



**STAND VERNEHMLASSUNG**

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

## QUALITATIVES WACHSTUM STEHT IM VORDERGRUND

Winterthur ist ein attraktiver Wohnort. Allein im Jahr 2010 ist die Bevölkerung um 1,5% gewachsen. Winterthur ist aber auch ein bedeutender Bildungs- und Arbeitsplatzstandort und spielt eine immer wichtigere Rolle als regionales Zentrum im Metropolitanraum Zürich. Diese Position gilt es zu stärken und auszubauen; die Stadt wird und will weiter wachsen. Dabei muss Winterthur aber seinen Charme und seine Form bewahren und im besten Sinne des Wortes städtisch bleiben. Ein Ort, wo Nachbarschaften gepflegt werden und wo Freiräume und Grünzonen eine grosse Bedeutung haben.



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

Ernst Wohlwend, Stadtpräsident

## DAS sGVK SICHERT UNSERE KÜNFTIGE MOBILITÄT

Wir alle haben es gern bequem und möchten ungehindert unser Ziel erreichen. Stattdessen stecken wir im Stau oder in übervollen Zügen. Und damit ist weiterhin zu rechnen, denn unsere Stadt wächst und der Verkehr nimmt weiter zu. Um hier etwas zu bewegen, hilft nur vorurteilsfreies Um- und Weiterdenken. Wir müssen heute schon Lösungen für morgen entwickeln, damit Winterthur gedeihen und sich weiterentwickeln kann. Dafür brauchen wir ein erfolgversprechendes Konzept.

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

Pearl Pedergrana, Stadträtin, Vorsteherin  
Departement Bau

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

## WIESO BRAUCHT ES ÜBERHAUPT EIN sGVK?

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

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

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

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



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

## WORAUF BASIEREN DIE WACHSTUMS- PROGNOSEN?

Allein im Jahr 2010 wuchs Winterthurs Bevölkerung um 1,5% und stieg auf 103 259 Personen.



*Grenzen des Wachstums:  
Würde die Verkehrsmen-  
ge einfach mit der Be-  
völkerung mitwachsen,  
wären die Grenzen der  
Belastbarkeit bald er-  
reicht. Weiterdenken ist  
gefragt.*

# Winterthur wächst durchschnittlich jeden Tag um **4** Menschen und **2** Autos



## 2000-WATT- UND 1-TONNE- CO<sub>2</sub>-GESELLSCHAFT

Die beiden von der ETH entwickelten Energiestrategien verfolgen ein ähnliches Ziel: Der Energiebedarf von heute rund 6000 Watt pro Person soll auf 2000 Watt gesenkt und der CO<sub>2</sub>-Ausstoss von rund 11 Tonnen pro Person und Jahr auf 1 Tonne reduziert werden.

Eine Initiative der Grünen Winterthur verlangt, dass diese Ziele bis ins Jahr 2050 angestrebt werden sollen.

Der Stadtrat unterstützt grundsätzlich die Stossrichtung dieser Initiative, ist jedoch der Meinung, dass die Reduktion der Treibhausgase mehr Zeit benötigt und wird deshalb bis Juni 2011 einen Gegenvorschlag ausarbeiten.

Nimmt man die Zahlen der letzten fünfzehn Jahre und spiegelt sie in die Zukunft, so wird sich die Einwohnerzahl in den nächsten zwanzig Jahren auf 120 000 erhöhen.

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

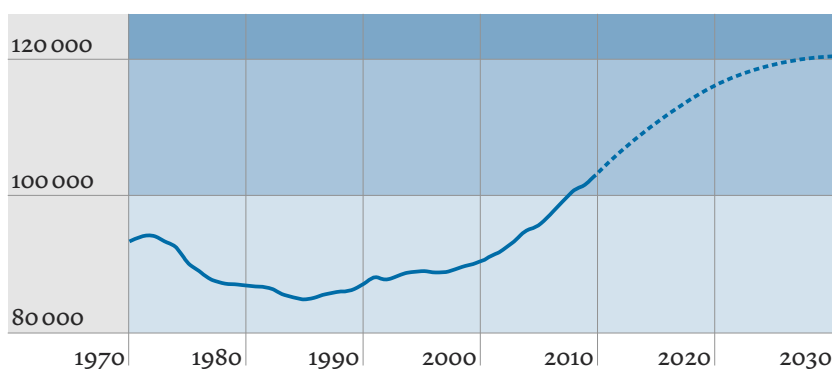
Winterthur verfügt über genügend nicht oder nicht vollständig ausgenutzte Bauzonen, um ein solches Wachstum bewältigen zu können. Auch

im Siedlungsraum selbst besteht grosses Potenzial für die innere Verdichtung.

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

## LÄSST SICH DAS WACHSTUM BEEINFLUSSEN?

Die gültige Bau- und Zonenordnung umfasst Raum für insgesamt 120 000 Einwohnerinnen und Einwohner und rund 61 000 Arbeitsplätze.



ENTWICKLUNGS-  
PROGNOSE DER  
GESAMTBEVÖLKE-  
RUNG DER STADT  
WINTERTHUR  
BIS 2030

QUELLE: EINWOHNERKONTROLLE  
WINTERTHUR, AMT FÜR STÄDTEBAU  
WINTERTHUR

*Neuhegi:  
Hier entsteht ein neuer  
Stadtteil mit mehreren  
Tausend Einwohnerin-  
nen und Einwohnern  
und neuen Arbeits-  
plätzen.*



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

#### **WIE IST DIE WECHSELWIRKUNG ZWISCHEN SIEDLUNG UND VERKEHR?**

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

und Erholungsgebiete sollen sich klar unterscheiden.

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

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

Aber die Stadt will wachsen. An manchen Orten, zum Beispiel im Gebiet Sulzer Stadtmitte oder an den Umsteigebahnhöfen wie Grüze, ist daher

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



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

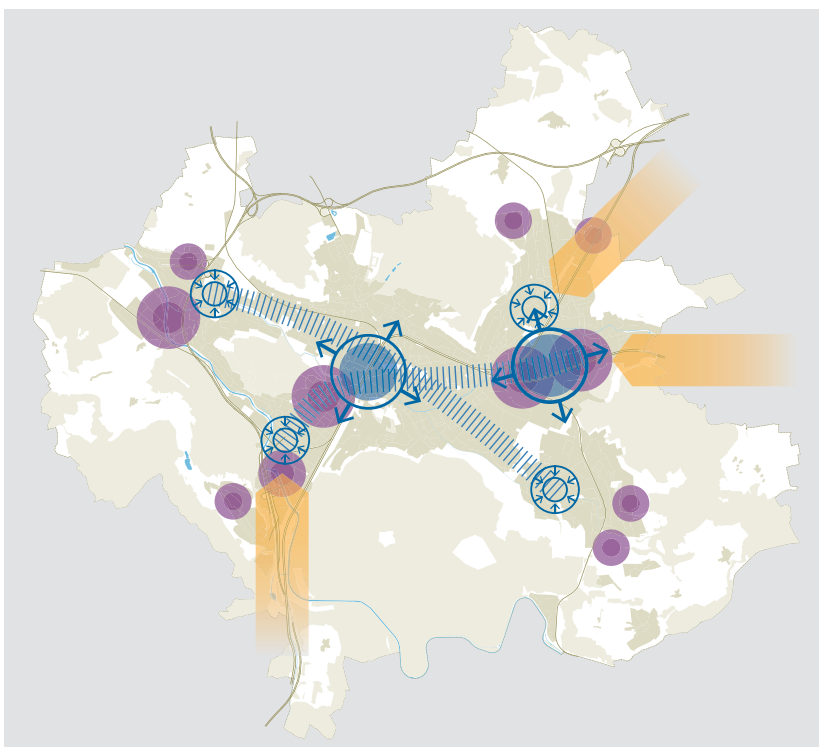


*Beengte Verhältnisse:  
Auf der Stadthausstrasse  
wird es vor allem für  
Velofahrende oft unge-  
mütlich.*

eine hohe Verdichtung wünschenswert und kann Akzente setzen. Hier können die Gebäude auch einmal zehn Geschosse und mehr haben. Solche Überlegungen entsprechen im Übrigen den

Vorgaben für die 2000-Watt- und 1-Tonne-CO<sub>2</sub>-Gesellschaft.

Weitere Überlegungen zur Thematik Siedlung und Verkehr finden sich im sGVK.



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



Urbanes Zentrum



Quartierzentrum



Überregionale  
Entwicklungs-  
achsen



Urban Boulevard



Gebiete mit  
Entwicklungs-  
potenzial

# SELBSTBEWUSSTER AUFTRITT WINTERTHUR IM JAHR 2030 VERTRAUTER CHARAKTER UND STÄDTISCHE AUSSTRAHLUNG

## WIE SIEHT DIE STADT IN ZUKUNFT AUS?

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

## Die zwei urbanen Zentren Winterthur Mitte und Neuhegi-Grüze

Die beiden Gebiete unterscheiden sich grundlegend und sind sozusagen ein Sinnbild für das, was eine lebendige Stadt ausmacht: auf der einen Seite das über Jahrhunderte gewachsene Zentrum mit dem historischen Kern und den angrenzenden Gebieten. Auf der anderen Seite ein aus dem Strukturwandel heraus entstandenes neues Zentrum. Zwei Pole, die sich auf spannende Art ergänzen.

## Was geschieht genau in Neuhegi?

Neben den bereits ansässigen international tätigen Hightech-Firmen werden sich hier weitere Be-

triebe niederlassen. Es wird ein neuer Stadtteil entstehen mit Hochhäusern, Wohnungen, Büros und Dienstleistungen, mit einem Schulhaus und dem Eulachpark. Was punkto Wachstum für die ganze Stadt gilt, gilt für Neuhegi im Besonderen. Man erwartet einige Tausend zusätzliche Einwohnerinnen und Einwohner sowie Tausende von neuen Arbeitsplätzen. Dass eine solche Zunahme mit der heutigen Verkehrssituation in dieser Gegend nicht zu bewältigen ist, liegt auf der Hand. Hier sind, im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts, besondere Massnahmen erforderlich.

## Die vier Quartierzentren Töss, Wülflingen, Oberwinterthur und Seen

Gemäss dem sGVK sollen die ehemaligen Dorfkerns aufgewertet werden und sich zu starken Quartierzentren entwickeln. So entstehen Lebensräume, wo man wohnt und arbeitet, einkauft und sich trifft. Solche Quartierzentren mit ihren jeweiligen Eigenheiten bilden das Rückgrat der Stadt und prägen ihr Gesicht.

## Gebiete mit Entwicklungspotenzial und überregionale Entwicklungsachsen

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

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



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

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



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

#### **WIE STÄRKT WINTERTHUR AUCH IN ZUKUNFT SEIN HOHES ANSEHEN?**

In den Augen von Besucherinnen und Besuchern sowie von Einheimischen gilt Winterthur als Stadt mit Charme und besonderer Lebensqualität. Und als überschaubarer Ort, an dem man sich gut zurechtfindet und wo genügend Parkplätze für Autos und auch für Velos vorhanden sind. So soll es auch in Zukunft sein:

– In der mobilen Stadt der Zukunft soll der Verkehr auf einem funktionsfähigen Strassennetz ruhig fliessen können. Aus Einfallsachsen werden urbane Boulevards, mit Adressen, die man aufsucht, und Orten, wo man sich aufhält. Zudem werden der Bahnhofplatz und seine Umgebung

zur «Empfangshalle» der Stadt und zum lebendigen Begegnungszentrum.

– In der Flanier-, Spazier- und Einkaufsstadt der Zukunft geniessen Fussgängerinnen und Fussgänger ein durchgehendes, sicheres und bequemes Wegnetz. Denn auch wer mit dem Auto, Bus oder Velo kommt, ist beim Einkaufen schliesslich zu Fuss unterwegs.

– In der Gartenstadt der Zukunft wird Winterthur den Garten oder den Park für sich neu erfinden. Die Stadt ist bereits auf dem besten Wege dazu: Der neu gestaltete Brühlgutpark wurde 2010 von der Zeitschrift «Hochparterre» mit dem «Goldenen Hasen» für Landschaftsarchitektur ausgezeichnet. Und der Eulachpark ist heute schon ein Publikumsmagnet.



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

# MASSGESCHNEIDERTE LÖSUNGEN VERBESSERUNGEN, VON DENEN ALLE PROFITIEREN

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

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

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

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

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

## WIE BIN ICH UNTERWEGS, WENN ICH IN NEUHEGI WOHNEN ODER ARBEITE?

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

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

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

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

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

### ÖV-HOCHLEISTUNGSKORRIDOR UND «URBAN BOULEVARDS»

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

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

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



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

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

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

schränkungen für den motorisierten Individualverkehr bedeuten. Einige Linksabbiegespuren werden aufgehoben und die Koordination der Lichtsignalanlagen auf die Stadtbusse ausgerichtet. Durch eine angepasste Fahrweise soll auch das Autofahren auf den «Urban Boulevards» entspannter und flüssiger werden. Kommt dazu, dass das sGVK erweiterte Buslinien und ein verdichtetes Bahnnetz (4. Teilergänzung) vorsieht, so dass in Zukunft weniger Personen auf das Auto angewiesen sind. Vor allem Pendlerinnen und Pendler werden das attraktive ÖV-Angebot vermehrt nutzen. Flexibilität ist gefragt. Auch bei den Parkplätzen. Hier soll die Bewirtschaftung (weisse oder blaue Zone, Höhe der Gebühren) je nach Standort das Angebot regeln. Mit all diesen Massnahmen lässt

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

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



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





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

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

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

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

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

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

**UND WIE KOMME ICH MIT DEM VELO  
ÜBER DEN HAUPTBAHNHOF?**

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

fristig weiter ausgebaut und ein automatisches Verleihsystem geprüft.

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

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

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

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

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



**MASTERPLAN**

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

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

13



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

## BEGEGNUNGSZONE

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

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

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

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

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

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



# AGGLOMERATIONS-PROGRAMM ALS ANSPORN NACHHALTIGER UMGANG MIT RAUM UND FINANZEN

## WIE VIEL WERDEN DIE VORGESCHLAGENEN MASSNAHMEN KOSTEN?

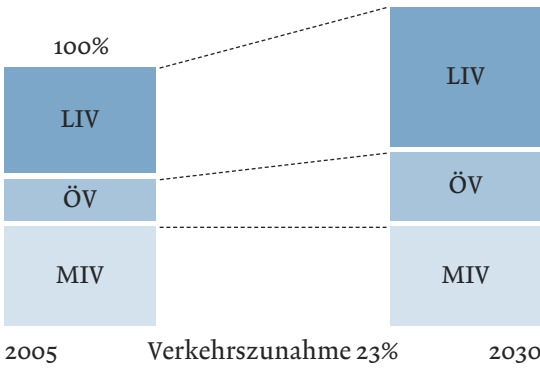
Verglichen mit den Lösungsansätzen für die Verkehrsprobleme der 60er-Jahre, stehen wir bei den jetzigen Aufgaben vor einer weit komplexeren Ausgangslage. Das innerstädtische Strassennetz ist weitgehend begrenzt; somit haben wir heute ein eigentliches Verteilproblem. Alle wollen vorwärtskommen, niemand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

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

ZIELVORGABEN sGVK  
FÜR DEN MODALSPLIT  
BIS 2030

Wege der Wohnbevölke-  
rung nach Hauptver-  
kehrsmittel  
MIV: Motorisierter  
Individualverkehr  
ÖV: Öffentlicher Verkehr  
LIV: Langsamer  
Individualverkehr

QUELLE: MIKROZENSUS 2005,  
BERICHT SGVK



## WIE LASSEN SICH KOSTENGÜNSTIGE LÖSUNGEN FINDEN?

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

## WER BETEILIGT SICH AN DEN KOSTEN?

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

### AGGLOMERATIONSPROGRAMM

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

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

# Winterthur hat insgesamt 3 Millionen m<sup>2</sup> Strassenfläche mit einem Wiederbeschaffungswert von 650 Millionen Franken und gibt jährlich rund 12 Millionen für deren Werterhalt aus



*Neue Begegnungszone:  
Die Rudolfstrasse wird  
vom Durchgangsverkehr  
befreit und in eine Be-  
gegnungszone umge-  
wandelt.*

der guten Kommunikation mit allen Interessensvertretungen, mit der Bevölkerung und mit allen internen und externen Beteiligten. Wenn wir geschickt und umsichtig vorgehen, profitieren alle.

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

Winterthur ist nicht nur ein bevorzugter Wohnort, sondern auch ein bedeutender Bildungs- und Arbeitsplatzstandort. Das macht die Stadt für Investorinnen und Investoren attraktiv. Dieser Standortvorteil soll auch in wirtschaftlich härteren Zeiten zum Tragen kommen, indem die öf-

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

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

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

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

## WELCHE POLITISCHEN VORGABEN FLOSSEN INS sGVK EIN?

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

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

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

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

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

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



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



*Neue Gestaltung:  
Im Rahmen des Master-  
plans Stadtraum Bahn-  
hof ist auch ein mar-  
kantes neues Dach für  
den Busbahnhof vor-  
gesehen.*

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

**Gegenvorschlag zur Umverkehr-Initiative vom Grossen Gemeinderat gutgeheissen:** Die vom Verein Umverkehr am 25. November 2008 eingereichte Initiative «zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Winterthur» fordert, dass die Bevölkerung und die Umwelt vor den negativen Auswirkungen des Strassenverkehrs geschützt werden. Der Stadtrat ist der Meinung, dass die Initiative in einzelnen Punkten zu restriktiv ist und den Entwicklungsspielraum vor allem in Neuhegi zu stark einschränkt. Darum hat er einen Gegenvorschlag ausgearbei-

tet, den der Grosse Gemeinderat mit zwei Änderungen guthiess. Das öffentliche Einwendungsverfahren ist abgeschlossen. Bis zum 25. April 2011 muss der Grosse Gemeinderat definitiv über den Gegenvorschlag respektive die Initiative beschliessen. Ob es zu einer Volksabstimmung kommt, ist noch offen. Das sGVK nimmt unter anderem eines der Hauptziele des vorläufig verabschiedeten Gegenvorschlags auf: den Anteil des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs um 8 Prozentpunkte zu erhöhen.

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



# DAS ERFOLGSREZEPT EIN DURCHDACHTES KONZEPT MIT KOMPETENTEN BETEILIGTEN UND GUTEN AUSSICHTEN

## WER WAR AM sGVK BETEILIGT?

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

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

## DIE MEINUNG DES EXPERTEN

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

*1/3 lässt sich technisch lösen*

*1/3 geschieht durch Verhaltensänderungen*

*1/3 wird von verschiedenen anderen Faktoren bestimmt*

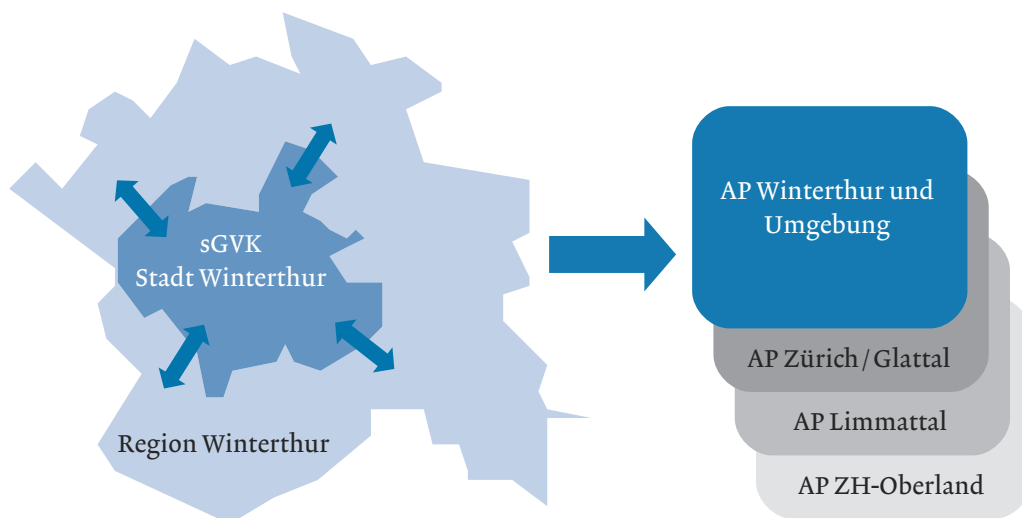
*Zitiert aus «Das Magazin» Nr. 3 vom 22.01.2011*

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

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

Die Konzeptphase ist abgeschlossen. Der Bericht ist vom Kanton und der Stadt so weit bereinigt, dass die öffentliche Vernehmlassung gestartet werden kann. Auf den Erkenntnissen aus der Vernehmlassung basierend wird das sGVK bis im Sommer 2011 bereinigt dem Kanton übergeben, mit dem Hinweis, dass es noch dem Grossen Gemeinderat zur zustimmenden Kenntnisnahme unterbreitet wird. Zusammen mit dem regionalen Verkehrskonzept wird daraus das Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung erarbeitet und es werden auch grobe Kostenanahmen getroffen. Die Agglomerationsprogramme müssen vom Kanton bis Mitte 2012 an den Bund eingereicht werden.

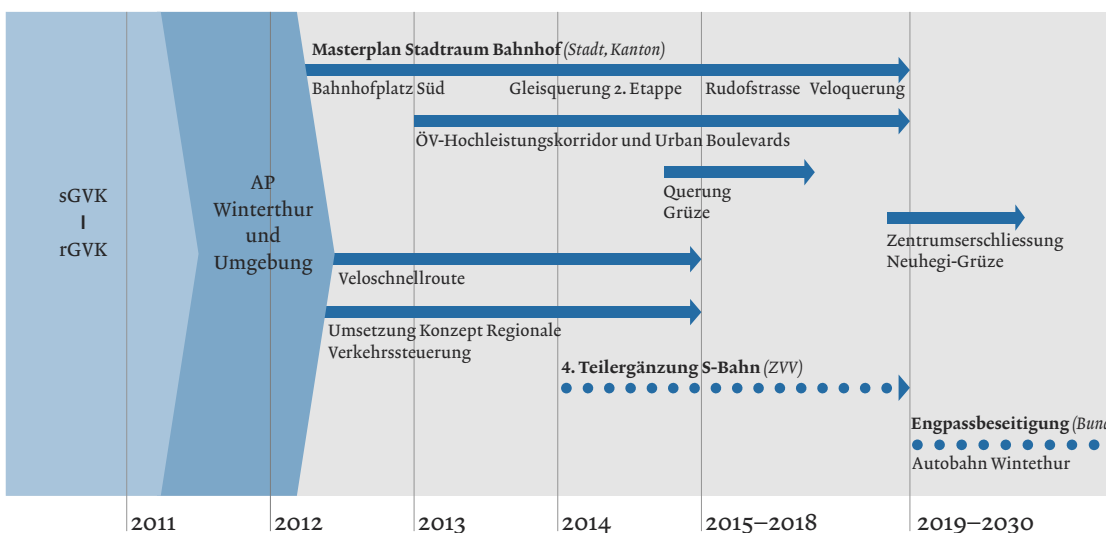
## DAS sGVK UND SEINE EINBETTUNG INS AGGLOMERATIONS- PROGRAMM (AP)



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



19



**DIE EINZELNEN  
ETAPPEN DER  
UMSETZUNG**

sGVK-Massnahmen  
übergeordnete Massnahmen

**IMPRESSUM**

**Herausgeberin**

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

**Projektleitung**

Dominik Ramp, Projektleiter Raum-  
und Verkehrsplanung

**Konzept und Redaktion**

Michael Hauser, Stadtbaumeister  
Andreas Friolet, Informationschef

**Text**

Liz Sutter, Journalistin

**Weitere Mitwirkende**

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

Grundlage dieser Broschüre  
bildet der Entwurf zum Schlussbericht  
«sGVK Winterthur 2010»

**Grafische Gestaltung**

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

**Fotos**

Christian Beutler

**Druckvorstufe**

Walker dtp, Winterthur

**Druck**

Mattenbach AG, Winterthur

**Auflage**

800 Exemplare

**Ausgabe**

April 2011

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