



Winterthur - Töss Testplanung Zürcherstrasse

Programm

1. November 2007





- 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: Zürcherstrasse Winterthur Töss
(15103_WIN_d_70330_Zuercherstrasse)



Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung.....	5
1.1	Ausgangslage.....	5
1.2	Zielsetzung und Erwartungshaltung	5
1.3	Planungsverfahren.....	6
1.4	Betrachtungssperimeter.....	7
2.	Allgemeine Bestimmungen	8
2.1	Auftraggeberin	8
2.2	Begleitgremium	8
2.3	Teilnehmende Planungsteams.....	9
2.4	Ablauf Testplanungsverfahren.....	10
2.5	Vorprüfung.....	11
2.6	Entschädigung.....	11
2.7	Weiterbearbeitung	12
2.7.1	Weiterbearbeitung	12
2.7.2	Urheberrecht.....	12
2.7.3	Vorbefassung.....	12
2.8	Bekanntmachung der Ergebnisse.....	12
2.9	Organisatorische Bestimmungen / Termine	13
3.	Aufgabenstellung.....	14
3.1	Stadtteilentwicklung und Prozess	14
3.2	Städtebau/ Architektur.....	14
3.3	Freiraum.....	15
3.4	Verkehr.....	15
3.5	Funktion / Nutzung.....	17
3.6	Planungs- und Baurecht.....	18
4.	Arbeitsunterlagen	19
5.	Zwischenbesprechung.....	21
5.1	Zielsetzung	21
5.2	Unterlagen für die Zwischenbesprechung.....	21
5.3	Tagesablauf	22



6. Einzureichende Unterlagen	23
6.1 Umfang und Inhalt	23
6.2 Abgabeform und Darstellung.....	24
7. Genehmigung	25
Beilage 1	26
Testplanung Zürcherstrasse, Grundlagenpapier zum Verkehr	26
Beilage 2	27
CD – Rom 1 und 2 mit Arbeitsunterlagen.....	27



1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Zürcherstrasse
Winterthur-Töss

Charakteristisch für den lebendigen Stadtteil Winterthur-Töss ist die Zürcherstrasse, welche als wichtige Einfallssachse 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 die Defizite in Funktion und Gestaltung vielmehr den Eindruck, ein trennendes denn ein verbindendes Element im Stadtgebiet Töss zu sein.

Entwicklungsimpuls
Töss

Dem Stadtrat der Stadt Winterthur ist eine qualitative Entwicklung in Töss ein grosses Anliegen. Der Legislatorschwerpunkt sieht vor, in Zusammenarbeit mit der Quartierbevölkerung Massnahmen zur Aufwertung des Stadtkreises zu erarbeiten. Neben rasch realisierbaren Massnahmen soll auch eine gemeinsame Vision für das Gebiet Zürcherstrasse entwickelt und schrittweise umgesetzt werden.

Projekt Töss /
Entwicklungsstudie
Zürcherstrasse

Im Rahmen des 2005 lancierten „Projekt Töss“ wurde 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 sein.

1.2 Zielsetzung und Erwartungshaltung

Mit der Testplanung soll 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.

Von den Planungsteams wird ein interdisziplinäres Grundkonzept bestehend aus Fachthemen Städtebau/Architektur, Freiraumgestal-



tung und Verkehr erwartet. Dieses soll generelle Rahmenbedingungen aufzeigen, wie die Zürcherstrasse als Rückgrat von Töss wieder an Bedeutung und stadträumlicher Prägnanz gewinnt. Dabei sind vor allem auch angrenzende Areale und Freiflächen zu betrachten und Bezüge zu Quartieren in den rückwärtigen Bereichen herzustellen. Es gilt die vielfach vorhandenen Ressourcen zu ermitteln und zusammen mit den bestehenden Strukturen einen der Funktion entsprechenden verbindenden Stadtraum zu planen. Gleichzeitig sollen die Ergebnisse den Anforderungen einer optimalen Verkehrsabwicklung durch MIV, OeV und Langsamverkehr gerecht werden.

Als Resultat wird eine innovative Grundlage mit nachhaltiger Wirkung für kurz- bis langfristige Raumentwicklung erwartet. Für alle Zeithorizonte ist die Machbarkeit oberstes Prinzip. Ausgewählte Sofortmassnahmen sollen die Umsetzung erster Projekte einleiten und der Quartierbevölkerung eine spürbare Verbesserung der Lebensqualität bringen.

1.3 Planungsverfahren

Testplanung

Das angestrebte Verfahren ist die Fortführung des durch die Stadt mit dem „Projekt Töss¹“ und der „Entwicklungsstudie Zürcherstrasse“ begonnenen Planungsprozesses. Die Aufgabenstellung erfordert wegen hoher Komplexität und fachübergreifender Thematik ein Verfahren, welches Diskussionen und differenzierte Vertiefungsarbeit zulässt.

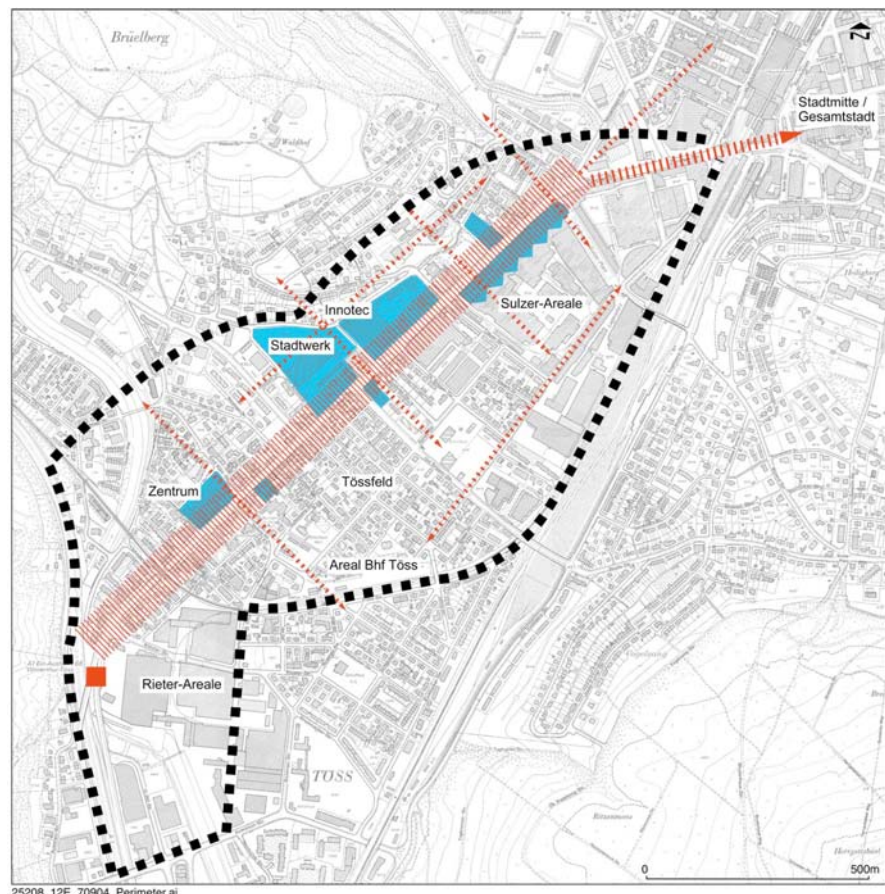
2 Arbeitsphasen mit Zwischenbesprechung

Die Stadt Winterthur hat sich entschlossen, über die Zürcherstrasse eine Testplanung mit zwei Arbeitsphasen durchzuführen. In einem ersten Arbeitsschritt wird von den Bearbeitungsteams das Grundkonzept mit den Handlungsfeldern ausgearbeitet. Nach einer Zwischenbesprechung werden die Arbeiten in einer 2. Arbeitsphase vertieft bearbeitet. Aufgrund der Ergebnisse der Zwischenbesprechung kann das Begleitgremium bei Bedarf den einzelnen Bearbeitungsteams individuelle Aufgabenstellungen formulieren.

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

1.4 Betrachtungsperimeter

Das Herzstück der Testplanung umfasst die Zürcherstrasse im Betrachtungsperimeter zwischen dem Stadteingang Süd (Endstation Töss / Klosterstrasse) bis Brühleck (Abzweiger Neuwiesenstrasse). Die Erarbeitung der Vision und der Konzepte erfolgt in erster Linie über den erweiterten Strassenraum. Für das Planungsverfahren wird jedoch bewusst auf eine parzellenscharfe Perimetergrenze verzichtet, da für die Komplexität und Vielfalt der Aufgabenstellung keine exakte Abgrenzung getroffen werden kann. Vielmehr werden jedoch thematische Bearbeitungsschwerpunkte festgelegt, welche im Rahmen des Planungsverfahrens behandelt werden sollen (Strassenraum, Verkehrsfläche und Querungen, Verbindungen/Bezüge und Arealentwicklungen).



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



2. Allgemeine Bestimmungen

2.1 Auftraggeberin

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

2.2 Begleitgremium

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

Vertretung Stadt Winterthur	<ul style="list-style-type: none">• Ernst Wohlwend (Stadtpräsident Winterthur), Vorsitz• Dr. Matthias Gfeller (Stadtrat Winterthur), Dep.–Vertreter (StG, Stadtbus, Werke)• 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	<ul style="list-style-type: none">• Roland Meier (Architekt HTL), Vertreter Projekt Töss• Jakob Heusser (Heusser Ofenbau u. keramische Beläge/GGR Kom.präsident Bau und Betrieb), Vertreter Quartier
Externe Fachberatung	<ul style="list-style-type: none">• Walter Muhmenthaler (Sulzer Immobilien AG/Leiter Areal- und Projektentwicklung), Vertreter Grundeigentum



	<ul style="list-style-type: none">• 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	<ul style="list-style-type: none">• Stephan Schubert (Planpartner AG), Organisation extern
Sachverständige	Das Begleitgremium behält sich vor, für die Auswertung und Beurteilung der Studien weitere Sachverständige beizuziehen. Bei Ausfall eines Mitgliedes des Begleitgremiums ist dieses ermächtigt, ein Ersatzmitglied zu bestimmen.
Vertretung Kanton Zürich	Der Einbezug und die Form einer möglichen Beteiligung eines kantonalen Vertreters sind noch offen. Ein Einsitz im Beurteilungsgremium ist denkbar.

2.3 Teilnehmende Planungsteams

Planungsteams Es werden 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 Architektur Städtebau, Zürich
- Dipol Landschaftsarchitekten, Basel
- Metron Bern AG, Bern

Team 3:

- WeberBrunner Architekten, Zürich
- Robin Winogron, Zürich
- Ernst Basler + Partner AG, Zürich



Team 4:

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

Zusätzliche Fachleute Es ist den Teams freigestellt, zusätzliche Fachleute beizuziehen (z.B. Marktforschung/Soziales/Kunst/Lichtplanung).

2.4 Ablauf Testplanungsverfahren

Startveranstaltung Die Planungsteams werden an der Startveranstaltung vom **Freitag, 02. November 2007** orientiert und erhalten die Unterlagen. Zur Information und Einstimmung der Teams in das anstehende Verfahren finden Inputreferate statt, welche vorwiegend durch Vertreter der Stadt Winterthur gehalten werden.

1. Arbeitsphase In der ersten Arbeitsphase ist ein Grundkonzept basierend auf der Trendentwicklung des heutigen Verkehrsaufkommens zu erarbeiten. Darüber hinaus ist aufzuzeigen, wie sich das Konzept weiterentwickeln lässt, wenn sich die verkehrlichen Rahmenbedingungen ändern. Deshalb wird das Grundkonzept folgendermassen gegliedert:

- Planungsfall 0: Trendentwicklung Verkehr
- Planungsfall 1: Reduktion des Durchgangsverkehrs²
- Planungsfall 2: Reduktion des Gesamtverkehrs

Es sind Handlungsfelder aufzuzeigen, welche in den Bereichen Städtebau/Architektur, Freiraum und Verkehr kurz- bis langfristige Interventionen und Massnahmen umfassen.

Zwischenbesprechung An einer Besprechung sind dem Begleitgremium die vorliegenden Zwischenergebnisse vorzustellen und werden diskutiert. Von den Resultaten der Präsentation und der nachfolgenden Diskussion des Begleitgremiums wird ein Kurzbericht mit Empfehlungen und Aufgabenstellung z.H. den Teams erstellt.

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



2. Arbeitsphase	Aufgrund der Zwischenerkenntnisse wird vom Beurteilungsgremium die Aufgabenstellung für die Vertiefungsphase festgelegt. Je nach Erkenntnissen aus der Zwischenpräsentation können individuelle Vertiefungsaufträge an die Planungsteams erteilt werden. Für die 2. Arbeitsphase wird eine Startsituation in Aussicht gestellt.
Schlusspräsentation/ Schlussbericht	Die Arbeiten sind anlässlich der Schlussveranstaltung zu präsentieren. Die Erkenntnisse und Resultate aus dem Testplanungsverfahren werden vom Begleitgremium in einem Schlussbericht dokumentiert und Empfehlungen für das weitere Vorgehen formuliert. Weitere Inhaltspunkte des Schlussberichts werden durch das Begleitgremium nach Vorliegen aller Resultate festgelegt.
Anerkennung des Programms	Mit der Einreichung der Annahme des Auftrages (Teilnahmebestätigung) anerkennen die eingeladenen Planungsteams das vorliegende Programm inkl. Grundlagen, die Fragenbeantwortungen und die Entscheide des Begleitgremiums in Ermessensfragen.
Sprache	Das Verfahren wird in deutscher Sprache durchgeführt. Ebenso sind alle Arbeiten in deutscher Sprache abzugeben.

2.5 Vorprüfung

Die Vorprüfung der Studien erfolgt durch:

Formelle und materielle Vorprüfung	Planpartner AG Hofstrasse 1, Postfach, CH-8032 Zürich Ansprechpersonen: - Stephan Schubert sschubert@planpartner.ch - Roman Hanimann rhanimann@planpartner.ch
------------------------------------	---

2.6 Entschädigung

Für die Entschädigung der Bearbeitungsteams steht eine Gesamtsumme von CHF 120'000.- (inkl. Nebenkosten, exkl. MWSt.) zur Verfügung.

Für die vollständige und termingerechte Ablieferung einer dem Programm entsprechenden Arbeit erhält jedes Bearbeitungsteam eine pauschale Entschädigung zu gleichen Teilen.



2.7 Weiterbearbeitung

2.7.1 Weiterbearbeitung

Mit der Abgabe der einzureichenden Arbeiten ist das Verfahren der Testplanung abgeschlossen.

Es ist aber denkbar, dass für Teilbereiche einzelne Aufträge an die Teilnehmer vergeben werden.

2.7.2 Urheberrecht

Eigentum der Unterlagen

Mit der Zahlung der jeweiligen Entschädigung gehen die eingereichten Unterlagen in das Eigentum der Auftraggeberin über.

Urheberrecht

Das Urheberrecht verbleibt bei den Verfassern. Die Auftraggeberin erhält jedoch das Recht, die Arbeiten als Grundlage für allfällige Vertiefungsarbeiten weiter zu verwenden, zu vervielfältigen und zu veröffentlichen.

2.7.3 Vorbefassung

Wenn es sich zeigen sollte, dass für einzelne Bereiche Vertiefungsarbeiten notwendig sein sollten, dann ist die Teilnahme an diesem Verfahren kein Ausschlusskriterium im Sinne der Vorbefassung.

Die Resultate dieses Verfahren werden anderen Teilnehmern allfälliger Folgeverfahren zu Verfügung gestellt.

2.8 Bekanntmachung der Ergebnisse

Veröffentlichung

Die Ergebnisse der Testplanung werden in einem Bericht festgehalten. Aufgrund der eingegangenen Resultate werden durch das Begleitgremium Empfehlungen über den Umfang und Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit z. H. der Stadt Winterthur gemacht. Die Auftragsunterlagen und die Arbeitsergebnisse sind bis zum Zeitpunkt der Publikation durch die Stadt Winterthur vertraulich zu halten.



2.9 Organisatorische Bestimmungen / Termine

Ablauf

Es sind folgende Termine festgelegt:

Was / Wo	Wann
Startveranstaltung in Winterthur Alte Kaserne Technikumstrasse 8	02.11.07 (8.25 – 12.00 Uhr)
Schriftliche Fragenstellung an: Planpartner AG, Zürich Email: sschubert@planpartner.ch	bis 16.11.07
Vorgängige Abgabe für Zwischenbesprechung bei: Planpartner AG, Zürich	14.12.07 (bis 17.00 Uhr)
Zwischenbesprechung in Winterthur Veranstaltungssaal Technikumstrasse 81 (EG)	21.12.07 (g.T. ab 8.00 Uhr)
<i>Eventualtermin für Startsitzen Phase 2 mit den Bearbeitungsteams in Winterthur³</i>	<i>14.01.08</i> <i>(ab 14.00 Uhr)</i>
Schlussabgabe bei: Planpartner AG, Zürich	07.03.08 (bis 17.00 Uhr)
Präsentation und Beurteilung in Winterthur	28.03.08 (g.T.)
Schlussbericht durch Beurteilungsgremium	Mitte April 2008
Ausstellung der Studien	ca. ab Mai 2008

³ Es ist zu diskutieren, ob ein Briefing der einzelnen Teams (Erläuterung der Erkenntnisse aus der Phase 1 und Aufgabenstellung für die Vertiefungsphase) zielführend ist oder ob die Abgabe eines „Kurzberichts“ ausreicht.

3. Aufgabenstellung

3.1 Stadtteilentwicklung und Prozess

Rahmenbedingungen Der Raum entlang der Zürcherstrasse weist markante Defizite hinsichtlich der Standortattraktivität und des Images auf (Transitachse, fehlende Aufenthaltsqualität und stadträumliche Identität, Rotlichtthematik, Des-investitionen in Liegenschaften und Geschäften, etc.). Durch den Mangel an Entwicklungsperspektiven (Ratlosigkeit mit Umgang und Entwicklung des "Rückgrads" im Quartier) wird die negative Wahrnehmung weiter verstärkt.

**Aufgabe /
Themenbereiche**

- Aufwertung von Image / Identität durch gezielte Standortentwicklung hinsichtlich der Wahrnehmung von „Innen und Aussen“
- Entwickeln einer Strategie für die kurz-, mittel- und langfristige Massnahmen und setzen von Impulsen

3.2 Städtebau/Architektur

Rahmenbedingung Die Zürcherstrasse wird geprägt durch eine offene Strassenrand-siedlung, wenige Blockrandstrukturen, klein- und grossvolumige Gewerbe- und Industriebauten und einzelnen Volumen mit Zentrumsfunktionen. Aufgrund von räumlichen Defiziten und vorhandenen Entwicklungsressourcen ist die konzeptionelle Arbeit auf den Strassenraum der Zürcherstrasse zu fokussieren.

**Aufgaben /
Themenbereiche**

- Durch die Analyse und Bearbeitung von raumrelevanten Themen ist eine geeignete Anordnung und Gestaltung der Volumen entlang der Zürcherstrasse aufzuzeigen (Baufluchten, Traufhöhen, EG-Ausbildung, etc.)
- Entwickeln städtebaulicher Bau-Typologien mit hohem Öffentlichkeitsgrad zur Strasse unter Berücksichtigung von Nutzung, Lärm, Aussenraum, etc.
- Stadträumliche Bezüge und Verflechtungen innerhalb des Quartiers herstellen und wichtige Übergänge akzentuieren
- Identitätsstiftender, historischer Kontext ausprägen



- Beleuchtungskonzept zur optimalen Nutzbarkeit und attraktiven Gestaltung der Stadträume in der Nacht

3.3 Freiraum

Rahmenbedingung Im Zentrum der Aufgabe und des Betrachtungsperimeters steht der Verkehrsraum der Zürcherstrasse. Mit dem Brühlgutpark und der Anlage Max Bill befinden sich zwei öffentliche Grünräume unmittelbar an der Einfallssache. Diese Situation wird durch einzelne Plätze und öffentliche Aussenräume ergänzt. Im Ganzen ist aber entlang der Zürcherstrasse kein zusammenhängender Charakter erkennbar und die Qualität gesamthaft verbesserungsfähig.

**Aufgaben /
Themenbereiche**

- „Freiraumkonzept“ für ein zusammenhängendes und erkennbares Erscheinungsbild der Freiflächen im erweiterten Raum Zürcherstrasse
- Freiraumpotenziale bezeichnen und Massnahmen zur Verbesserung der Qualität von Aussenbereichen wie Plätzen, Grünflächen etc. aufzeigen
- Gestalterische und funktionale Querverbindungen über den Strassenraum herstellen
- Identitätsstiftende Freiräume (u.a. Adressbildung für Läden und Geschäfte) ausbilden und gestalten

3.4 Verkehr

**Rahmenbedingung
MIV**

Derzeit weist die Zürcherstrasse eine Verkehrsbelastung von ca. 27'000 Fahrzeugen pro Werktag auf. Im Zusammenhang mit der laufenden Entwicklung (insb. im Areal Sulzer) ist ohne flankierende Massnahmen mit einem Anstieg der täglichen Belastung auf 32'000 Mfz/Tag zu rechnen. Eine Erhöhung der Spitzenstundenbelastung von 1'750 Mfz/Std entspricht nicht der Zielstellung der Stadt Winterthur. Gemäss den in Aussicht genommenen Verkehrsvorhaben⁴ könnte sich der Durchgangsverkehr auf der Zürcherstrasse mittel- bis langfristig verringern. Um auf allfällige Veränderung des motori-

⁴ Tieflegung Untere Vogelsangstrasse
Südfahrt Winterthur
Ausbau A1 auf 8 Spuren

sierten Individualverkehrs reagieren zu können, haben die Bearbeitungsteams Vorschläge für folgende Planungsfälle zu erarbeiten:

- **Planungsfall 0 bzw. Trend:** Die heutige Spitzenstundenbelastung von 1'750 Mfz/Std) muss gewährleistet sein. Eine Erhöhung der Spitzenstundenbelastung ist auch bei einer künftigen Mehrbelastung als max. Belastungsgrenze zu betrachten. Abweichungen davon sind zu begründen.
- **Planungsfall 1:** Durch bspw. den Bau der tiefergelegten Unteren Vogelsangstrasse kann davon ausgegangen werden, dass der Durchgangsverkehr auf der Zürcherstrasse wegfällt und der Ziel-/Quellverkehr (bezüglich des Umfeldes der Zürcherstrasse) konstant bleibt. Dies bringt eine Reduktion des Verkehrs auf eine Spitzenstundenbelastung von 1'490 Mfz/Std).
- **Planungsfall 2:** Mit geeigneten Massnahmen wird erreicht, dass der Gesamtverkehr auf der Zürcherstrasse auf eine Spitzenstundenbelastung von 1'400 Mfz/Std) reduziert werden kann. Dabei sind unerwünschte Verlagerungseffekte und Rückstau auf die Autobahn zu vermeiden oder mit flankierenden Massnahmen zu verhindern.

Es wird erwartet, dass die vorgeschlagenen Lösungen zum motorisierten Individualverkehr bis zum Nachweis der räumlichen und verkehrsmengenbezogenen Machbarkeit konkretisiert werden.

Für eine Standardlösung gemäss heutiger Ausgangslage wäre ein Strassenquerschnittsmass von 24,0 m erforderlich. Die Zürcherstrasse bietet diesen Raum nur punktuell. Es sind deshalb andere Möglichkeiten zu prüfen (z.B. Funktionsüberlagerung).

Rahmenbedingung
ÖeV

Der öffentliche Verkehr erschliesst heute mit Linienführungen ausschliesslich via Zürcherstrasse Teile des Sulzer-, insbesondere Lagerplatz-Areals, nur unbefriedigend. Optional zur Konzentration auf der Zürcherstrasse ist die Prüfung von Linienführungsmöglichkeiten via Pionierstrasse in die Studien einzubeziehen und die Auswirkungen der Verlagerung aufzuzeigen.

Die Reisezeiten der Busse auf der Zürcherstrasse sollten womöglich beschleunigt werden, müssen aber mindestens dem heutigen Niveau entsprechen. Es ist mindestens mit folgenden Kapazitäten auf der Zürcherstrasse für den öffentlichen Verkehr zu rechnen: Linie 5 im 10

Aufgaben / Themenbereiche	Minutentakt, Linie 1 im 5 Minutentakt, Neue Linie 7 im 10 Minutentakt.
Aufgabe / Themenbereich Planungsfall 2	<ul style="list-style-type: none"> • Auswirkungen für die Abwicklung des Gesamtverkehrs auf der Zürcherstrasse aufzeigen • Möglichkeiten zur Funktionsüberlagerung aufzeigen • Die geforderten MIV-Kapazitäten für die Spitzenstunde ohne häufigen Durchstau zwischen den Knoten abwickeln und Rückstau auf die Autobahn vermeiden • Möglichst unbehindertes Durchkommen der Busse einplanen und für die Fahrgäste einen möglichst direkten Zugang zu den Haltestellen anbieten • Durchgehend gesicherte Veloführung auf der Längsachse und genügend Querungshilfen schaffen • Für Fussgänger ausreichend Raum für Bewegung und Aufenthalt mit hohem Komfort und genügend Querungsmöglichkeiten vorsehen • Die Zufahrten garantieren und allfällige erforderliche Kurzzeitparkplätze vorsehen • Potenzial für zusätzliche Massnahmen bei einer weiteren Verringerung des Gesamtverkehrs aufzeigen

3.5 Funktion / Nutzung

Rahmenbedingung	<p>Aus dem Projekt Töss ging hervor, dass mit der Testplanung die Aspekte der Bereiche Wohnen, Arbeiten und Begegnen thematisiert werden sollen. Für die Aufwertung des erweiterten Strassenraumes zu einem urbanen, attraktiven Lebensraum hat die Funktion und die Nutzung der strassenorientierten Volumen sowie den dahinterliegenden Strukturen eine grosse Bedeutung.</p>
Aufgabe / Themenbereiche	<ul style="list-style-type: none"> • Nutzungsschwerpunkte entlang der Zürcherstrasse untersuchen und definieren • Erarbeiten von Vorschlägen/Anreize zur Förderung von publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen entlang des öffentlichen Strassenraumes



3.6 Planungs- und Baurecht

Rahmenbedingung	<p>Folgende Gesetzesgrundlagen dienen der Testplanung Zürcherstrasse zur Orientierung:</p> <ul style="list-style-type: none">• Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich (PBG);• Kantonaler Richtplan, 1995/2001/2007;• Bau- und Zonenordnung (BZO) der Stadt Winterthur, 2000;• Zonenplan der Stadt Winterthur, 2000.
Aufgabe / Themenbereiche	<ul style="list-style-type: none">• Allfällige Konsequenzen auf die bestehenden rechtlichen Grundlagen aufzeigen



4. Arbeitsunterlagen

Den eingeladenen Planungsteams werden folgende Arbeitsunterlagen zur Verfügung gestellt:

1	Grundlagen in Papierform:
1.1	- Vorliegendes Programm
1.2	- Stadtplan
1.3	- Zonenplan
1.4	- Kommunaler Richtplan
1.5	- Alleenkonzzept Winterthur, 1998
1.6	- Stadtentwicklung Winterthur, Planübersichten 8.10.2007
2	Datensatz auf CD 1⁵
2.1	- AV-Daten
2.2	- Orthophoto
2.3	- Übersichtsplan
3	allgemeine Grundlagen auf CD 2:
3.1	- Vorliegendes Programm
3.2	- Kantonaler Richtplan
3.3	- Bau- und Zonenordnung der Stadt Winterthur
3.4	- Statistisches Jahrbuch (Auszug), 2006/07
3.5	- Stadtentwicklung Winterthur, Planübersichten 8.10.2007
3.6	- Auszüge aus der Entwicklungsstudie Zürcherstrasse, Schlussbericht vom Juni 2007 (bothdiskurs)
3.7	- Zürcherstrasse; Die Geschichte einer Verkehrsachse und ihrer Bebauung, 2006
4	Grundlagen Städtebau / Architektur / Denkmalpflege auf CD 2:
4.1	- Konzeptentwurf «Stadtlicht Winterthur», Städtebauliche Studie und Lichtstrategie, 2007 (Überarbeiteter Entwurf wird für die 2. Phase nachgereicht)
4.2	- Schutzvertrag Sulzerareal, 2003
4.3	- Stadtraum Bahnhof Winterthur, 2007

⁵ Für die Verwendung der Daten ist der Datennutzungsvertrag verbindlich zu beachten. Die Daten dürfen nur im Rahmen des Studienauftrages verwendet werden. Nach Ablauf des Verfahrens müssen die Daten auf sämtlichen Datenträgern gelöscht werden.



5	Grundlagen Verkehr auf CD 2:
5.1	- Regionales Gesamtverkehrskonzept, 2005
5.2	- Stadt Winterthur, Verkehr 2005, Statistische Werte
5.3	- Testplanung Zürcherstrasse, Grundlagenpapier zum Verkehr, 2007
5.4	- Strassenerneuerung Brühleck-Schlosstalstrasse, 2007
5.5	- Übergang Klosterstrasse: Situation und Markierungsplan
6	Grundlagen Freiraum auf CD 2:
6.1	- Freiraumkonzept Brühlberg – Tössfeld
6.2	- Studienauftrag Brühlgutpark
7	Grundlagen Umwelt / Soziales auf CD 2:
7.1	- Verkehrsplanung Winterthur, Lärmbelastung Zürcherstrasse 2004/2007
7.2	- Segregation in der Stadt Winterthur und Umgebung, 2005
7.3	- Projekt Töss, Sozialraumanalyse Stadtkreis Töss, 2005
7.4	- Altlastenverdachtskataster kann auf www.gis.zh.ch eingesehen werden

5. Zwischenbesprechung

5.1 Zielsetzung

Kooperatives Verfahren	Im Rahmen einer Zwischenbesprechung werden im Dialog zwischen den Teams und dem Begleitgremium die Grundkonzepte diskutiert.
Programmüberprüfung	Aufgabe der Zwischenbesprechung ist es, die Aufgabenstellung pro Team anhand der vorliegenden Resultate und den nachfolgenden Diskussionen zu überprüfen.
Aufgabenstellung Phase 2	Nach der Zwischenbesprechung erarbeitet das Begleitgremium die Aufgabenstellung für die Vertiefung der Testplanungsbeiträge und stellt diese den Planungsteams in je einem Kurzbericht zu. Bei Bedarf wird mit jedem Team eine Einzelbesprechung durchgeführt.

5.2 Unterlagen für die Zwischenbesprechung

Darstellungsform Zwischenpräsentation	Die Zwischenpräsentation kann anhand Planprints, Skizzen, Beamerpräsentation, Visualisierungen etc. durchgeführt werden. Die Darstellungsform ist frei. Die Vorstellung erfolgt teamweise (Einzelbesprechung). Technische Präsentationshilfsmittel stehen nur begrenzt zur Verfügung.
Unterlagen Zwischenbesprechung	<p>An der Zwischenbesprechung müssen die Planungsteams dem Begleitgremium mindestens folgende Unterlagen abgeben:</p> <ul style="list-style-type: none">• Plan/Visualisierung Grundkonzept Zürcherstrasse M 1:2'000 (Planungsfall 0: Trendentwicklung Verkehr);• Plan/Visualisierung Grundkonzept Zürcherstrasse M 1:2000 (Planungsfälle 1 und/oder 2);• grobe Abschätzung der räumlichen und verkehrsmengenmässigen Machbarkeit an ein bis zwei Schlüsselquerschnitten;• Erläuterungen und generelle Angaben soweit es dem Verständnis (Plausibilität/Machbarkeit) des Grundkonzepts dient. <p>Zur inhaltlichen Vorbereitung der Zwischenbesprechung werden die Unterlagen im Rahmen eines Vorversandes dem Begleitgremium</p>



abgegeben. Aus diesem Grund sind die Unterlagen bis am **Freitag, 14. Dezember 2007** der Firma Planpartner AG zuzustellen.

5.3 Tagesablauf

Die Einladung für die Zwischenbesprechung und dem genauen Angaben zum Tagesablauf wird den einzelnen Teams zu gegebener Zeit zugestellt.

Es ist vorgesehen, die Präsentation der Grundkonzepte zeitlich gestaffelt durchzuführen.

Den einzelnen Teams ist es freigestellt, an den Präsentationen und der nachfolgenden Diskussion anderer Teams teilzunehmen.



6. Einzureichende Unterlagen

6.1 Umfang und Inhalt

Für die Schlussabgabe sind folgende Unterlagen abzugeben:

	Grundkonzept über das Bearbeitungsgebiet M 1:2000 (Planungsfall 0: Trendentwicklung Verkehr) <ul style="list-style-type: none">- Anordnung Bauvolumen inkl. Aussenraumnutzung- Nutzungs- und Bebauungstypologien innerhalb Baufelder / Bezug zur Umgebung- Frei- und Grünraumkonzept- Verkehrskonzept
	Grundkonzept über das Bearbeitungsgebiet M 1:2000 (Planungsfall 1) <ul style="list-style-type: none">- Anordnung Bauvolumen inkl. Aussenraumnutzung- Nutzungs- und Bebauungstypologien innerhalb Baufelder / Bezug zur Umgebung- Frei- und Grünraumkonzept- Verkehrskonzept- Potenzial Planungsfall 2
	Handlungsfelder (Änderungen der Aufgabenstellung an der Zwischenbesprechung vorbehalten) <ul style="list-style-type: none">- Sofortmassnahmen- kurz-, mittel-, langfristige Interventionen und Massnahmen
	Querschnitte max. 1:500 <ul style="list-style-type: none">- Zürcherstrasse mit erweitertem Strassenraum
	Erläuterungen <ul style="list-style-type: none">- Plan- und/oder Textform mit generellen Angaben zum Grundkonzept und Vertiefungsaufgabe



6.2 Abgabeform und Darstellung

- Sämtliche Elemente der Testplanung sind mit dem Namen der Verfasser/innen sowie dem Vermerk „Stadt Winterthur, Zürcherstrasse Winterthur-Töss, Testplanung 2007/08“ zu bezeichnen.
- Alle Pläne haben das Format A0 (Hoch- oder Querformat) aufzuweisen.
- Sämtliche Pläne sind:
 - derart darzustellen, dass sie gut reproduzierbar sind;
 - mit einem grafischen Massstab und einem Nordpfeil zu versehen.
- Die Pläne sind ungefaltet abzuliefern. Sie dürfen nicht auf feste Materialien aufgezo-gen werden.
- Die Pläne sind 2-fach einzureichen. Zusätzlich sind alle Pläne 1-fach auf A3 verkleinert auf Papier und als PDF auf CD-Rom abzugeben (ohne Anspruch auf Lesbarkeit der Beschriftungen).
- Arbeitsmodelle sind zugelassen.



7. Genehmigung

Das Programm über das Testplanungsverfahren wurde von der Veranstalterin und den Mitgliedern des Begleitgremiums genehmigt.

Winterthur, den 6. September 2007

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



Beilage 1

Testplanung Zürcherstrasse, Grundlagen- papier zum Verkehr

Stadt Winterthur

Testplanung Zürcherstrasse

Grundlagenpapier zum Verkehr

Entwurf

Beteiligte

Bearbeitung Dipl. Ing. Willi Hüsler

Betreuung

Mitarbeiter

IBV W. Hüsler AG

Olgastrasse 4
CH 8001 Zürich

tel +41.44.252.13.23
fax +41.44.252.13.20
email ibv@ibv-zuerich.ch
web www.ibv-zuerich.ch

Inhaltsverzeichnis:

1. Ausgangslage und Aufgabenstellung	3
2. Rahmenbedingungen und Ansatzpunkte für die Testplanung.....	4
3. Das Vorgehen	6
4. Hinweise zur Bearbeitungstiefe und zum Spektrum der Lösungen	7
5. Anhang.....	8

110040_grundlagenpapier_070803.doc / 30.10.2007 / WH / mea

1. Ausgangslage und Aufgabenstellung

Die Zürcherstrasse ist einerseits die wichtigste Ausfallstrasse der Stadt Winterthur zur Autobahn nach Zürich und andererseits die strukturell wichtigste Strasse für das Quartier Töss, das entlang dieser Strasse entstanden ist.

Heute werden weite Teile des Quartier Töss als soziodemographisches Problemgebiet wahrgenommen, das aus sich heraus zu wenig Impulse für eine ausgewogene und bewohnerfreundliche Quartierentwicklung generiert. Aus diesem Grund hat die Stadt Winterthur eine „Entwicklungsstudie Zürcherstrasse“ veranlasst in dessen zweiter Phase die „Testplanung Zürcherstrasse“ vorgesehen ist.

Die bisherigen Analysen haben aus Sicht des Quartiers zu den folgenden Problemschwerpunkten geführt:

- Der stadträumliche Eindruck und der Nutzungsmix im Erdgeschoss sind wenig geeignet, Aktivitäten mit „Bodenhaftung“ im Quartier anzusiedeln. Dazu wird auch das Fehlen von Kurzzeitparkplätzen für Läden bemängelt.
- Die Verkehrsbelastung (ca. 27'000 Fahrzeuge pro Werktag) bringt Lärm und Trennwirkung. Die Strassenquerung für Fussgänger und Velofahrer ist in vielen Bereichen schwierig.
- Es fehlt die Verweilqualität und die Verflechtung in die Tiefe der Quartiere.

Die verkehrliche Hauptaufgabe der Zürcherstrasse wurde bisher nicht grundsätzlich in Frage gestellt. Als Kantonsstrasse hat sie die Funktion des Autobahnzubringers, der Vernetzung mit den anderen Kantonsstrassen und der Entlastung der Quartierstrassen für den lokalen Verkehr. Es scheint, dass die beschränkte Verkehrsflussqualität bei Spitzenbelastungen nicht bemängelt wird, da kapazitätssteigernde Massnahmen zu nicht gewollten Verkehrsverlagerungen führen würden.

Zur Zeit dürfte auftretende Stausituationen auf der Autobahnumfahrungsspanne zu Ausweichverkehr führen, der die Zürcherstrasse belastet. Ferner wird der Ausbau der unteren Vogelsangsstrasse diskutiert. Das würde dem durchlaufenden Verkehr eine alternative Route zur Zürcherstrasse öffnen, aber anderswo auch Probleme schaffen.

Die Zürcherstrasse ist eine starke Bus-Achse und das behinderungsfreie Durchkommen für den Bus war in der bisherigen Planung ein zentrales Anliegen.

Die Zürcherstrasse ist ebenfalls eine Veloroute. Zur Zeit sind diesbezüglich noch einige Mängel auszumachen.

Die Verkehrs- und Aufenthaltsqualitäten für die Fussgänger werden bemängelt und eine diesbezügliche Verbesserung als Grundvoraussetzung für eine Aufwertung des Quartiers genannt.

2. Rahmenbedingungen und Ansatzpunkte für die Testplanung

Für eine verkehrstechnische Standardlösung wären durchgehend die folgenden Querschnittsmasse erforderlich:

3.0 Meter	Fussgänger
1.5 Meter	Velo
3.0 Meter	Bus
3.0 Meter	MIV
3.0 Meter	Streifen für Fussgänger-Querungshilfen und Linksabbiegerspur
3.0 Meter	MIV
3.0 Meter	Bus
1.5 Meter	Velo
3.0 Meter	Fussgänger
<hr/>	
24.0 Meter	Strassenquerschnitt

In diesen Massen sind allfällige Baumalleen oder Parkplätze sowie Lieferplätze nicht berücksichtigt. Das könnte durch das Aufweiten der Trottoirs von 3.0 m auf 4.5 m gelöst werden.

Wie man sich leicht überzeugen kann, bietet die Zürcherstrasse nur punktuell diesen Raum an – es müssen somit andere Lösungen gesucht werden. Insbesondere sind die verkehrlichen Abläufe so zu steuern, dass ein Teil der Strassenräume bzw. Fahrspuren kombiniert genutzt werden können, ohne dass sich die Erreichung der wichtigsten Zielsetzungen wesentlich verschlechtert.

Als wichtigste Zielsetzungen wurden festgelegt:

- Für die Fussgänger: Genügend Raum für Bewegung und Aufenthalt mit hohem Komfort und genügend Querungsmöglichkeiten mit guter Sicherheit.
- Für den Veloverkehr: Durchgehend gesicherte Veloführung auf der Längsachse und Querungshilfen.
- Für den Busverkehr: Möglichst unbehindertes Durchkommen der Busse ermöglichen und den Zugang zu den Haltestellen ohne grössere Umwege für die Fahrgäste anbieten.
- Für den MIV: Die geforderten Kapazitäten für die Spitzenstunde ohne häufigen Durchstau zwischen den Knoten abwickeln und Rückstau auf die Autobahn vermeiden.

- Für die Zufahrt und Kurzparking: Die verlangten Zufahrten garantieren und allfällig verlangte Kurzzeitparkplätze vorsehen.

Zu den „geforderten Kapazitäten für die Spitzenstunde“; Planungsfälle Trend, 0, 1 und 2:

In allen vier Planungsfällen wird davon ausgegangen, dass im Quartier Töss und im Gebiet Sulzer Stadtmitte städtebauliche oder nutzungsmässige Verdichtungen stattfinden. Im Planungsfall Trend führt dies zu einer höheren Belastung des Netzes.

Dass es durchaus Möglichkeiten gibt, den Durchgangsverkehr (ungefähr 15%) in der Zürcherstrasse zu reduzieren (Ausbau der Kapazität der Autobahnumfahrung von Winterthur, Erstellung der unteren Vogelsangsstrasse und weitere Ideen) und diese Testplanung unabhängig von solchen weiträumigen Überlegungen durchgeführt werden soll, werden zwei weitere Planungsfälle vorgegeben.

- Planungsfall 0 bzw. Trend:
Die heutige Spitzenstundenbelastung von 1750 Mfz/Std muss gewährleistet sein. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die tägliche Belastung (in der Grössenordnung) von heute 27.000 Mfz/Tag auf 32.000 Mfz/Tag ansteigen wird.
- Planungsfall 1:
Durch bspw. den Bau der Unteren Vogelsangstrasse kann davon ausgegangen werden, dass der Durchgangsverkehr auf der Zürcherstrasse wegfällt und der Ziel-/Quellverkehr (bezüglich des Umfeldes der Zürcherstrasse) konstant bleibt. Dies bringt eine Reduktion des Verkehrs auf 23.000 Mfz/Tag bzw. eine Spitzenstundenbelastung von 1490 Mfz/Std.
- Planungsfall 2 (optional/alternativ zu 1):
Mit geeigneten Massnahmen wird erreicht, dass der Gesamtverkehr auf der Zürcherstrasse um 20% verringert wird (21.600 Mfz/Tag bzw. Spitzenstundenbelastung von 1400 Mfz/Std). Dabei sind unerwünschte Verlagerungseffekte und Rückstau auf die Autobahn zu vermeiden oder mit flankierenden Massnahmen zu verhindern.

Für die Testplanung ist es unwichtig, mit welchen grossräumigen Netzeingriffen das Umlagern des Durchgangsverkehrs ermöglicht wird. Allerdings muss in der Testplanung sichergestellt werden (nach dem „push und pull“ Prinzip), dass die entsprechende Verringerung des Spitzenstundenverkehrs eintritt.

Schliesslich stellt sich die Frage, welche funktionalen Anforderungen an den Strassenraum aus den jeweiligen Planungsfällen abgeleitet werden können.

3. Das Vorgehen

Die Testplanung wird in zwei Schritten durchgeführt:

Im ersten Schritt entwickeln die Planungsteams Ideen und Grobkonzepte vier Planungsfälle. Diese werden an einem Workshop präsentiert und mit dem Begleitgremium diskutiert. Anschliessend legt das Begleitgremium für jedes Planungsteam fest, welchen Planungsfall es weiterbearbeiten soll und was dabei besonders zu beachten ist.

Im zweiten Schritt werden die ausgewählten Planungsfälle und Lösungsansätze auf der Stufe Planungskonzept weiter konkretisiert, die Kapazitäten werden überschlagsmässig nachgewiesen und die Situation wird visualisiert.

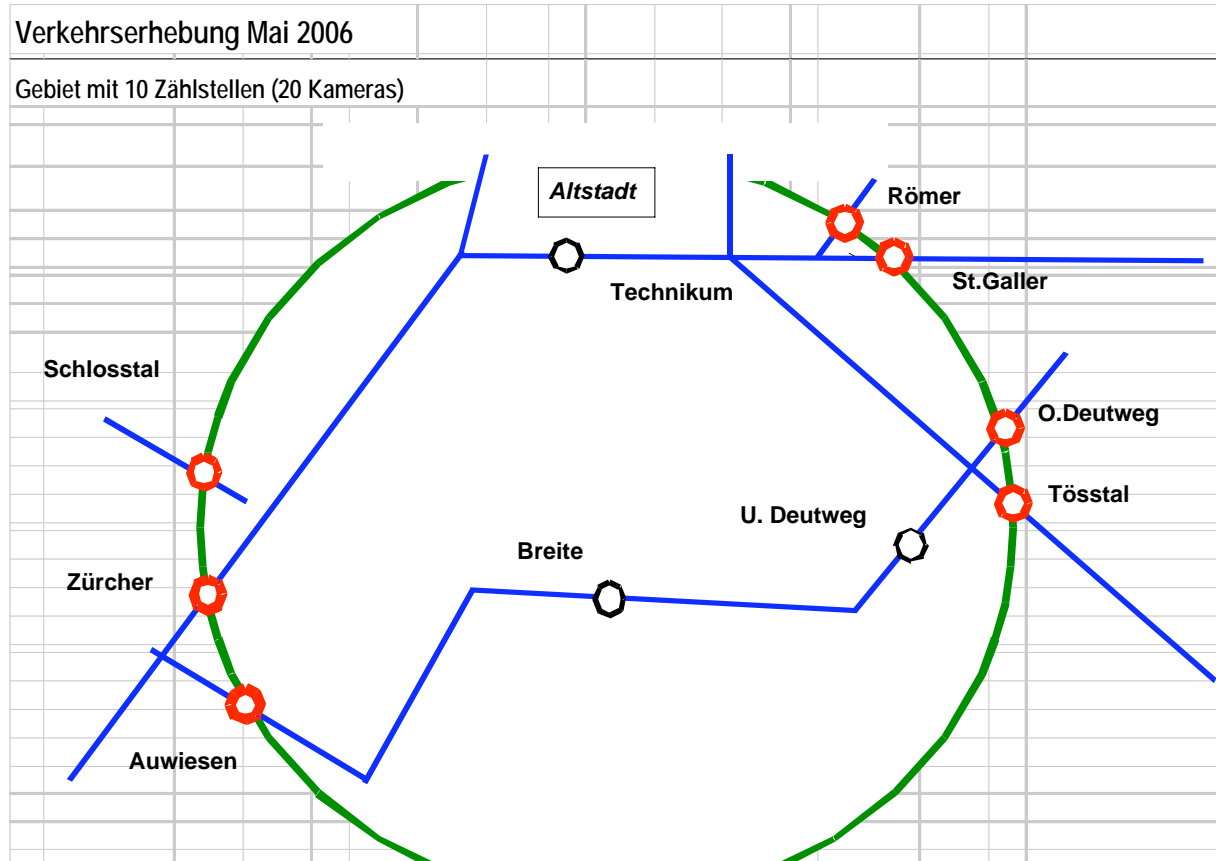
4. Hinweise zur Bearbeitungstiefe und zum Spektrum der Lösungen

Es wird erwartet, dass die vorgeschlagenen Lösungen bis zum Nachweis der räumlichen und verkehrsmengenbezogenen Machbarkeit konkretisiert werden.

Aus den Vorgesprächen hat sich ergeben, dass verkehrliche Lösungen mit Tunnels oder Überführungen nicht konsensfähig sind.

Da es sich um eine Kantonsstrasse handelt, ist die Stadt Winterthur nicht vollständig unabhängig in der Ausgestaltung der Zürcherstrasse. Im Rahmen der Testplanung werden machbare, erprobte oder innovative Vorschläge gesucht, die zur Aufwertung des Quartiers beitragen können.

5. Anhang



Abendspitzenstunde (Mfz)	Total	Technikum	Breite	Schlosstal	"Zielverkehr"	"Quellverkehr"
Zählstelle Zürcherstrasse						
Stadteinwärts	710	165	15	75	455	
In %	100%	23%	2%	11%	64%	
Stadtauswärts	795	120	5	100		570
In %	100%	15%	1%	13%		72%
Total	1505	285	20	175	455	570
In %	100%	19%	1%	12%	30%	38%

Der Durchgangsverkehr der über die Eventuelle Tiefergelegte untere Voggangstrasse geleitet werden kann beträgt 19% von den Durchfahrten, Ziel- und Quellverkehr. Allerdings gibt es auch noch ein Teil Binnenverkehr der hier nicht

gemessen worden ist. Daher ist die Annahme vom Anteil Durchangsverkehr auf 15% beschränkt.



Beilage 2

CD – Rom 1 und 2 mit Arbeitsunterlagen