabgabe Unterlagen 07. März 2008
- Präsentation und Beurteilung 28. März 2008

Fortschreibung
Prozess

Es ist vorgesehen, die Mitglieder des Begleitgremiums weiterhin in den nachfolgenden Prozess der Testplanung (Synthesephase, Vorbereitung und Begleitung von Vertiefungsaufträgen, Öffentlichkeitsarbeit) einzubeziehen.

3. Beurteilung

3.1 Würdigung

Dank

Die Ausschreiberin dankt allen Teilnehmenden für ihr Engagement. Sämtliche Teams haben sich intensiv mit der Aufgabenstellung auseinandergesetzt und ein breites Spektrum mit überraschenden und teilweise neuartigen Lösungsansätzen präsentiert. Das Niveau der Arbeiten war sehr beachtlich. Nicht zuletzt sei auch dem während der Testplanung zusätzlich zugezogenen Team gedankt, das sich bereit erklärt hat, einen bereits angedachten Lösungsansatz im Bereich des Zentrums Töss zur Mitbeurteilung aufzuarbeiten.

3.2 Beurteilung / Schlusspräsentation

keine Kriterien

Die Beurteilung der Arbeiten erfolgte nicht nach einem vorgegebenen Kriterienkatalog. Beurteilt wurden die Lösungsvorschläge der eingereichten Studien anhand der gestellten Aufgaben/Themenbereiche vgl. Programme vom 1. November 2007 und 23. Januar 2008.

Aufgabenfelder:

- Stadtteilentwicklung und Prozess
- Städtebau/Architektur
- Freiraum
- Verkehr
- Funktion / Nutzung
- Planungs- und Baurecht

Besonderes Augenmerk galt der Umsetzbarkeit der vorgeschlagenen Massnahmen hinsichtlich der drei Planungsfällen für die Verkehrsentwicklung.

Schlusspräsentation

Die einzelnen Studien wurden anlässlich der Schlusspräsentation durch die Verfasser vorgestellt. Dadurch und durch die nachfolgende Diskussion, konnten die Vorschläge vom Begleitgremium noch vertiefter reflektiert werden.

Nachbesprechung Die ersten Erkenntnisse aus der Nachbesprechung sind im folgenden Kapitel 3.3 zusammengefasst.

3.3 Erkenntnisse

Hohes Potential Die Ergebnisse der Testplanung zeigen, dass die Zürcherstrasse als eine von sechs Einfallsachsen ein hohes Potential für eine Aufwertung aufweist, von dem das direkt betroffene Quartier Töss, aber auch die Stadt Winterthur als Ganzes durch ein abgestimmtes und zielgerichtetes Vorgehen kurz- und längerfristig erheblich profitieren kann.

Einheitliche Grundhaltung der Teams Generell setzen die Teams stark auf die bestehenden, teilweise auch verborgenen Qualitäten des Bestandes. Es gilt, sich mit dem heutigen, massiven Verkehrsaufkommen von 26'000 Fahrzeugen pro Tag zu arrangieren und dieses mit der Vorstellung einer wirtlichen Zürcherstrasse in Einklang zu bringen. Der Vorschlag, die geforderte Optimierung des öffentlichen und motorisierten Verkehrs durch Verschmälerung der Verkehrsflächen zu erreichen, braucht Mut und den politischen Willen Mehrverkehr zu begrenzen und Überschüssigen Verkehr zu dosieren. Weiter schlagen die Verfassenden vor, die Zürcherstrasse mit zahlreichen, voneinander unabhängigen und vorwiegend sofort bis mittelfristig umsetzbaren Massnahmen als urbane Achse für das Stadtleben zu reaktivieren. Insgesamt zeichnet sich in der Haltung der Teams eine Abkehr von einem planerisch begründeten Städtebau ab. So wird zum Beispiel auf "Lärmschutzarchitektur" weitgehend verzichtet. Die planungs- und baurechtlichen Grundlagen sowie die Parzellierungen und die Eigentumsverhältnisse werden in den vorgeschlagenen Strategien weitgehend akzeptiert. Daraus ergeben sich im Wesentlichen zwei Vorteile: Einerseits ist die Umsetzung der Vorschläge realistisch und schnell machbar, andererseits können die spezifischen Eigenschaften des Ortes als gewachsenes Fundament weiterhin genutzt werden.

Sparsame Ausscheidung von Flächen für den Fahrverkehr und ein ausgeklügeltes Verkehrsmanagement Sämtliche Teams haben die Flächen für den MIV durch Einführung eines Mittelstreifens reduziert. Die Flächen für den öffentlichen Verkehr werden dagegen sehr unterschiedlich behandelt (verkehrsabhängig gesteuerte Buspriorität z. B. durch Busspuren, Sensoren oder Fahrbahnhaltestellen). Es kann davon ausgegangen werden, dass die meisten Teams die geforderten Kapazitäten sicherstellen können,

allerdings ist dazu eine Dosierung des MIV kaum zu umgehen. Alle Teams greifen in die bestehende LSA-Koordination ein, da sie sich mit einer neuartigen Steuerung der LSA höhere Kapazitäten, eine bessere Busbevorzugung und verbesserte Fussgängerquerungen versprechen. Ebenfalls nehmen alle Teams vom Aufrechterhalten der „Grünen Welle“ für den MIV Abstand, da der heutige, lange 120“ Signalumlauf für den Bus und die Fussgänger sehr suboptimal ist und ebenso dem Velo- und Ziel/Quellverkehr schlecht dient. Der Vorteil im heutigen System liegt lediglich beim echten Durchgangsverkehr (ca. 15%). Darüber hinaus hat ein Team (Metron Verkehrsplanung im Team Güller Güller) schmale Fahrspuren – sogenannte "unechte Doppelspuren" mit einer Breite von 5.5 statt 6.0 Metern – eingeführt. Überraschenderweise ist gerade bei diesem Ansatz eine Kapazitätserweiterung zu erwarten, da die ganze Fahrbahn durch alle Verkehrsträger gleichzeitig befahren und damit optimal genutzt werden kann. Hintergrund dazu ist die Absicht, den Verkehr in Zeiten mit starkem Verkehrsaufkommen zu verlangsamen und damit zu verstetigen, was sich insgesamt positiv auf die Kapazität auswirkt. Vergleichbar ist dies mit Temporeduktionen auf Stadtautobahnen, die in den letzten Jahren ebenfalls aus Kapazitätsüberlegungen eingeführt worden sind. Bedingung für eine Lösung mit schmalen Fahrspuren ist der Nachweis einer sehr sorgfältigen Verkehrssteuerung, um insbesondere den ÖV bei Rückstau-Situationen in Spitzenzeiten nicht einzuschränken. Darüber hinaus sind bei einer solchen Lösung die Auswirkungen auf den Veloverkehr sorgfältig zu prüfen und flankierende Massnahmen auf dem umliegenden Strassennetz vorzusehen. Da die Machbarkeit und die Auswirkungen dieses Konzepts hinsichtlich ÖV noch genau geprüft werden müssen, sind auch andere konventionellere Verkehrslösungen weiterzuverfolgen. Ein erster Ansatz wäre hier eine Überprüfung der Vorschläge von Team 1 (eher konventioneller Ansatz mit Mittelstreifen und weitgehend durchlaufenden Busspuren und Velostreifen) und Team 2 (innovativer Ansatz mit Mittelstreifen und zwei Schmalfahrspuren mit Velolösung ausserhalb der Zürcherstrasse). Beide Teams müssten die Machbarkeit des Vorschlags weiter vertiefen und eine Reihe von Nachweisen erbringen, insbesondere was die Dosierung von aussen und die Funktionsfähigkeit der Busprivilegierung bei Rückstau betrifft.

Parallel dazu schlagen die Teams eine Vereinfachung von Kreuzungen mittels Reduktion der Verbindungen (Komplexitätsabbau) vor



und vermeiden wo möglich Linksabbieger. Flankiert wird das System mit einem ausgeklügelten Verkehrsmanagement mit Busbevorzungen und Umlaufzeiten der Lichtsignalanlagen zwischen 60 und 90 Sekunden. Für Gehende gibt sich neu so die Möglichkeit, die Zürcherstrasse in relativ kurzem Takt zu queren oder aber die Mittelstreifen für eine Querung zwischen den Fussgängerstreifen zumindest in der verkehrssarmen Zeit zu nutzen. Ein Preis dieser Lösungen ist, dass zumindest ein Team auf die Einführung von durchgehenden, separaten Velospuren verzichten muss. In diesem Zusammenhang nimmt die Wichtigkeit einer tauglichen Alternativroute beidseits der Zürcherstrasse zu und ist in der weiteren Bearbeitung zu überprüfen. Insgesamt sind die durch die Teams versprochenen Auswirkungen dieser Lösungsansätze faszinierend, wenngleich die Umsetzbarkeit eine vertiefte Betrachtung bedingt.

Strassenraum einheitlich gestalten und geometrisch beruhigen

Bis auf das Team mit dem Auftrag, den eingeschränkten Perimeter beim Zentrum Töss zu bearbeiten (Variante Tieferlegung), haben sämtliche Teams gezeigt, dass in der Achse Zürcherstrasse durch eine sorgfältige Gestaltung das Potenzial eines kräftigen Ortes und damit einer Visitenkarte für die Stadt Winterthur und das Quartier schlummert, das weit über die heute funktionale Prägung als Verkehrsträger hinausreicht. Die Teams schlagen vor, die Strasse mittels Mittelstreifen optisch zu gliedern, die Strasse an den Rändern geometrisch zu beruhigen und im Sinne eines innerstädtischen Ortes sorgfältig und einheitlich zu gestalten. Dabei ist die aktuelle und künftige Werkleitungssituation zu berücksichtigen.

Unterschiedliche Interpretationen des Alleeen-Konzepts

Unterschiedlich gehen die Teams mit der Frage der Baumbepflanzung um. Mehrere Teams schlagen eine freie Anordnung von Bäumen vor, einerseits in fragmentierten Reihen, andererseits mit Bäumen, die aus den inneren Grünräumen an die Zürcherstrasse vorstossen. Dagegen setzen zwei Teams auf eine markante Intervention und schlagen eine mittige Baumreihe respektive seitliche Allee vor, um die Zürcherstrasse mit einem neuen, für Winterthur aber typischen Element insgesamt zu stärken und so eine Spannung zur Heterogenität der flankierenden Bauten aufzubauen. Letzteres bedingt eine konstante Verbreiterung des Strassenraumes und damit einen tiefgreifenden Rückbau bestehender Häuser, dessen konsequente Realisierbarkeit zu bezweifeln ist. Dagegen beurteilt das Gremium das Konzept mit Mittelbaumreihe äusserst positiv: es lässt eine

	<p>schnelle Umsetzung erwarten und darf als situationsgerechte Interpretation des Winterthurer Alleen-Konzeptes verstanden werden. Die Haltung des Kantons zur Baumallee in Mittellage und deren Verträglichkeit mit den Busfahrleitungen sind noch offen.</p>
<p>Geschlossene Bebauung entlang der Zürcherstrasse versus sichtbar machen der unterschiedlichen Quartiertypologien</p>	<p>Lediglich ein Team schlägt vor, die Zürcherstrasse mittels einheitlicher Bebauung zu verdichten. Dagegen begrüssen die weiteren Teams die bereits heute ausgeprägte unterschiedliche Bebauungsart als typologisches Abbild von eigenständigen Quartieren. Diese Leseart scheint besonders zeitgemäss und aufgrund der heterogenen Eigentumsverhältnisse und Parzellengrössen auch umsetzbar. Mehrere Teams versuchen, die verschiedenen Bebauungsmuster noch zu überhöhen, sei es durch massvolle Aufzoning, sei es durch senkrecht zur Strasse stehende Bauten, die in die Tiefe der Quartiere vermitteln. Besonders positiv wird hier der Vorschlag von Weber Brunner beurteilt: mit kleinräumigen Plätzen gelingt es, das Defizit öffentlicher Räume entlang der Zürcherstrasse Zug um Zug zu verbessern und neue Typologien, Sichtachsen und Wegverbindungen in die angrenzenden Quartiere zu etablieren.</p>
<p>Anreize für die Erneuerung der Bauten entlang der Zürcherstrasse schaffen</p>	<p>Die Ergebnisse der Testplanung zeigen insgesamt, dass der Motivation der Grundeigentümer, Ersatzneubauten zu erstellen aber auch bestehende Bauten zu pflegen, vermehrt Beachtung geschenkt werden muss. Dabei ist die Erarbeitung von Gestaltungsplänen zu fördern ebenso wie die Durchführung von Konkurrenzverfahren zur Erreichung einer hohen und innovativen Architekturqualität. Ein besonderes Augenmerk gilt der Erdgeschossnutzung: hier sind Raumstrukturen zu begrüssen, die für Verkauf und Gastgewerbe geeignet sind.</p> <p>Bis auf ein Team haben alle die bestehenden Baulinien belassen oder die Baulinien sogar auf bestehende Gebäudefluchten vorversetzt. Letzterer Ansatz wird in zweierlei Hinsichten begrüsst: einerseits unterstützt er die Identität des Ortes, andererseits dürfte sich eine solche Rechtssicherheit positiv auf das Investitionsverhalten der Grundeigentümer auswirken.</p>
<p>Chance Stadteingang</p>	<p>Zwei Teams schlagen eine Akzentuierung des Stadteingangs mittels Hochhäusern vor. Dieser Ansatz ist räumlich v. a. in der vom Team BDE aufgezeigten Form zukunftsweisend: dieses Team hat im Knick der Zürcherstrasse, auf der Seite des Rieterareals, ein hohes Haus</p>

	<p>eingeführt. Darüber hinaus besteht mit dem Rieterareal längerfristig ein erhebliches Potential, das Quartier Töss um einen neuen Stadtteil zu erweitern, wobei der dannzumaligen Höhenlage der Bahn ein hoher Stellenwert beizumessen ist.</p>
Aufbruch beim Zentrum Töss	<p>Sämtliche Teams haben sich mit der Aufwertung des Zentrums Töss auseinander gesetzt. Neben einer architektonischen Aufwertung haben einige Vorschläge überrascht, die mittels Neuinterpretation in den Sockelgeschossen grosszügige, übersichtliche und damit wirtschaftliche Räume freispielen, die zu einer neuen „Adresse“ des Zentrums führen. Ein solcher Aufbruch – Teilersatz mit verkleinertem Fussabdruck anstelle Verdichtung oder blosser Sanierung – könnte zu einer qualitativen Wertschöpfung und damit zum ökonomischen „Turnaround“ führen. In diesem Zusammenhang ist auch die vom Team Weber Brunner vorgeschlagene Schaffung eines seitlichen Platzes etwa für Wochenmärkte sorgfältig zu prüfen. Miteinbezogen werden müsste die Platz- (bei Version Tieferlegung) bzw. Aufenthalts- und Querungssituation auf dieser Höhe der Zürcherstrasse.</p>
Bereich der Max Bill Skulptur vor den Stadtwerken	<p>In Bezug auf den Max Bill-Park und die angrenzenden Liegenschaften auf dem Areal der Stadtwerke waren sich die Teams im Grundsatz einig. Anstelle einer Überbauung (Zentrumszone Z4) soll die Brache analog zum Brühlgut-Park zu einer zweiten öffentlichen Parkanlage entlang der Zürcherstrasse ausgebaut werden. Voraussetzung ist, dass die Stadt Winterthur zumindest mittelfristig auf eine Wertschöpfung verzichtet und den Freiraum zu einer Parkanlage fürs Quartier erweitert.</p>
Neues Wohnen an der Zürcherstrasse	<p>Zur Aufwertung der Zürcherstrasse gehört ihre Belebung zu allen Tages- und Wochenzeiten. Dazu ist ein substanzieller Wohnanteil unerlässlich. Grosse Areale, etwa das Innotec-Areal, bieten die Chance, die besonderen Herausforderungen der hohen Immissionsbelastung mittels grosser Projekte konzeptionell zu bewältigen. So schlägt ein Team eine stark verdichtete Bebauung mit hohem Wohnanteil vor. Ansätze mit neuen, innovativen Wohnmodellen (z.B. Service-Wohnen, Wohnen im Alter) könnten sich positiv auf die Wertschöpfung der entsprechenden Areale auswirken und darüber hinaus einen wesentlichen Beitrag an ein neues, urbanes und zukunftsgerichtetes Image der Zürcherstrasse leisten.</p>

Stadtlicht	Lediglich ein Team hat sich vertieft mit der Wirkung der Zürcherstrasse bei Nacht auseinander gesetzt. Sämtliche Teams weisen jedoch auf das gestalterische Potenzial von Beleuchtungskörpern hin und machen konkrete Vorschläge.
Kreuzungspunkt Zürcherstrasse und S-Bahn mit überraschendem Potenzial	<p>Mehrere Teilnehmende haben aufgezeigt, wie die Unterführung der Zürcherstrasse unter der Bahn hindurch durch Anhebung der Rampen und/oder durch Schaffen ebenerdiger Bahnübergänge für den Langsamverkehr mit bescheidenen baulichen Eingriffen attraktiver gestaltet werden kann. Langfristig sollte aber das Ziel verfolgt werden, die Zürcherstrasse wieder à niveau zu führen und die städtebauliche Wunde der Unterführung zu heilen. In Zusammenhang mit einer Weiterentwicklung der Stadt entlang der Zürcherstrasse und auf dem Rieterareal ist auch eine Verlegung des Bahnhofs Töss abzuwägen. Hierzu wurden zwei Lösungsansätze aufgezeigt: Während die Tieferlegung der Bahn sehr aufwändig und eine allfällige Verlegung des Bahnhofes unterirdisch wenig attraktiv ist, birgt die Idee einer Hochbahn langfristig ein beachtliches städtebauliches Potenzial, deren vertiefte Überprüfung lohnenswert scheint.</p> <p>Nicht unerwähnt bleiben soll auch eine kurzfristige Verbesserung gemäss Vorschlag von Ernst Winkler Partner. Dieses Team schlägt vor, für den Langsamverkehr neue ebenerdige Übergänge mit Barrieren einzuführen. Hier lohnt es sich, das Gespräch mit dem BAV zu suchen, zumal solche Lösungen auch andernorts (Beispiel Sihltalbahn) wieder entdeckt worden sind.</p>
Örtliche Tieferlegung der Zürcherstrasse	Das Team Architektenkollektiv zusammen mit Bürkel Baumann Schuler hat sich vertieft mit der Tieferlegung der Zürcherstrasse auseinander gesetzt und Vorteile respektive Grenzen einer solchen Lösung nachvollziehbar aufgezeigt. Die Vorteile sind offensichtlich: auf einem begrenzten Abschnitt der Zürcherstrasse auf der Höhe des Zentrum Töss entsteht ein verkehrsarmer Strassenraum, der sich sehr gut zur Querung eignet. Mittels Verlegung des Durchgangsverkehrs unter Tag ist eine Verkehrsreduktion in diesem Bereich um rund 85% auf rund 4000 Fahrzeuge pro Tag zu erwarten. Dieser tiefgreifende bauliche Eingriff führt zu hohen Kosten. Darüber hinaus sind weitere negative Auswirkungen zu erwarten. Einerseits führt die Verdoppelung der Rampen zu weiteren unwirtschaftlichen Situationen für das Quartier. Bei genauer Betrachtung zeigt sich ausserdem, dass der Vorschlag in der dargestellten Form noch nicht ganz realistisch ist.



Eine Überarbeitung würde offensichtlich dazu führen, dass die effektive Länge die Begegnungszone und damit der Gewinn dieser Massnahme noch deutlich geschmälert würde. Die Vor- und Nachteile einer solchen Lösung müssten gleichermassen durch das Quartier Töss getragen werden. Darüber hinaus würde eine Segmentierung der Zürcherstrasse abermals zementiert, was einer ganzheitlichen Aufwertung der Zürcherstrasse und damit einer schöneren und besseren Verbindung zwischen Töss und dem Stadtzentrum wenig dient. Das Beurteilungsgremium kommt daher zum Schluss, dass Vor- und Nachteile einer Tieferlegungen sowie die von anderen Teams aufgezeigten Alternativen mit dem Quartier sorgfältig abzuwägen sind.

4 Umsetzung

Die Erkenntnisse aus der Beurteilung der fünf Teamarbeiten (s. Kap. 3.3) ergeben vielfältige Ansatzpunkte für die Weiterbearbeitung und mögliche Realisierung. Nachfolgend werden diese im Überblick dargestellt. Der Hinweis auf den oder die jeweiligen Verfasser ist enthalten. Die Ansätze bilden die Grundlage für den Einstieg in den nachfolgenden Syntheseprozess.

4.1 Weiter zu verfolgende Ansätze

Stadtteilentwicklung
und Vision

Laut dem Programm zur Testplanung hatten die Teams im Wesentlichen die Aufgabe, Strategien für eine Steigerung der allgemeinen Lebens- und Aufenthaltsqualitäten in der erweiterten Zürcherstrasse vorzulegen. Die Strategien sollen dazu beitragen, dass die städtischen und quartierbezogenen Funktionen der Zürcherstrasse gegenüber ihrer Funktion als reine Einfallsachse gestärkt und aufgewertet werden. Alle Teams haben diese Zielsetzung anerkannt und Lösungsvorschläge vorgelegt. (Teams 1-5).

Die Mehrheit der Teams und das Begleitgremium sind zur Auffassung gelangt, dass die Entwicklung des Raums Zürcherstrasse eher aus ihrem Bestand heraus erfolgen sollte. Aus diesem Empfinden heraus verzichten sie auf die Darstellung einer einheitlichen, neuartigen oder fremdartigen Vision für die Zürcherstrasse. Die Heterogenität der Bebauungen und Vielfalt der verschiedenen Quartiere wird anerkannt. Nun gilt es, die historisch gewachsenen und zufälligen Qualitäten zu stärken, Potentiale zu entwickeln und Bezüge herzustellen. Eine solche Strategie hat auch den Vorteil einer guten Machbarkeit und hohen Flexibilität in der Umsetzung (Teams 1-3).

Trotz ihrer Heterogenität muss die Zürcherstrasse auch als eine Einheit betrachtet werden. Nur so kann ihr Potential als eigenständiger, attraktiver Stadtteil entfaltet werden. Vor diesem Hintergrund wird die Länge und Geradlinigkeit der Strasse als Gestalt gebende Kraft betont. In diesem Sinn soll das räumliche und grafische Strassenbild gestalterisch beruhigt und geklärt werden und dadurch mehr Kraft entfalten. Der ganzheitliche Ansatz wird mit arealseitigen, punktuellen

len Eingriffen an strategischen Stellen entlang der ganzen Zürcherstrasse überlagert und ergänzt (Teams 1-4).

Wertvoll sind auch die Vorschläge für Massnahmen, welche in die Tiefe der Quartiere wirken, namentlich durch Aufwertung der wichtigsten Querverbindungen und Sichtbeziehungen (Team 3).

Für die Realisierung eignet sich ein prozessorientiertes Vorgehen mit kurz- und längerfristigen Massnahmen auf verschiedenen Ebenen. Impulse von Seiten der öffentlichen Hand sollen auch private zu entsprechenden Investitionen bewegen (Teams 1-4).

Auf der mehr operativen Ebene ergeben sich im Einzelnen die folgenden Ansätze. Es sind die Bausteine für eine mögliche Gesamtstrategie mit nachhaltiger Wirkung auf den Strassenraum, die Verkehrsabläufe, Quer- und Längsverbindungen, Aufenthaltsbereiche und Vorzonen für Geschäfts- und Wohnliegenschaften. Arealseitige Potentiale kommen hinzu:

Verkehr und Strassenraum

- Neugestaltung der Fahrbahn und Fussgängerbereiche mit schmaleren Fahrspuren für den MIV und Einführung eines Mittelstreifens (Teams 1-4)
- Optimierung des Verkehrsregimes und Steigerung der Effizienz, bspw. durch kürzere Umlaufzeiten und Aufheben von Linksabiegern (Teams 1-4)
- Zweistreifige Schmalfahrbahnen (5,5 m) und Mittelstreifen im Mischverkehrssystem (Team 2) oder aber: optimierte Verkehrsführung mit Mittelstreifen bei konventioneller Strassenbreite (Teams 1, 3 und 4)
- Kurzfristige Verbesserung der Situation beim Bahnübergang durch neue ebenerdige Übergänge mit Barrieren für den Fuss- und Veloverkehr (zuständig: BAV) (Team 4)

Für das Strassenbild wird eine kraftvolle, klare Gestaltung angestrebt. Die Mittel sind:

- Begradigung der Spuren und Randstreifen für durchlaufende Fluchten und eine bessere Orientierung im Strassenverkehr (Teams 1-4)
- Einsatz von landschaftsarchitektonischen Mitteln wie: Vegetation, Stadtmöblierung, Bodenmaterialien, grafische Gestaltung (Teams 1-4)
- Setzung einer Baumallee in Mittellage (Team 1)

Zwei langfristige Optionen werden weiter diskutiert:

- Führung der Bahnlinie in Hochlage und neuer S-Bahnhof westlich der Zürcherstrasse, Verknüpfung mit Buslinien (Team 2)
 - Tieferlegung des Quartier querenden Durchgangsverkehrs und Schaffung einer Begegnungszone im Bereich des Zentrums Töss (Team 5)
- Nutzungen
- Stärkung und Wiederbelebung der Wohnfunktion mit konventionellen und speziellen Wohnformen (Teams 1-5)
 - Förderung der Ansiedlung von publikumsbezogenem Kleingewerbe durch Massnahmen in der Nutzungsplanung und Kommunikation/Kooperation (alle Teams, insb. Team 3)
 - Aufwertung der Vorzonen von bestehenden Gewerbenutzungen (insb. Team 3)
 - Förderung von Raumstrukturen in den Erdgeschoss, die für Verkauf und Gastgewerbe geeignet sind (Teams 1-5)
 - Schaffung von Kurzzeitparkplätzen auf seitlich gelegenen Flächen (Parkplatztaschen, Team 3)
- Anreizsysteme
- Verdichtungsanreize auf Ebene der Nutzungsplanung (bspw. Zonenplan, Baulinien- und Gestaltungspläne) (Teams 1-4)
- Zentrum Töss
- Fortsetzung und Intensivierung der Gespräche mit den Grundeigentümern mit dem Ziel einer qualitativ hochwertigen Gesamterneuerung
 - Verbesserung der Raumorganisation im Erdgeschoss und Sockelbau, Schaffen einer Platzsituation, mit Vorteil quer liegend entlang der Emil-Klöti-Strasse (Rückbau) (insb. Team 3)
 - Schaffung einer Begegnungszone vor dem Zentrum (Variante Tieferlegung, Team 5)
- Areal Schöntal (Stadtwerk)
- Für eine ganzheitliche Betrachtung des Areals Schöntal ergeben sich folgende Optionen:
- Vergrösserung des bestehenden Max Bill Quartierparks (Team 1 und 3)
 - Erneuerung, Ersatz oder Abriss der bestehenden Wohnliegenschaften (Team 1)
 - Neues Wohnen auf der rückwärtigen Brache des ehemaligen Gaswerks (Team 2 und 3)
 - Bessere Integration und „Face lifting“ von Stadtwerk

- | | |
|--------------------------------------|--|
| Sulzer Werk 3
(Innotec) | <ul style="list-style-type: none"> – Neues Wohnen auf dem brach liegenden Industrieareal (Teams 1-4) – Entwicklung analog Schöntal-Areal mit passender Typologie (Team 3) |
| Stadteingang Süd
und Rieter-Areal | <ul style="list-style-type: none"> – Entwicklung eines markanten Bauvolumens auf dem nordwestlichen Rieter-Areal (Team 4) – Langfristig: Option eines vielfältigen Mischquartiers auf Teilen oder im gesamten Rieter-Areal (Team 2) – Langfristig: Entwicklungsschwerpunkt am neuen S-Bahnhof Töss in Hochlage. Damit verbunden: Aufwertung der Querverbindung entlang der Töss und bessere Anbindung des Rieter-Areals und Eichliacker-Quartiers ans Zentrum Töss (Team 2) |

4.2 Vertiefungsaufgaben

Bevor der Entscheid über die Entwicklung und Realisierung von Projekten fallen kann, müssen einzelne Fragen genauer untersucht und verschiedene Gespräche geführt werden. Zu diesem Zweck werden folgende Vertiefungsarbeiten sofort angegangen:

- | | |
|-------------------|---|
| Verkehrslösungen: | <ol style="list-style-type: none"> 1. Vertiefte Prüfung eines der Vorschläge mit konventioneller, aber optimierter Verkehrsführung mit Mittelstreifen und einer Baumreihe in Mittellage (Vertiefungsauftrag auslösen) 2. Vertiefte Prüfung und Beurteilung des innovativeren Vorschlags einer Verkehrslösung mit zweistreifigen Schmalfahrbahnen und Mittelstreifen (Vertiefungsauftrag auslösen) |
| Arealentwicklung: | <ol style="list-style-type: none"> 3. Klären der Randbedingungen für die Entwicklung des Schöntal-Areals (Vertiefungsauftrag auslösen) und Diskussion der Schnittstellen mit dem Sulzer-Areal Werk 3 4. Diskussion einer möglichen Bebauung auf dem nordwestlichen Rieter-Areal (Stadteingang Süd) gemeinsam mit der Grundeigentümerin |

4.3 Sofortmassnahme

Als Sofortmassnahme wird der bestehende Park beim Areal Schöntal (mit der Max Bill-Plastik) um die Liegenschaft Zürcherstrasse 72 provisorisch erweitert. Eine definitive Lösung wird im Rahmen der Arealplanung verfolgt.



4.4 Weiteres Vorgehen

Planung ist Prozess:	Die Entwicklung der Zürcherstrasse wird hoffentlich ein längerer Prozess sein. Für den Erfolg ist ein guter Mix aus längerfristigen und spürbaren Sofortmassnahmen wichtig.
Breite Vernehmlassung:	Als erster Schritt wird der vorliegende Bericht bei Quartierorganisationen und gesamtstädtischen Interessengruppen in Vernehmlassung gegeben (Frist bis 25. Juli 2008).
Synthesebericht:	<p>Das Begleitgremium unterscheidet diesen Bericht vom nachfolgenden Synthesebericht. Im vorliegenden Bericht sind die Arbeiten der fünf Teams dokumentiert und fachlich beurteilt. Das Begleitgremium hat seine vorläufigen Erkenntnisse gezogen und die weiter zu verfolgenden Ansätze und Vertiefungsarbeiten formuliert.</p> <p>Die Bildung einer Synthese ist Aufgabe des Begleitgremiums für die nun folgende Phase. Der Synthesebericht wird Grundlage für Variantenentscheide und die Erteilung von Projektaufträgen sein. Für die Synthese sind vertiefte Grundlagen (vgl. Kap. 4.2) und Gespräche mit den beteiligten Grundeigentümern und dem Kanton erforderlich.</p> <p>Bei der Synthesebildung werden die Stellungnahmen aus der Vernehmlassung mit berücksichtigt. Der Synthesebericht wird dem Stadtrat ca. Anfang 2009 vorliegen.</p>
Folgaufträge:	Die Vorschläge der fünf Teams sind vielfältig. Es ist davon auszugehen, dass nicht ein Team einen Gesamtauftrag erhalten wird, sondern eher verschiedene, einer ganzheitlichen Strategie verpflichtete Projekte entwickelt werden. Die Strategie wird auf einem noch zu bestimmenden Verkehrskonzept aufgebaut werden. Welche Teams und Büros für weiterführende Aufgaben in Frage kommen, bleibt offen.
Kommunikation:	Die Testplanung Zürcherstrasse ist ein Teilprojekt aus dem partizipativen Gesamtprojekt Töss. Das Thema Kommunikation wird im Gesamtprojekt behandelt. Beispielsweise finanziert die Stadt halbjährlich eine Beilage im Tössemer (Quartierblatt). Im Herbst geht der Stadtrat in corpore nach Töss und orientiert über den Stand aller Teilprojekte. Weitere Kommunikationsmassnahmen auf Stufe Teilprojekt sind bis auf weiteres nicht vorgesehen.



5. Genehmigung des Berichtes

Der Bericht über das Testplanungsverfahren wurde von der Veranstalterin und den Mitgliedern des Begleitgremiums genehmigt.

Winterthur, den 7. Mai 2008

Das Begleitgremium:

Vertretung Stadt
Winterthur

Ernst Wohlwend

Dr. Matthias Gfeller

Mark Würth

Michael Hauser

Saskia Hermans

Rolf Heusser

Lorenz Schmid

Thomas Nideröst

Vertretung Quartier
Winterthur-Töss

Roland Meier

Jakob Heusser

Externe Fachberater

Walter Muhmenthaler

Rainer Klostermann

Matthias Krebs

Willi Hüsler



ANHANG: Projektbeschriebe und - dokumentationen





Team 1

Städtebau/
Architektur

Dürig AG Architekten, Zürich

Jean-Pierre Dürig

Matthias Styger

Bettina Kimmig

Sandra Mosbacher

Landschafts- und
Freiraumplanung

Topotek1 Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, Berlin

Martin Rein-Cano

Christian Bohne

Verkehrsplanung

Klaus Zweibrücken Verkehrs- und Raumplanung, Zürich

Klaus Zweibrücken

Projektbeschrieb

Städtebau/
Architektur

Die städtebauliche Vision leitet sich von einer gezielten Verdichtung entlang der Raumachse Zürcherstrasse ab. Übergeordnet soll die Bedeutung als eine der städtischen Hauptachsen betont werden, gleichzeitig wird aber sehr differenziert versucht, die räumliche Vernetzung mit den Raumstrukturen der angrenzenden Quartiere und dessen unterschiedlichen Qualitäten zu fördern. Der Entwicklungsvorschlag versteht sich in seinen architektonischen Untersuchungen eher als Strategie, daher werden Lösungen zu den verschiedenen Orten in Katalogform und Varianten angeboten. Zwar kann dadurch der Eindruck einer Unverbindlichkeit entstehen, bei guter Führung lässt sich die Qualität der räumlichen Überlegungen aber durchaus transportieren, sei es in Leitbildform begleitet durch ein sorgfältiges Qualitätsmanagement oder aber als Vorgaben für örtliche Weiterentwicklungen durch Wettbewerbe.

Die Strassenunterführung Bahn wird als Schlüsselstelle erkannt. Auch wenn der Vorschlag einer Verlegung der Bahnlinie etwas einfach bzw. abgeschoben erscheint, so ist das Thema immerhin als

Schlüsselproblem auf dem Tisch. Letztlich wird die Diskussion auch von der zukünftigen Bedeutung der Bahnlinie bestimmt.

Fazit: Das sorgfältig, in Varianten studierte, aussenräumliche Stadtbild setzt bei einer ortsspezifischen Entwicklung an und macht sich zusätzlich Überlegungen zur Nachhaltigkeit. Während eine Strassenraumgestaltung weitmöglichst abgekoppelt dem Bild der Einfallsachse nachkommt, wird gleichzeitig die Verträglichkeit des Verkehrs im Stadtraum thematisiert und das Augenmerk auf ein differenziertes Qualitätsmanagement im Aussenraum geworfen.

Freiraum

Der Strassenraum wird strategisch besetzt. Ziel ist die klare Raumachse mit einer stadtverträglichen Verkehrsatmosphäre. Die in der Mitte angeordnete Baumreihe erweist sich als plausibler Lösungsweg und ist die spezifische Antwort auf das Alleekonzept. Diese zeichenhafte, strategische Primärsetzung ist auch mit der bestehenden Verkehrsbelastung kurzfristig umsetzbar.

Die Baumreihe ist in Abschnitte gegliedert und ist flexibel in ihrer Ausdehnung. Die grosskronigen Platanen betonen die Linearität des Strassenzuges als städtebaulich markante Entwicklungsachse und homogenisieren den historisch gewachsenen, heterogenen Stadtraum. Durch ihre Mittellage bleiben die identitätsprägenden Industriebauten weiterhin unverstellt wahrnehmbar.

Beim Brühleck wird die Baumreihe städtebaulich präzise mit einer Kreiselanlage initiiert. Hingegen fehlt leider beim „Stadteingang“ ein adäquater Abschluss. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass die Baumreihe im Bereich der Bahnunterführung, wegen der dichten Grundwasserwanne nicht realisierbar wäre. Bezüglich einer kurzfristigen Machbarkeit müsste die genaue Lage der Werkleitungen und die Bus-Freileitungen genauer untersucht werden.

Die Strassenraumgestaltung ist mit ortsüblichen, vertrauten Materialien vorgesehen. Der begrünte Mittelstreifen wirkt eher trennend, sollte allenfalls als begehbare Belagsband ausgebildet werden. Die Strassenleuchten in unterschiedlicher Neigung und die „Asphaltgrafik“ wirken in der vorgeschlagenen Form als Distanzanzeige zum Stadtzentrum aufgesetzt und sind in ihrer Abstraktheit nicht selbsterklärend. Mit der Möblierung in den freien Seitenräumen des Strassenzuges muss sehr vorsichtig umgegangen werden. Die harte

Verkehr

Ausbildung der Bushaltestellen wirkt abweisend und weckt wegen der mangelnden Transparenz Fragen zur Sicherheit.

Die Abfolge von Freiräumen entlang Strasse, angelagert mit Plätzen und Parkanlagen, ist aus den örtlichen Begebenheiten und Potentialen folgerichtig abgeleitet. Sie bleiben in ihrer Ausformulierung jedoch schematisch.

Die MIV-Spur weist in allen wesentlichen Bereichen eine ausreichende Linksabbiegespur auf.

In den meisten rückstauempfindlichen Bereichen sind Busspuren oder Busschleusen vorgesehen, die Busspuren sind bereits in der 1. Projektstufe fast durchgängig möglich.

Für das Velo sind beidseitig durchgehende Radstreifen abmarkiert.

Die Zahl der Fussgängerquerungen ist deutlich erhöht. Die Streifen sind mit LSA oder mindestens mit Mittelstützpunkt (durchlaufendes Band) gesichert.

Die LSA-gesteuerten Knoten können bei 90'' Umläufen die heutige Leistung erbringen. Mit einer Reduktion um 15% (bzw. 20%) verbessert sich insbesondere der Komfort für die Fussgänger und es entstehen kleine Reserven bezüglich der Verkehrskapazität MIV. Die 90'' Umläufe sind zwar gegenüber den heutigen 120'' Umläufen (infolge der grünen Welle für den Durchgangsverkehr) eine Verbesserung, trotzdem müsste ein weiteres Detailstudium darauf ausgerichtet werden, die 90'' weiter zu reduzieren.

Die beiden vorgesehenen Kreisverkehre (Klosterstrasse und Brühleck) sind unkritisch und dank der Busspuren im Zulauf für den Bus vorteilhaft. Ausserhalb des Kreisverkehrs Klosterstrasse ist weiterhin eine Dosierungsmöglichkeit (mit Busschleuse) zu ermöglichen.

Die aufgezeigte Möglichkeit der späteren Erstellung einer Strassenbahntrasse in Mittellage ist nicht uninteressant, wäre jedoch Teil eines längerfristigen Entwicklungsszenarios. Mit der vorgeschlagenen Dimensionierung ist der Erhalt der Baumreihe mit Ausbau einer Schienenachse denkbar.

Insgesamt ist die Verkehrslösung stufengerecht bearbeitet und die Machbarkeit (auch für das heutige Verkehrsvolumen) belegt.

Abbildungen

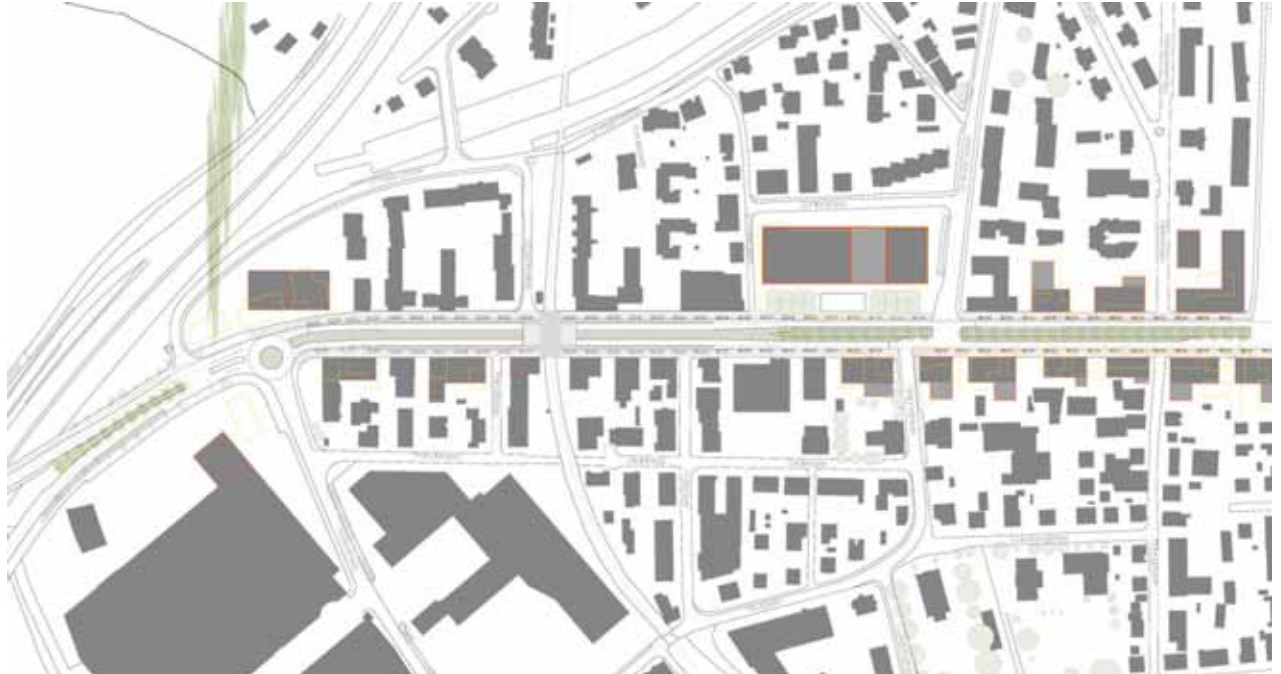


Abb. Situation

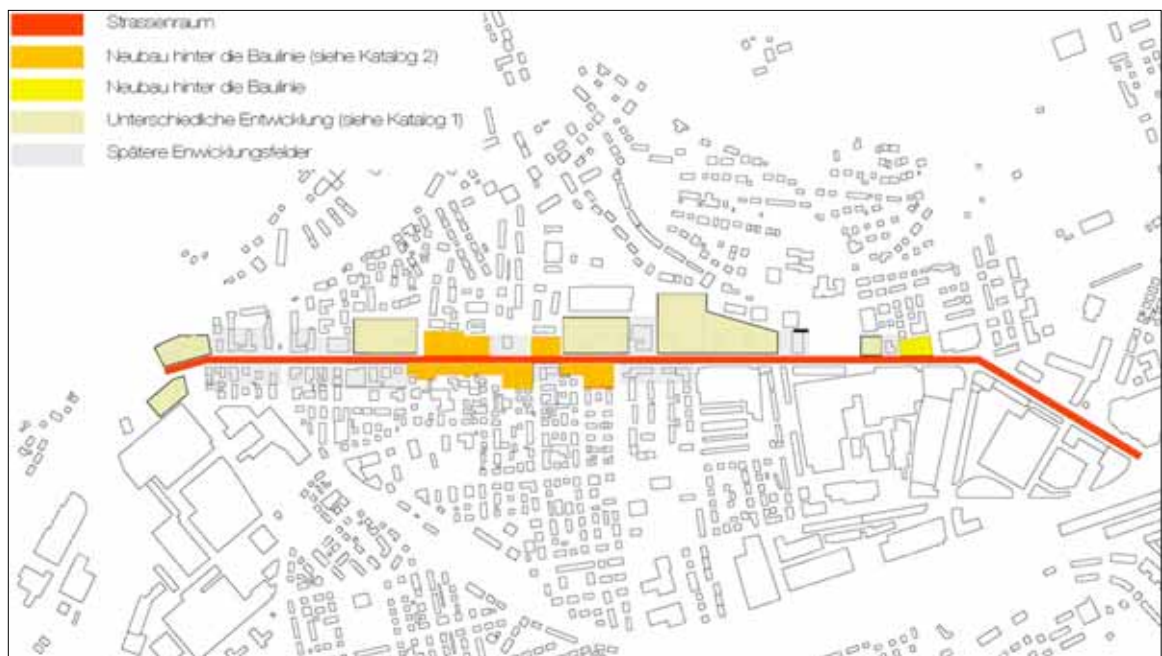


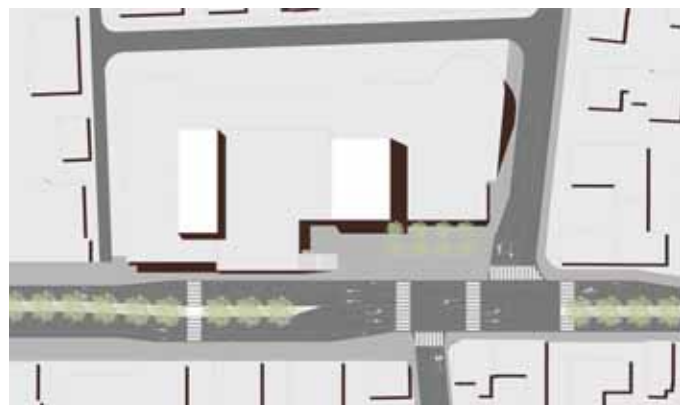
Abb. Schema Entwicklungsfelder



Abb. Visualisierung Strassenraum



Abb. Situation Zentrum Tössal







Team 2

Städtebau/
Architektur

Güller Güller architecture urbanism, Zürich / Rotterdam

Michael Güller

Mathis Güller

Daiana Camastra

Hillys Penso

Clara Prosdocimo

Luiz Santos

Landschafts- und
Freiraumplanung

Westpol Landschaftsarchitekten, Basel

Andy Schönholzer

Xenia Kremlacek

Robert Adam

Michael Oser

Verkehrsplanung

Metron Verkehrsplanung, Bern / Brugg

Ueli Weber

Marc Schneiter

Thomas von Kaenel

Michael Liebi

Projektbeschreibung

Städte-
bau/Architektur

Das Quartier wird langfristig als grosstädtischer Raum mit einer starken, dichten städtebaulichen Entwicklung gesehen. Bestärkt wird der Eindruck durch die vorgeschlagene Hochlage der Bahn. Diese Idee bestimmt gleichzeitig eine klare, entflochtene Stadtebene und bildet eine neue Ausgangslage für die Zürcherstrasse.

Der städtebauliche Entwurf fokussiert sich auf die vom Team identifizierten Schlüsselstellen im städtebaulichen Kontext. Die identifizierten Baufelder werden mit Überbauungsvorschlägen besetzt, plau-

sibel soweit räumlich mit der Zürcherstrasse im Zusammenhang stehend. Einzig beim Gaswerk wirkt der Vorschlag nicht ganz verständlich. Verdankenswert erscheint die Thematisierung des Rieterareals, dessen Neustrukturierung zumindest im angestrebten Konzept nicht unbedingt als Ausweichmanöver gelten muss. Konsequenterweise sucht der Vorschlag zudem eine Lösung mit der Bahnlinie, indem eine Hochlage vorgeschlagen wird. Diese steht eindeutig erfolgreich zur alternativen Tieflage der Bahn. Etwas enttäuschend fällt die stadträumliche Umsetzung im Bereich der Station der Hochlage aus. Dies mehr deshalb, weil die Investition das Potential voll ausschöpfen und weniger das Bild einer "zwischenhineingeklemmte" Infrastruktur provozieren sollte.

Im Strassenbild versucht der Entwurf mit einer pragmatischen und klaren Struktur im Verkehrsraum einzugreifen. Das Alleekonzept interpretiert sich als eine Streuung von Baumpflanzungen, frei aus dem Quartier heraus bestimmt. Die Massnahmen an den Rändern zu den Fussgängerbereichen wirken allerdings sehr aufgesetzt. Ob das dann im angesagten "Kampf" gegen den Verkehrsraum genügt, bleibt fraglich.

Fazit: Der Entwurf enthält wertvolle Hinweise zu städtebaulichen Schlüsselfragen und dem Vorgehen für eine künftige Entwicklung. Zwar werden die einzelnen Bestandteile davon mit grosser Kelle angerichtet, thematisieren aber eine wichtige Haltung, die den Erfolg einer Quartierentwicklung nicht auf einen Strassenzug fokussieren will. Auf der Designebene bleibt der Vorschlag bezüglich Strassenraumgestaltung hingegen zu sehr im plakativen, formal "aufgemalten" hängen.

Freiraum

Die vorgeschlagene Strassenraumgestaltung ist darauf ausgelegt, dass sie in Teilbereichen kontinuierlich umsetzbar ist.

Der Strassenraum ist in parallele Zonen und Bänder mit breiten Randabschlüssen und einem begehbaren, baumfreien Mittelstreifen zur besseren Querung für Fussgänger gegliedert. Durch eine farbliche Differenzierung der Belagsbänder wird die Linearität des Verkehrsraumes grafisch betont. Diese formale Zuspitzung wirkt überzogen und vermag leider nicht die erwünschte atmosphärische Aufwertung schaffen. Zudem wecken die Querschnittsausbildung und

die lineare Gestaltung befürchten, dass in verkehrsarmen Randzeiten ein unerwünschter „Rennbahncharakter“ entsteht.

Der Strassenraum wird massgeblich von den angrenzenden Grünräumen der „Gartenstadt“ geprägt, die sich über den Strassenraum mit dem Quartier verzahnen. Situativ gesetzte, frei gestreute Einzelbäume – vorwiegend auf Privatgrund – bestimmen den Ausdruck des Strassenraumes ohne eine übergeordnete Ordnung. Diese Strategie ist jedoch sehr empfindlich bezüglich einer zunehmenden Bauverdichtung. Sie entzieht sich einer übergeordneten Gestaltungsabsicht und ist dadurch schwieriger zu sichern. Der entstehende Ausdruck entspricht in dieser Form nicht der Bedeutung einer städtischen Hauptachse. Auch der durch eine Parkanlage formulierte Stadteingang beim Rieter-Areal bildet keinen angemessenen Auftakt.

Durch die Hochlage der Bahnlinie kann das Quartier beidseits der Bahnlinie wieder zusammengeführt werden. Eine neue Freiraumachse bindet das Entwicklungsgebiet auf dem Rieter-Areal an den Knotenpunkt beim neuen Bahnhof über der Zürcherstrasse an und schafft eine attraktive Verbindung zum Tössuferaum.

Verkehr

Die vorgeschlagene Hochlage der Bahn eröffnet ausserordentlich interessante Perspektiven. Dieser Gedanke sollte mindestens als Planungshypothese weiter verfolgt werden.

Das Normalprofil der Zürcherstrasse sieht zweistreifige Schmalfahrbahnen à 5,5 m (oder eine durchgehend „fastvierstreifige“ Strasse) vor. Dazu kommt ein Mittelstreifen der bei Bedarf Raum für Linksabbiegerstreifen freigibt.

Die Projektautoren weisen nach, dass bei dieser Lösung im so ausgebauten Strassenabschnitt der Verkehr flüssig bleibt und somit keine ausgewiesenen Busspuren notwendig sind. Es wird realistischerweise davon ausgegangen, dass die Längsleistung bei einer 5,5 m breiten (meist zweistreifig befahrenen) Fahrbahn über die Knoten hinweg um ca. 50% höher ist. Das erlaubt kürzere Umlaufzeiten bei den LSA, vorgeschlagen werden 60'.

Probleme könnten sich ergeben, wo der Stau „von aussen“ verursacht wird. Wie zum Beispiel von der Autobahn. Solche Fälle müssten genauer untersucht werden. Ebenso sind Überholmanöver von haltenden Bussen (Stadtbusse - Überlandbusse) im Detail zu prüfen.

Die Dosierung des MIV von stadtauswärts muss sichergestellt werden (mit Busschleuse).

Falls das vorgeschlagene Steuerungskonzept, mit zeitlich einheitlich über die ganze Achse geschalteten Längs- und Querverkehrphasen, durchgesetzt werden kann, ist es möglich die Fussgängerquerungstellen zu vermehren, ohne die Verkehrsleistung in Längsrichtung zu reduzieren.

Die Fahrradführung auf zweistreifigen Schmalfahrbahnen (5,5 m) ist gemäss Forschungsergebnissen im innerörtlichen Verkehrsfluss unproblematisch. Allerdings bestehen Unsicherheiten zur Beurteilung der Situation im Knotenstau- und Bushaldebereich.

Die Projektoren schlagen dementsprechend das Ausbauen von parallelen Radrouten (östlich und westlich) vor. Diese wären allerdings noch weiter zu klären.

Insgesamt weist das Projekt neben der Hochlage der Bahn äusserst interessante Vorschläge zur Verkehrsführung und Verkehrsorganisation aus. Der Grundgedanke mit der zweistreifigen Schmalfahrbahn ist plausibel und führt lokal zu einer Leistungssteigerung. Dabei sind die oben genannten Detailprobleme und die Signal-, Knoten- und Haltestellenabstimmungen noch im Einzelnen zu entwickeln und nachzuweisen. Busbeschleunigung und Velolösung wird dabei zum Prüfstein.





Abbildungen



Abb. Situation



Abb. Situation Rieterareal

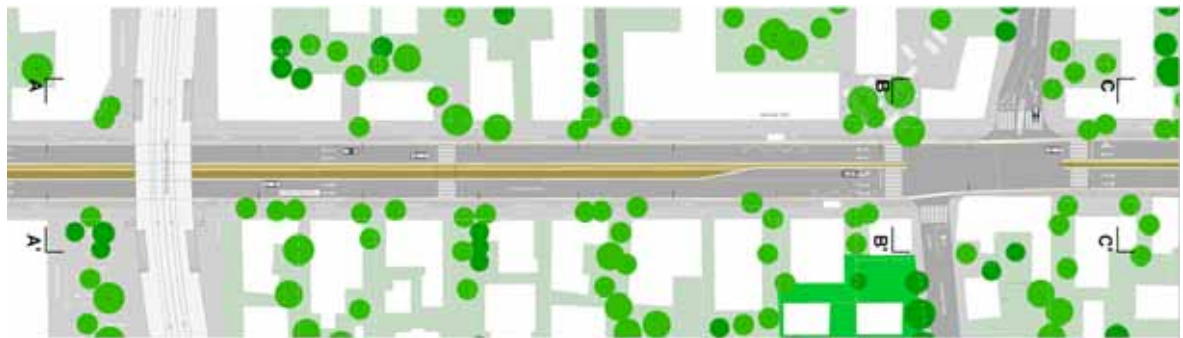


Abb. oben: Detailsituation
Bahnübergang

Abb. rechts: Visualisierung Höhe
Brühlgutpark







Team 3

Städtebau/
Architektur

weberbrunner architekten, Zürich

Boris Brunner

Roger Weber

Laurent Baumgartner

Irene Breckner

Blazej Janik

Jarek Przybylka

Landschafts- und
Freiraumplanung

Robin Winogron, Zürich

Robin Winogron

Alexander Schuerch

Verkehrs- und Stadt-
planung

Ernst Basler + Partner AG, Zürich

Wilhelm Natrup

Pascal Kern

Thomas Schneider

Andreas Friederich

Walter Moggio (Lichtplanung)

Nutzungsentwicklung
/ Stadtsoziologie

Philippe Cabane, Basel

Philippe Cabane

Baharak Tajbakhsh

Städte-
bau/Architektur

Projektbeschreibung

Aus der sorgfältigen Analyse schließt das Bearbeitungsteam weniger auf den großformalen städtebaulichen Entwurf. Es wird eher von einer integralen, interdisziplinären Strategie mit stadträumlichen Konsequenzen gesprochen.

Der Entwicklungsvorschlag basiert auf einer etwas harten aber messerscharfen Analyse, nämlich den Nutzungspotentialen im städtebaulichen Umfeld Sulzer- und Rieterareal. Die Konsequenzen zieht der Entwurfsvorschlag in einer sorgfältigen Handhabung der verbleibenden Potentiale an der Zürcherstrasse. Damit fokussieren sich die Eingriffe vornehmlich auf die aussenräumliche Aufwertung und Korrektur des Zentrums und auf eine Quartierorientierte "Kleinversorgung" mit speziellem Angebot. An der Verkehrsachse mag dieses autoorientierte Konzept Bestand haben. Das Quartierzentrum Töss wird richtigerweise als Schlüsselstelle erkannt. Mit einem Teilabbruch wird versucht, eine sowohl außenräumliche als auch nutzungsorientierte Verbesserung herbeizuführen. Dies überzeugt nicht vollständig.

Aus plausiblen Überlegungen wird im Areal Stadtwerk eine Verdichtung durch neuen Wohnraum vorgeschlagen. Der Stadtgrundriss wird hier entsprechend dem Gesamtkonzept in die Tiefe entwickelt. Baufeldstreifen versuchen den Strassenraum der Zürcherstrasse offen zu lassen.

Die konzeptionelle Idee, räumlich die Tiefenwirkung im Quartier zu betonen, wird mit der Struktur der Aussenräume, der Parkanlagen und einem Lichtkonzept belegt und unterstützt.

Eingepasst in die Argumentationslinie liegt ein einfaches Layout des Strassenraumes. Die Bepflanzung wird einseitig als Allenzug interpretiert. Die Gestaltung zielt auf eine schlanke Autoverkehrsachse und grosszügige Fussgängerräume ab.

Fazit: Das Projekt kümmert sich mit guten Argumenten und einer realistischen Analyse um das ganze Quartier ohne die Zürcherstrasse und deren Problematik aus den Augen zu verlieren. Bemerkenswert sind darin enthaltene Hinweise auf die räumlichen und nutzungsorientierten Qualitäten und Potentiale.

Freiraum

Der „minimalinvasive“ Projektansatz, mit sorgfältig gesetzten, strategischen Eingriffen, bezieht die vorhandenen Qualitäten entlang der Zürcherstrasse und dem kleinteilig geprägten Quartier sensibel mit ein.

Durch das Betonen von Wegverbindungen und Sichtachsen mittels Lichtführung und Baumreihen wird über die Zürcherstrasse hinweg eine Vernetzung in die Tiefe geschaffen.

Die durchgehende Strassenraumgestaltung schafft durch die homogene Ausgestaltung der Strassenmitte mit begehbarem Mehrzweckstreifen ein ruhiges Rückgrat gegenüber dem belebten Strassenrand mit vielfältig ausgestalteten, individuell geprägten Gebäudevorzonen.

Eine in Abschnitten wechselseitige Baumreihe begleitet den Strassenraum. Sie sind in Kiesbändern angeordnet und vermag auf räumliche Begebenheiten und Hauszufahrten flexibel reagieren.

Dezentral angeordnete, zum Strassenraum quergestellte „Parkplatztaschen“ bieten Besucherparkplätze fürs Gewerbe. Es ist jedoch fraglich, ob dadurch die rückwärtigen Höfe von der Parkierung freigehalten werden können und dadurch neuer Freiraum gewonnen werden kann.

Westseitig, entlang Strasse angeordnete Freiräume überzeugen durch die ihnen zugewiesene Typologie und differenzierte Nutzung. So löst der, durch teilweisen Rückbau des Zentrum Töss geschaffene, baumbestandene Marktplatz durch seine Dimension die ihm zugewiesene Zentrumsfunktion ein und schafft aufgrund seiner Ausrichtung in die Tiefe eine Verbindung zum rückwärtigen Chrugeler-Quartier. Beim vorgeschlagenen Kulturpark bei der Max-Bill-Skulptur müssten die erhaltenen Villen mit einer öffentlichen Nutzung belegt werden.

Die Abgespannte, hängende Strassenbeleuchtung, kombiniert mit Busfreileitungen, ist funktional und stimmig.

Verkehr

Das Normalprofil entwickelt sich relativ pragmatisch entlang der Zürcherstrasse. Der Mittelbereich ist ein echter Mehrzweckstreifen mit abwechslungsweise Abbiege- und Querungsfunktion. Er ist zudem an den Knoten gestalterisch durchgezogen.

Die Velostreifen sind durchgehend abmarkiert und im Zulauf zum Stadtzentrum ist ab der Max Bill Anlage eine Busspur vorgesehen.

Der Nachweis wie die Busbevorzugung im Zulauf zu den übrigen Knoten durchgesetzt werden kann, müsste nachgereicht werden. Zu überprüfen ist die Busführung stadtauswärts mit Busbuchten (z.B. bei der Max Bill Anlage) und das generelle Durchkommen des Busses zum Beispiel bei gestörtem Abfluss nach aussen und im Knotenzulauf.

Die Trottoirs weisen dort Ausweitungen auf wo es die Lage der Fassaden erlaubt, ähnlich verhält es sich mit den Baumreihen.

Um die Leistungsfähigkeit der Zürcherstrasse auch auf dem heutigen Niveau halten zu können werden einige weniger wichtige Verkehrsbeziehungen weggelassen. Die Leistungsfähigkeit wird nicht explizit nachgewiesen aber die vorgesehenen Knotengestaltungen dürften gegenüber heute keine Kapazitätsreduktionen bewirken.

Im Bereich des Zentrum Töss wird die spontane Fussgängerquerung (mit Schutzbereich in der Mitte) vorgeschlagen. Das dürfte bei den bisherigen mittelgrossen Querungsraten möglich sein, insbesondere wenn es gelingt das Geschwindigkeitsniveau „im Rahmen“ zu halten. Bei sehr starken Querungsströmen könnte die MIV Leistungsfähigkeit beeinflusst werden.

Der Vorschlag die Velo- und Personenunterführung (unter der Bahn durch) zu redimensionieren ist zu begrüssen und der Vorschlag die Parkierung in den Quartieren besser zu bündeln weist über die Aufwertung des eigentlichen Strassenperimeter hinaus.

Die Anregungen zur Bündelung von Kurzzeitparkplätzen hinter der Zürcherstrasse müsste im Rahmen einer umfassenden Parkierungspolitik gesehen werden

Am der Dosierung des MIV stadeinwärts ist weiterhin festzuhalten.

Insgesamt könnte das Projekt bezüglich der Verkehrsplanung als Ausgangspunkt für die weitere Entwicklung dienen, dabei müsste allerdings die Busbeschleunigung noch weiter vertieft werden.





Abbildungen

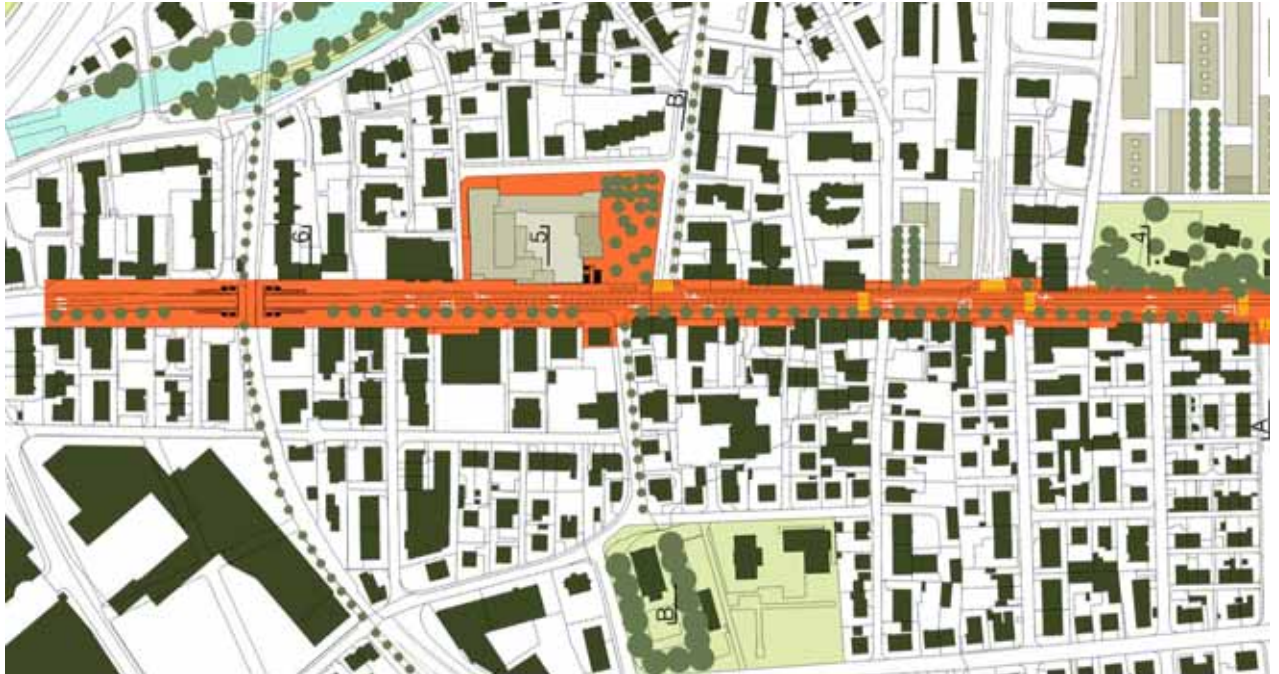


Abb. Situation

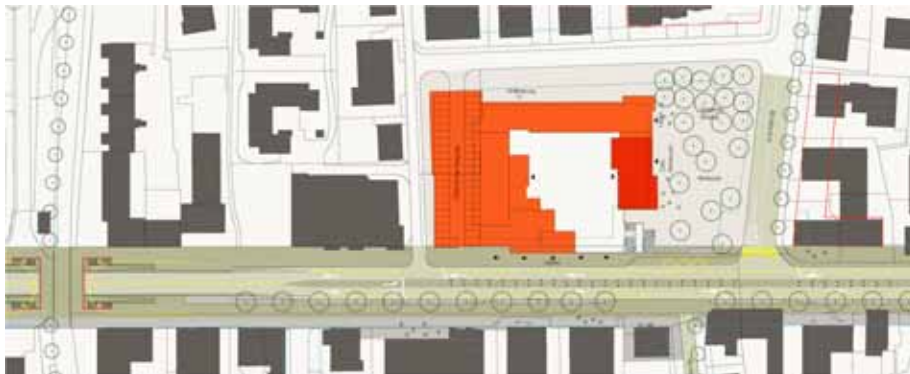


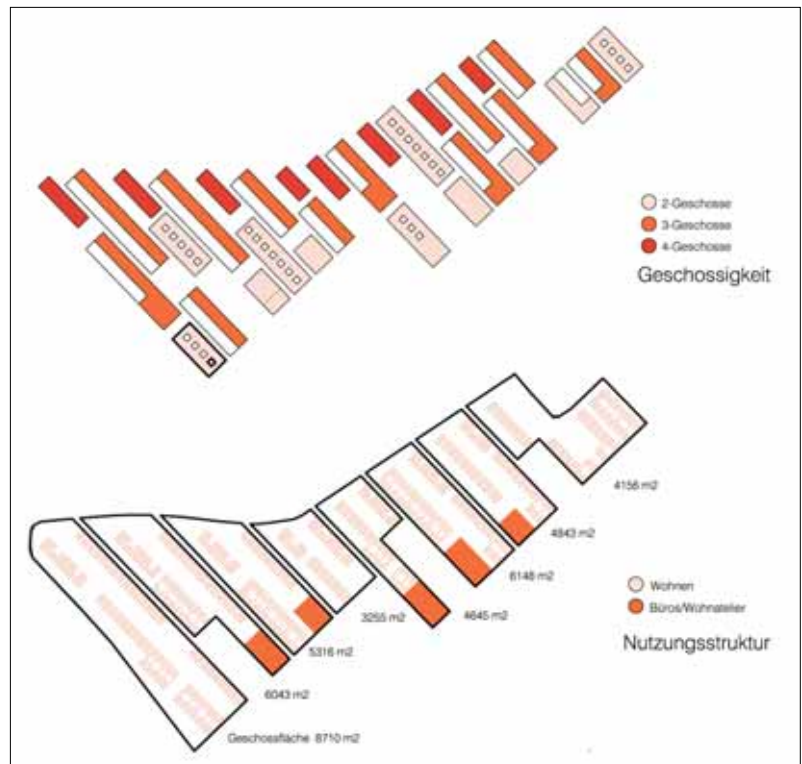
Abb. Situation
Zentrum Töss



Abb. Visualisierung
Zentrum Töss



Abb. Neue Überbauung auf dem Areal Stadtwerke / Innotec







Team 4

Städtebau/
Architektur

BDE Architekten Gmbh FH SIA, Winterthur

Dominic Schmid Architekt FH, Winterthur

Philipp Brunnschweiler

Matthias Denzler

Franziska Feiss

Dominic Schmid

Landschafts- und
Freiraumplanung

Hager Landschaftsarchitektur AG, Zürich

Patrick Altermatt

Sibylle Krüger

Verkehrsplanung

ewp AG, Winterthur

Benno Singer

Stefanie Kraus

Projektbeschrieb

Städte-
bau/Architektur

Das Konzept lebt von der ganzheitlichen Vision der Zürcherstrasse als grosszügige, urbane, einheitlich gestaltete "Prachtstrasse". Der stringente Gestaltungsansatz erscheint unter den heutigen Bedingungen ('gebaute Stadt', demokratische Verhältnisse und Eigentumsrechte) etwas absolutistisch und überholt.

Der Vorschlag konzentriert sich konsequent auf die Stadtraumachse. Hierzu werden einigermaßen klassische Bilder zitiert: Der Boulevard mit geschlossener Bauweise und einer Baumallee über die ganze Länge des geraden Abschnittes. Der Stadteingang Süd wird mit einem Bebauungsvorschlag für die nordwestliche Kante des Rieter-Areals besonders betont. Der Bebauungsrhythmus wirkt differenziert überprüft und geht auf lokale Gegebenheiten durchaus ein. Letztlich wirkt die Anlage dennoch ein wenig stur und bleibt schematisch.

Ausgehend vom ganzheitlichen Gestaltungsansatz ist die Tieferlegung der Bahn verständlich und konsequent. Die Situation bei der heutigen

Bahnunterführung wird richtigerweise als Schlüsselstelle erkannt. Vorgeschlagen werden eine unterirdische Haltestelle sowie ein "Shared Space" auf der Stadtebene. Als Gegenwert für den extrem aufwändigen Eingriff vermag dieser Vorschlag noch nicht zu überzeugen. Die Machbarkeit ist zudem nicht gesichert. Prinzipiell funktioniert die Vision aber auch ohne diese Option.

Interessant ist der Versuch, mit minimalen Mitteln direkt in die stadtgestalterische Entwicklung einzugreifen. Voraussetzung ist lediglich eine Änderung des Zonenplans und Ergänzung um spezifische Bauvorschriften. Ob der rechtliche Mechanismus in der gewünschten Art erfolgreich sein kann, ist zu fraglich.

Fazit: Die Vision einer Aufwertung der Raumachse mit dem klassischen Boulevardbild ist konsequent durchgedacht und nachvollziehbar umgesetzt und instrumentalisiert. Es wird teilweise auch verständlich, dass eine Etappierung und die am Ende vielleicht nur fragmentarische Umsetzung noch Sinn machen könnte. Trotzdem bleibt die Grundidee ein wenig aufgesetzt und ist letztlich nicht in der nötigen Konsequenz umsetzbar. Der Vorschlag gibt Anstösse über die Handhabung moderner Architektur und deren Verhältnis zum Aussenraum. Leider aber bleibt die Frage nach der künftigen Identität des Quartiers und die Art eines Anstoss der Quartierentwicklung im Hintergrund. Die Arbeit spiegelt eine etwas intellektuell verkleidete Idee und lässt dafür die Fragen und Hinweise zu Entwicklungsimpulsen und Zusammenarbeit im Quartier offen.

Freiraum

Die Vision Boulevard wurde konsequent weiterentwickelt. Mit beidseitiger Baumallee und geschlossener Strassenrandbebauung wird ein einheitlicher Ausdruck über die gesamte Zürcherstrasse gesucht, der das heterogene Stadtgefüge zusammenbindet und das Alleenkonzept entlang der Ausfallachse sinngemäss umsetzt. Dadurch werden jedoch leider bereichsweise die identitätsprägenden Industriefassaden durch grosskronige Bäume verdeckt.

Durch die einheitliche Ausbildung von Fahrbahn, Baumreihen und Gebäudevorzonen und die stringente Umsetzung wird eine klare Raumorganisation erreicht. Bäume, Lichtmasten und Stadtmobiliar werden in seitlichen Multifunktionsbändern organisiert, die von durchgehend breit dimensionierten Trottoirs begleitet werden.

Leider sind in einer ersten Etappe - mit der bestehenden Verkehrsbelastung und Strassenführung - im zentralen Bereich von Töss keine nennenswerten Baumpflanzungen möglich, sodass die angestrebte Boulevard-Vision erst in weiter Ferne die erwünschte Wirkung entfalten könnte.

Gesamthaft stellt sich die Frage, ob diese rigorosen Massnahmen eine angemessene Antwort auf die komplexen städtebaulichen Rahmenbedingungen in einem bestehenden Stadtquartier darstellt.

Verkehr

Im aufgeweiteten Normalquerschnitt (Fahrbahn 15 m bei Vollausbau) sind alle verkehrlichen Funktionen ausreichend unterzubringen.

Die Spuren für MIV und Velo verlaufen durchgehend, die Busspur ist punktuell mit Abbiege- oder Hauptstrom kombiniert.

Zusätzlich sind ein Mittelstreifen, zwei Baumstreifen und grosszügige Trottoirs vorhanden.

Bei wichtigen LSA gesteuerten Knoten sind ausreichende Linksabbiegespuren vorgesehen, dabei sind andere Teilströme zum Teil mit dem Bus kombiniert. Das müsste bezüglich der Wirkung auf den Bus in der Detailplanung optimiert werden.

Die Anzahl der vorgesehenen Fussgängerquerungen entspricht in etwa dem heutigen Zustand. Mehr wäre wünschenswert.

Die Leistungsfähigkeit der Zürcherstrasse ist nicht speziell ausgewiesen, es gibt jedoch keinen Grund zur Annahme, dass die heutige Verkehrsmenge nicht bewältigt werden könnte.

Die vorgeschlagene Tieferlegung der Bahn dürfte aus geologischen und finanziellen Gründen wenig realistisch sein.

Die aktive Dosierung des MIV von aussen ist aufrecht zu erhalten.

Insgesamt könnte der Strassenentwurf im Vollausbau aus verkehrlichen Gründen sehr wohl Ausgangspunkt für eine weitere Bearbeitung sein. Insbesondere sollte der Gedanke von Fussgängerschranken über die Bahn (im Falle ohne deren Tieferlegung) aufgegriffen werden (evtl. auch für Velos). Allerdings stellt sich die Frage, wie schnell der „Vollausbau“ erreicht werden kann, da die „Übergangsphase“ relativ wenig bringt.



Abbildungen



Abb. Situation



Abb. Situation unterirdischer Bahnhof Töss



Abb. Visualisierung Stadtmodell



Abb. Visualisierung Strassenraumgestaltung



Team 5

Städtebau/
Architektur

Architekten Kollektiv AG

Kisdaroczi Jedele Schmid Wehrli, Winterthur

Jozsef Kisdaroczi, dipl. Architekt ETH SIA

Markus Jedele, dipl. Architekt FH SIA

Daniel Fürer, Hochbauzeichner TS

Martin Kisdaroczi, Grafiker

Verkehrsplanung

Ingenieurbüro Bürkel Baumann Schuler

Ingenieure+Planer AG, Winterthur

Martin Stauber, dipl. Ingenieur ETH SIA

Walter Baumann, dipl. Ingenieur ETH SIA

Remo Gubelmann, Tiefbauzeichner

Projektbeschreibung

Städte-
bau/Architektur

Die Grundidee ist, durch eine differenzierte, unterirdische Verkehrsführung Mittels „Teilung“ in einen Durchgangs- und Erschliessungsverkehr, Platz für ein verkehrsberuhigtes Quartierzentrum freizusetzen. Es wird bewusst auf eine aufgewertete, zentrale Zone gesetzt. Dafür wird eine Qualitätseinbusse in anderen Strassenabschnitten durch zusätzliche und umgestaltete Rampen als funktionale Notwendigkeit in Kauf genommen.

Der Projektvorschlag befasst sich aufgrund der Aufgabenstellung im Unterschied zu den anderen Arbeiten nicht mit der ganzen Länge der Zürcherstrasse.

Die nähere Betrachtung ergibt folgende Erkenntnisse:

1. Die "verkehrsberuhigte" Zone wird als platzartige Begegnungszone interpretiert. Es bleibt aber der Zwiespalt zwischen Platz und Strassenraum bestehen. So deutet der gestalterische Entwurf mit der Baumallee eher ironisch auf den "ehemaligen" Strassenraum hin, ohne wirklich auf neue Aufenthaltsqualitäten einzugehen. Die ange-

deutete Atmosphäre der neuen Strasse geht kaum auf die Umgebung ein. Es fehlen die Konsequenzen auf die umgebende, unmittelbar am neuen Aussenraum liegende Bebauung. Bei einem derart weitgreifenden Eingriff sollten diese aber unbedingt aufgezeigt werden.

2. Ungewiss ist die Atmosphäre, welche in der neu gewonnenen Begegnungszone mit dem Zubringer- bzw. Erschliessungsverkehr entstehen wird. Je nach Entwicklungspotential der Nutzungen und allfälliger Investitionen in der neu gestalteten Umgebung bleiben Fragen zur verkehrlichen Belastung offen. Die Frage stellt sich auch im Zusammenhang mit der Anbindung der Schöntalstrasse. Das Projekt hat hier, wie bereits erwähnt, Optimierungsbedarf.

Fazit: Die räumliche Begegnung mit der Stadt wird dem Benutzer vor Ort in einem relativ kleinen Bereich mit einer starken Aufwertung angeboten. In weiten Teilen hingegen, wird das Bild einer schnurgeraden Raumachse unterbrochen und mit zusätzlichen Rampen zerstört. Mit der Folge, dass kaum mehr von einem aufgewerteten Stadteingang gesprochen werden kann. Die Orientierung vor allem für den automobilen Benutzer wird stark beeinträchtigt. Die Konsequenzen für die umgebenden Quartiere und Erkenntnisse über den Umgang mit den räumlichen, stadtgestalterischen Misserfolgen aus den späteren Jahrzehnten des letzten Jahrhunderts werden kaum thematisiert.

Freiraum

Im verkehrsentlasteten Abschnitt wird eine platzartige Begegnungszone eingerichtet, die in einer tradierten, werthaltigen Gestaltungssprache vorgeschlagen wird.

Die Belagsfläche ist gegliedert mit unterschiedlich breiten Granitbändern. Die Längsrichtung des Fahrbereichs wird durch Leuchtstelen, Baumreihen und breite Belagsbänder betont. Querlaufende, schmale Bänder sorgen für eine Entschleunigung des Verkehrsflusses und betonen die Querbeziehung.

Die vorgeschlagene Bus- und Velorampen bilden eine komplizierte „Verkehrsmaschine“ mit grossem Platzbedarf und verunmöglichen leider die Weiterführung der beidseitigen Baumreihen. Dadurch zerfällt der Platz in einen aufenthaltsbestimmten und einen verkehrsbestimmten Bereich. Die heute unbefriedigende Situation bei der Poststrasse wird trotz grossem Aufwand nur geringfügig verbessert.

Verkehr

Bei der Einfang-/Rieterstrasse führt das neue Rampenbauwerk zu einer empfindlichen Engstelle. Sie schafft eine neue Zäsur mitten im Quartier und weist letztendlich bildhaft auf das Hauptdilemma hin, dass der Vorschlag eine Verlagerung des Problembereichs verursacht.

Die Anlage der Rampe für den Durchgangsverkehr südlich des Knotens Schlosstalstrasse macht das Linksabbiegen von Süden in die Schlosstalstrasse unmöglich, zudem müsste der Strassenbereich bei der Rampe um das Rechtseinbiegen aus der Schlosstalstrasse auch für Sattelschlepper bzw. Not- und Entsorgungsfahrzeuge zu ermöglichen um 2,0 bis 3,0 m aufgeweitet werden.

Deshalb empfehlen wir das Rückversetzen dieser Rampe (in Richtung Zentrum Töss). Dadurch lässt sich eine unerwünschte Quartierbelastung umgehen (Linksabbieger nach Schlosstalstrasse) und die Aufweitung der Fahrbahn vermeiden.

Vom Haltebalken des Knotens Schlosstalstrasse auf der Zürcherstrasse aus Richtung Süd ist ein Stauraum für 6 Autos erforderlich (min. 36 m, besser 40 m). Darauf folgt ein Verflechtungsraum von ca. 20 m Länge (inkl. Fussgängerstreifen). Dann beginnt die Rampe mit einem Kuppenradius von $R=600$ m (für $V=50$ km/h), der Bogen beträgt 48 m und der offene Teil der Rampe (bei 8% Gefälle) insgesamt 93 m. Die 8% Gefälle ergeben sich aus dem Umstand, dass unmittelbar oberhalb der Rampe eine LSA ohne „grüne Welle“ steht (Busvortritt) und das Anfahren bei 10% die Leistung zu stark behindern würde.

Das Ende des offenen Teils der Rampe kommt somit 38 m bis 40 m nördlich der Achse Emil Klöti-Strasse zu liegen. Stadteinwärts sollte etwa ab der vorgesehenen Bushaltestelle beim Zentrum Töss eine Busspur vorgesehen werden, damit der Bus an wartenden Autos vorbeigeschleust werden kann. Sonst würde die „Abkürzung“ durch die Begegnungszone zu schnell, weil man zu leicht dem privilegierten Bus über den Knoten Schlosstalstrasse folgen könnte.

Im Kernstück des Projekts –der Begegnungszone vor dem „Zentrum Töss“- kommt die Bushaltestelle zu liegen. Das ist eine wesentliche Projektverbesserung gegenüber den ersten Projektvorschlägen mit einer unterirdischen Anordnung der Haltestelle.

Für den „U-Turnbereich“ zwischen Schneidergasse und Poststrasse ist ein Durchmesser von 20 m freizuhalten damit Entsorgungs- und Notfahrzeuge genügend Bewegungsraum haben.

Die einspurigen, richtungstrennten Teile des Tunnels sind grundsätzlich mit einer 4 m Fahrbahn auszustatten, daneben ist eines der Borde so anzulegen, dass ein gesicherter Flucht- und Rettungsweg entsteht. Ideal wäre eine lichte Breite von 5,40 m anzustreben (40 cm + 400 cm + 100 cm). Ob sich dieses Mass im Rahmen der immer härter werdenden Sicherheitsanforderungen reduzieren lässt, ist zu bezweifeln. Mit Sicherheit sind die vorgesehenen 370 cm nicht ausreichend.

Die 10% Rampe für den Bus und Lokalverkehr (mit R=200 m Kuppenausrundung) kann höchstens mit 30 km/h befahren werden und erfordert einen guten Winterdienst. Diese Minimaldaten sind zu überprüfen.

Das hat zur Folge, dass die vorgesehenen Velorampen (unter der Bahn durch) entfallen müssen. Andere Lösungen könnten sein: eine Fussgänger- und Veloschranke oder eine Fussgängerunterführung mit Treppe und Schiebemöglichkeit für Velos.

Noch nicht geklärt ist die Frage, wie im Falle von Rückstau von aussen der „Zubringerverkehr“ nach dem Tunnel (in Richtung stadtauswärts) von der Busspur wegkommt ohne den Bus zu behindern. Stadteinwärts sind die Busspur und die Autospur bis zum Beginn der Tunnelverzweigung durch einen Bordstein physisch zu trennen.

Die Frage der „Attraktivität“ der beiden Routen (unten/oben bzw. Durchgang/Zubringer) bei starkem Rückstau ist noch vertieft zu klären. Insbesondere ist an der bisherigen Praxis der Dosierung des MIV von aussen festzuhalten

Insgesamt müsste das Projekt noch relativ stark überarbeitet werden, sollte dieser Ansatz weiterverfolgt werden.





Abbildungen



Abb. Situation



Abb. Situation Höhe Stationsstrasse

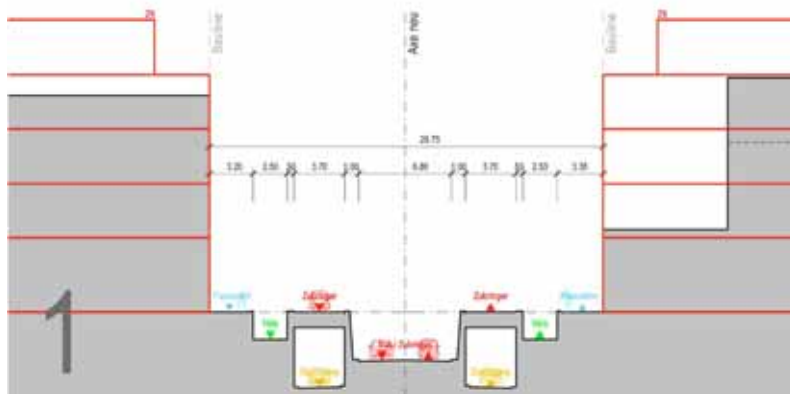


Abb. Querschnitt Rampe Mitte

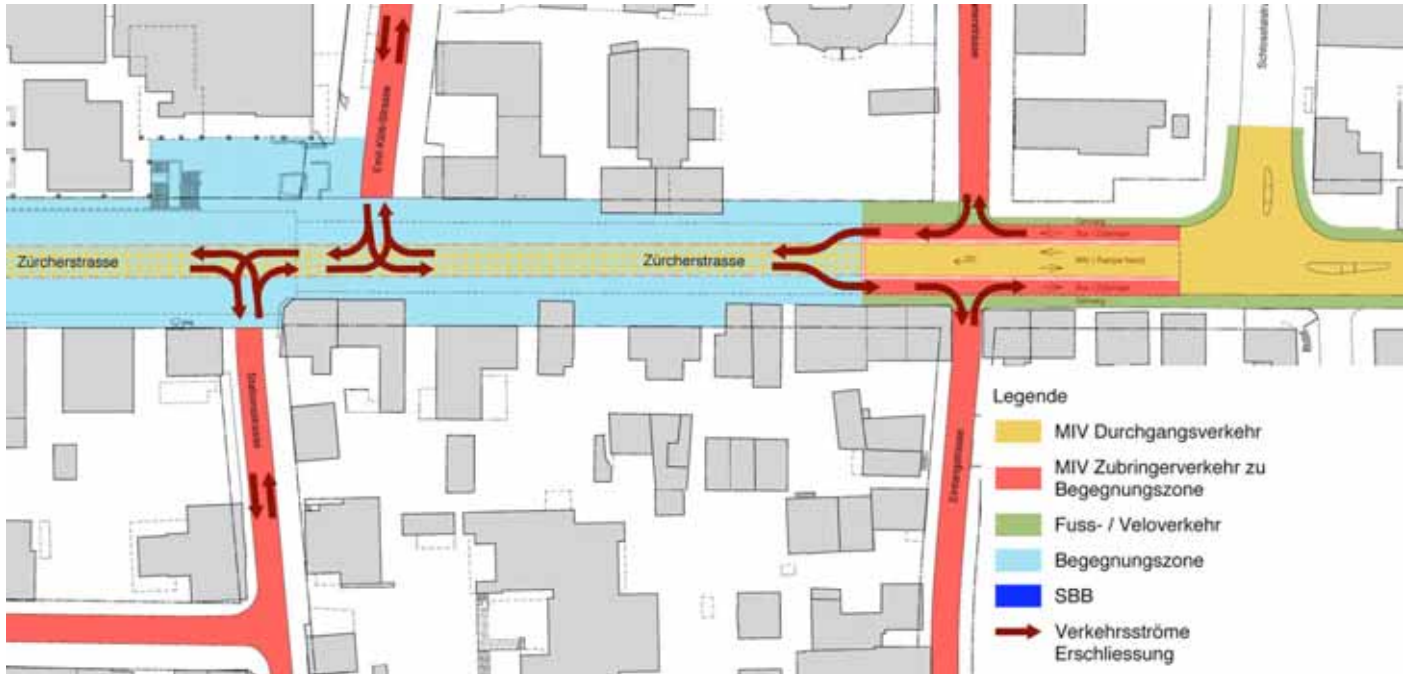


Abb. Visualisierung Rampe Mitte