

Winterthur - Töss Testplanung Zürcherstrasse

Bericht des Begleitgremiums zu den Vertiefungsstudien Verkehr
3. Juni 2009





Inhaltsverzeichnis

VORWORT	4
1. Einleitung.....	6
1.1 Ausgangslage.....	6
1.2 Vertiefungsstudien.....	7
1.3 Zielsetzung und Erwartungshaltung	7
1.4 Betrachtungsperimeter.....	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. Vorprüfung.....	12
3.1 Vorgehen Vorprüfung.....	12
3.2 Allgemeine Erkenntnisse	13
3.3 Vorprüfung AWEL	13
3.4 Mikrosimulation.....	14
3.5 Antrag der Vorprüfung.....	15
4. Würdigung.....	16
Team 1.....	17
Abbildungen.....	22
Team 2.....	24
Abbildungen.....	28
Team 5.....	30
Abbildungen.....	34
5. Beurteilung	36
5.1 Allgemein	36
5.2 Vorgehen.....	36



5.3	Beurteilung.....	37
6	Umsetzung.....	39
6.1	Weiteres Vorgehen.....	39
6.2	Hinweise zur Weiterbearbeitung des Verkehrskonzepts.....	40
7.	Genehmigung des Berichtes.....	42

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

Titelbilder: Ausschnitte aus den 3 Projekten
(25208_13A_090522_Titelbild)

VORWORT

Die Zürcherstrasse ist eine wichtige Lebensader unserer Stadt und Bestandteil des Lebensraums Töss. Diesen Ansprüchen wird sie heute zuwenig gerecht. Das Quartier leidet an der hohen Belastung und dominanten Wirkung des Verkehrs im Strassenraum. Das Zentrum Töss und andere Liegenschaften sind sanierungsbedürftig. Im Quartier ist aber auch viel Dynamik. Die damit verbundenen Chancen müssen noch besser genutzt werden. Die Zürcherstrasse soll wieder ein attraktiver, lebendiger Ort werden. Das Wohnen und das Geschäften entlang der Strasse müssen bessere Bedingungen erhalten.

Die Zürcherstrasse ist der grösste zusammenhängende Freiraum von Töss. Seine Gestaltung, seine Aufenthaltsqualitäten und sein Verhältnis zu den Häusern sind wesentlich für das Quartier. Die wichtigste Funktion des Strassenraums ist und bleibt aber die Bewältigung des motorisierten Individualverkehrs, des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs. Die Verbindungs- und Sammlungenfunktionen der Zürcherstrasse sind für die Stadt und das Quartier unverzichtbar. Der Erschliessungsverkehr wird insbesondere durch die weitere Verdichtung des Sulzerareals nicht abnehmen. Um der Entwicklung gerecht zu werden, müssen primär die Bedingungen für den öffentlichen und Langsamverkehr verbessert werden.

Die Testplanung Zürcherstrasse ist ein Teilprojekt aus dem "Projekt Töss". Auf Vorschlag des Quartiers sind die Stadtentwicklung und das Begleitgremium angetreten, eine ganzheitliche Aufwertung des Raums Zürcherstrasse zu erreichen. Die Formulierung eines städtebaulichen Programms (das "Modul Städtebau") ist zurzeit noch in Arbeit. Der zusammenfassende Synthesebericht und ein Stadtratsbeschluss zur Einleitung der Umsetzungsschritte werden zirka Ende 2009 folgen.

Die Studienergebnisse wurden von den zuständigen Ämtern und Experten genau geprüft und im Begleitgremium ausführlich diskutiert. Das Gremium ist der Auffassung, dass das Konzept des Teams Zweibrücken/Dürig/Topotek1 die gesetzten Ziele am besten erfüllt. Es entspricht den Prinzipien einer zeitgemässen und zukunftstauglichen Verkehrsorganisation im Stadtgebiet. Die "Variante Tieferlegung" hätte eine weitergehende Entlastung von den Folgen des Ver-



kehrs gebracht. Nach ausführlichen Studien wurde aber deutlich, dass dieser Vorschlag mit kaum überwindbaren Schwierigkeiten, insbesondere aufgrund der Grundwassersituation, verbunden ist.

Das gewählte Konzept ist keine Kosmetik, es werden nicht einfach ein paar Bäume gesetzt. Die neue Verkehrsorganisation, eine neue Flächenaufteilung und signifikante Gestaltung bringen wesentliche Vorteile für Töss und Tössfeld-Brühlberg. Die Mitglieder des Begleitgremiums sind davon überzeugt, dass das Konzept eine Chance für ganz Winterthur darstellt.

Ernst Wohlwend, Stadtpräsident

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Situation	Die Zürcherstrasse ist das Rückgrad und charakteristisch für den lebendigen Stadtteil Winterthur-Töss. Der erweiterte Strassenraum war immer ein wichtiger Bestandteil der Modernisierung und Entwicklung des Ortsteils. Die Zürcherstrasse erfüllt ehemals wie aktuell zentrale Erschliessungsaufgaben für die Stadt Winterthur. Heute belastet sie durch ihr hohes Verkehrsaufkommen und die damit verbundenen Begleiterscheinungen (Lärm, Staub, ungenügende Quermöglichkeiten, verkehrsorientiertes Gewerbe, usw.) in einem hohen Masse das Quartier. Durch Defizite in Funktion und Gestaltung vermittelt die Strasse zusätzlich den Eindruck, ein mehr trennendes als verbindendes Element im Stadtgebiet zu sein.
Projekt Töss	Im Jahr 2005 starteten die Stadtentwicklung und drei Fachhochschulen das "Projekt Töss" mit Durchführung einer Reihe von Zukunftskonferenzen. Aus dem Prozess ist eine Serie von Umsetzungsprojekten hervorgegangen, die seither mit Beteiligung der Bevölkerung und "Tösslobby" angegangen werden. Auf der Prioritätenliste des Quartiers wurde die Entwicklung der Zürcherstrasse an zweite Position gesetzt.
Entwicklungsimpuls Töss	Dem Stadtrat Winterthur ist eine qualitative Entwicklung in Töss ein grosses Anliegen. Der "Entwicklungsimpuls Töss" ist ein Schwerpunktprojekt der Regierungsperiode 2006-2010.
Entwicklungsstudie Zürcherstrasse	Mit Hilfe des Projekts "Entwicklungsstudie Zürcherstrasse" – so der Vorschlag aus dem Quartier – sollte ein Prozess angestossen werden, der mittel- bis langfristig zu einer markanten Verbesserung der Lebensqualität entlang der Zürcherstrasse und in den angrenzenden Quartieren führt. Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr sollten erarbeitet, das Erscheinungsbild der Strasse aufgewertet und die Verkehrssicherheit erhöht werden.
Testplanung Zürcherstrasse 1. Stufe	Zwischen November 2007 und März 2008 wurde die erste Stufe einer Testplanung mit fünf beteiligten Planungsteams durchgeführt. Von diesen wurde ein interdisziplinäres Grundkonzept bestehend aus den

	Fachthemen Städtebau/Architektur, Freiraumgestaltung und Verkehr erwartet.
Öffentliche Ausstellung	Die Ergebnisse der ersten Stufe wurden vom 27. Mai bis zum 6. Juni 2008 im Quartier öffentlich ausgestellt. Anschliessend wurde eine breite Vernehmlassung durchgeführt.
Vertiefungsarbeiten	Aufgrund der Erkenntnisse der ersten Stufe und der Stellungnahmen zur Vernehmlassung entschied das Begleitgremium, drei Planungsteams mit der Vertiefung ihrer Studien beauftragt. Ziel dieser Vertiefungsstudien war die Präzisierung des Verkehrskonzeptes mit Machbarkeitsnachweis in Bezug auf Bau und Betrieb.
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 Vertiefungsstudien

Vertiefungsstudien	Die Vertiefungsstudien Verkehr erfolgten auf Basis der bisherigen Erkenntnisse aus dem Testplanungsverfahren und dem Bericht des Begleitgremiums vom 7. Mai 2008. Aufgabe der Vertiefungsarbeiten war die Bereinigung und detaillierte Prüfung der unterschiedlichen Vorschläge und ihrer Machbarkeit als Grundlage für die Realisierungsentscheide zuhanden des Stadtrates. Es wurden folgende Verkehrskonzepte vertieft: <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsmodell mit Mittelstreifen und Baumreihe • Verkehrsmodell mit "unechten" zweispurigen Schmalfahrstreifen • Variante Tieferlegung
2 Zwischenworkshops	Im Rahmen der Vertiefungsphase wurden zwei Zwischenworkshops durchgeführt.

1.3 Zielsetzung und Erwartungshaltung

Zielsetzung	Ziel der Vertiefungen war es, dass aufgrund der Arbeiten das künftige Verkehrskonzept der Zürcherstrasse mit seinen tragenden Gestaltungselementen durch den Stadtrat beschlossen werden kann. Die Erarbeitung erfolgte in enger Abstimmung mit dem Begleitgremium und den zuständigen städtischen und kantonalen Stellen.
-------------	--

**Erwartungshaltung
Verkehrskonzept**

Im Zentrum der Aufgabe stand die Überprüfung und Weiterentwicklung der einzelnen Verkehrskonzepte. Gesucht wurde ein tragfähiges Gerüst, an welchem sich die künftige Entwicklung (Freiraum und Siedlung) entlang der Zürcherstrasse orientieren kann. Dazu musste das Verkehrskonzept schlüssig ausformuliert und seine Funktionalität plausibel nachgewiesen werden.

Die bauliche und betriebliche Machbarkeit musste über den ganzen Perimeter nachgewiesen werden (Nutzung, Verkehrsregelung, Abmessungen, Leistungsbetrachtung, Leitungssituation). Von den Planungsteams wurde ein Etappierungsvorschlag mit der Definition einer ersten Etappe erwartet. Für die erste Etappe waren die Investitionskosten grob abzuschätzen.

**Erwartungshaltung
Städtebau und
Freiraum**

Nur für den Bereich der ersten Etappe waren die konzeptionellen Überlegungen bezüglich Städtebau/Architektur und Freiraum aus der ersten Stufe zu vertiefen und zu verfeinern. Im übrigen Bearbeitungsperimeter waren die bestehenden Konzepte aufgrund der verkehrstechnischen Weiterentwicklung zu plausibilisieren und anzupassen.

1.4 Betrachtungsperimeter

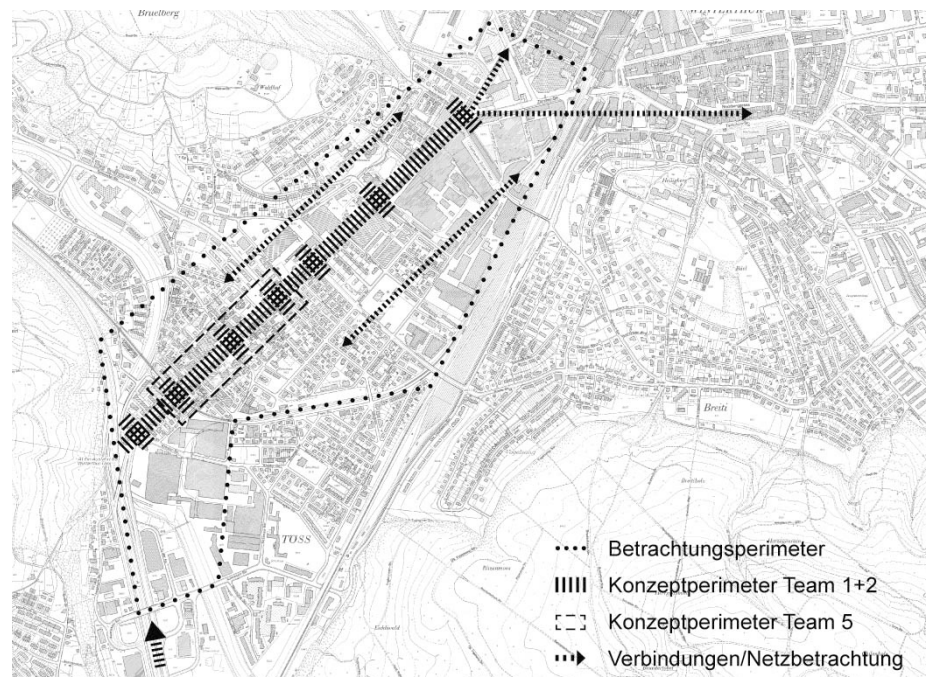
Übersichtplan

Abb. Betrachtungsperimeter analog 1. Stufe Testplanungsverfahren

2. Organisation und Ablauf

2.1 Veranstalterin

Verantwortung	Die Stadt Winterthur war für die Durchführung der Vertiefungsstudien, die Auswahl und die Einladung der teilnehmenden Teams verantwortlich. Somit trägt sie auch Verantwortung für die Erteilung von zusätzlichen Aufträgen im Rahmen dieses Verfahrens.
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 beigezogen.

2.2 Beauftragte Planungsteams

Planungsteams Es wurden folgende drei 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 5¹:

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

¹ Aufgrund der Kompatibilität innerhalb des Gesamtverfahrens behalten die Planungsteams ihre ursprünglichen Teamnummern.

2.3 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), Vorsteher Dep. Technische Betriebe • Mark Würth (Leiter Stadtentwicklung), Moderation • Michael Hauser (Leiter Amt für Städtebau/Stadtbaumeister), Städtebau/Architektur • Stefan Gerber, Amt für Städtebau, Verkehr • Rolf Heusser (Dep. Soziales/Jugenddelegierter), Sozialraum • Lorenz Schmid (Stadtentwicklung), Projektleiter • Thomas Nideröst (Leiter Stadtbuss), Busverkehr • Max Reifler (Leiter Tiefbauamt/Stadtingenieur), Tiefbau
Vertreter Kanton Zürich	<ul style="list-style-type: none"> • Arthur Bachmann, Amt für Verkehr der Volkswirtschafts-direktion, Vertreter Kanton
Delegierte des Quartiers Töss	<ul style="list-style-type: none"> • Roland Meier (Architekt HTL), Vertreter Quartier • Jakob Heusser (Heusser Ofenbau u. keramische Beläge/GGR Kom.präsident Bau und Betrieb), Vertreter Quartier • Walter Muhmenthaler (Sulzer Immobilien AG/Leiter Areal- und Projektentwicklung), Vertreter Grundeigentum
Externe Fachberatung	<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), Beratung und Organisation

2.4 Verfahren / Termine

Startveranstaltung	Die Planungsteams wurden an der Startveranstaltung vom Dienstag, 09. September 2008 über die Ziele und Erwartungshaltung der Vertiefungsstufe orientiert und mit zusätzlichen Planungsgrundlagen ausgestattet.	
Verkehrssimulation	Im Rahmen der Startveranstaltung wurde auf Anregung der Teams beschlossen, dass die einzelnen Verkehrskonzepte mittels einer Verkehrssimulation überprüft und mit dem heute bestehenden Verkehrssystem verglichen werden. Dazu wurde das Büro Erb + Partner Ingenieure AG aus Winterthur beigezogen.	
Zwischenworkshops	Am 14. November 2008 und am 09. Januar 2009 wurden die Zwischenergebnisse dem Begleitgremium vorgestellt und gemeinsam diskutiert. Von den Resultaten der Präsentation und der Diskussion wurden Kurzberichte mit Empfehlungen und weiteren Hinweisen zur Aufgabenstellungen zuhanden der Teams erstellt.	
Zusammenwirken Teams / Erb+Partner	Im Laufe der Vertiefungsphase fand ein regelmässiger Austausch zwischen den Teams und Erb + Partner statt. Diese hatte zum Zweck, dass bei allfälligen Leistungsproblemen interaktiv und gemeinsam nach Verbesserungsmöglichkeiten gesucht werden konnte.	
Schlusspräsentation/ Schlussbericht	Die Vertiefungsarbeiten wurden anlässlich der Schlussveranstaltung am 31. März 2009 von den Teams präsentiert. Die Erkenntnisse und Resultate aus den Vertiefungsstudien und den Hinweisen zum weiteren Vorgehen sind im vorliegenden Schlussbericht dokumentiert.	
Termine	– Startveranstaltung	09. September 2008
	– Zwischenworkshops	14. November 2008 09. Januar 2009
	– Schlussabgabe Unterlagen	20. Februar 2009
	– Vorprüfung	ab 23. Februar 2008
	– Präsentation und Beurteilung	31. März 2009
	– Zustimmung und Freigabe durch den Stadtrat	6. Mai 2009
	– Publikation Bericht	3. Juni 2009

3. Vorprüfung

3.1 Vorgehen Vorprüfung

Die Vorprüfung erfolgte individuell durch die aufgeführten Stellen. Die Resultate wurden von Planpartner AG in einem separaten Bericht z. H. der Beurteilung zusammengefasst.

Die Vorprüfung wurde wie folgt durchgeführt:

Gesamtleitung,
Formale Vorprüfung

- Gesamtleitung und Koordination, formelle Anforderungen: Planpartner AG, Zürich. Diese erfolgte in enger Zusammenarbeit mit der Stadtentwicklung Winterthur.

Individuelle Vorprüfung

- Verkehrssystem (Mikrosimulation Referenzzustand und Projekte): Erb + Partner, Ingenieurbüro Winterthur
- Busbetrieb: Stadtbuss Winterthur
- Motorisierter Individualverkehr: Ingenieurbüro für Verkehrsplanung, Zürich (IBV) und Amt für Städtebau, Winterthur
- Langsamverkehr Velo: Ingenieurbüro für Verkehrsplanung, Zürich (IBV) und Amt für Städtebau, Winterthur
- Langsamverkehr Fussgänger: Ingenieurbüro für Verkehrsplanung, Zürich (IBV) und Amt für Städtebau, Winterthur
- Tiefbau: Tiefbauamt, Winterthur
- Werkleitungen, Entwässerung für Variante Tieferlegung: Stadtentwässerung, Winterthur
- Werkleitungen: Elektro, Telekom, Wasser, Gas: Stadtwerk Winterthur (Koordination durch Planung/Anlagenbau Gas und Wasser)
- Gestaltung: Stadtgärtnerei Winterthur und Rotzler Krebs Partner GmbH, Winterthur
- Städtebau / Baurecht: Amt für Städtebau, Winterthur

- | | |
|----------------------|--|
| Kantonale Vorprüfung | <ul style="list-style-type: none"> • Zweckmässigkeit, Etappierung und Finanzierung – Einschätzung aus kantonaler Sicht: Amt für Verkehr, Kanton Zürich • Beim Projekt Team 5 (Tieferlegung) wurde zur Beurteilung der Eingriffe ins Grundwasser das Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft des Kantons Zürich (AWEL) beigezogen. |
| Auswertung | <ul style="list-style-type: none"> • Auswertung individuelle Vorprüfung, Zusammenfassung: Stadtentwicklung Winterthur und Planpartner AG, Zürich • Zweckmässigkeit: Stadtentwicklung Winterthur und Planpartner AG, Zürich |

3.2 Allgemeine Erkenntnisse

- | | |
|-------------|--|
| Machbarkeit | Die Projekte der beiden Teams 1 und 2 werden durch die Vorprüfenden als machbar eingeschätzt. Mit Ausnahme vom AWEL gilt dies auch für das Projekt von Team 5 (vgl. Kap. 3.3). |
|-------------|--|

3.3 Vorprüfung AWEL

- | | |
|------------------|---|
| Beizug AWEL | Aufgrund der besonderen Lage der Verlängerung der tiefergelegten Zürcherstrasse im Bereich eines Grundwasserleiters von grosser Mächtigkeit wurde für die Prüfung der Bewilligungsfähigkeit das AWEL hinzugezogen. |
| Beurteilung AWEL | <p>Die Tieferlegung der Zürcherstrasse wird vom AWEL aus folgenden Gründen als nicht bewilligungsfähig beurteilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ein Teil der tiefergelegten Zürcherstrasse liegt im Grundwasserleiter und unter dem mittleren Grundwasserspiegel, was nicht mit den umweltrechtlichen Zielsetzungen vereinbar ist. • Grundsätzlich dürfen keine Bauten unter dem mittleren Grundwasserspiegel erstellt werden. Ausnahmen können ausschliesslich in zwingenden Fällen bewilligt werden und nur soweit die unterirdischen Gewässer nicht wesentlich tangiert werden. • Der zur Diskussion stehende abgesenkte Bereich der Zürcherstrasse liegt im Bereich des nutzbaren Tössgrundwasserstroms (Gewässerschutzbereich A_u). Das Unterführungsbauwerk fundiert auf etwa 426.7m ü. M. (ohne Bauhilfsmassnahmen). |

- Der südwestliche Teil des Bauwerks liegt im Randbereich des unterirdischen Gewässers und wäre mit entsprechenden Ersatzmassnahmen grundsätzlich machbar.
- Der nordöstliche Teil liegt auf einer Länge von rund 100m im eigentlichen Grundwasserleiter und bis zu 2.8m unter dem mittleren Grundwasserspiegel von ca. 429.5m ü. M..

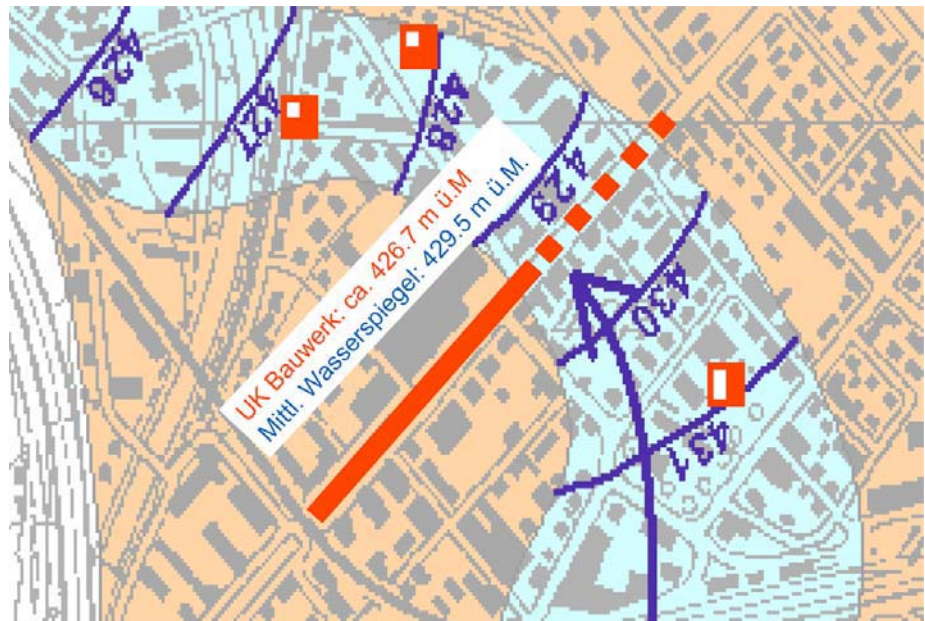


Abb. Visualisierung AWEL basierend auf Grundwasserkarte vom Kanton Zürich
gestrichelte Linie: Ungefähre Lage der Rampe Nord

Fazit AWEL

Das geplante Vorhaben ist mit den umweltrechtlichen Zielsetzungen nicht vereinbar. Da keine zwingende Ausnahmesituation besteht.

3.4 Mikrosimulation

Verkehrssimulation

Die Firma Erb + Partner, Ingenieurbüro Winterthur, hat für den Referenzzustand und für alle drei Projekte Verkehrssimulationen durchgeführt und im Programm VISSIM ausgewertet. Dabei wurde die Leistungsfähigkeit der vorgeschlagenen Verkehrssysteme anhand der heutigen Spitzenstundenbelastung überprüft. Ergänzend dazu wurde eine Sensitivitätsbetrachtung zur Bewältigung leicht höherer Verkehrsmengen durchgeführt.

Ergebnisse der Simulation

Die Erkenntnisse der Verkehrssimulation wurden von Erb + Partner in einem separaten Bericht zusammengefasst. Auf die Ergebnisse der letzten Überprüfung durch Erb + Partner konnte von den Teams im



Rahmen der Vertiefungsarbeiten nicht mehr reagiert werden. Diese zeigen auf, dass in einzelnen Bereichen noch Handlungsbedarf besteht, welcher im Rahmen einer nachfolgenden Vorprojektierung zu lösen ist.

Kapazität
Team 1

In Bezug auf die Anzahl Fahrten des motorisierten Individualverkehrs führt der Projektansatz von Team 1 in der vorliegenden Form zu einer Plafonierung oder geringfügigen Kapazitätsabnahme. Die Zielsetzung der Gewährleistung des Ist-Zustandes wird knapp verfehlt, was aber aus Sicht der Verkehrsexperten im Rahmen der Projektierung korrigiert werden kann.

Stellenwert der
Simulation

Eine Simulation entspricht nie genau dem realen Verhalten auf der Strasse. Mit VISSIM ist eine relativ genaue Nachbildung des Verkehrs auf einer Strasse möglich. Bei einem komplexen Strassenzug wie der Zürcherstrasse sind aber einer Simulation Grenzen gesetzt.

3.5 Antrag der Vorprüfung

Die Vorprüfung beantragt dem Begleitgremium alle drei eingereichten Vertiefungsstudien zur Beurteilung zuzulassen.



4. Würdigung



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

Anna Lundquist

Kathrin Weber

Stefano Boccardo

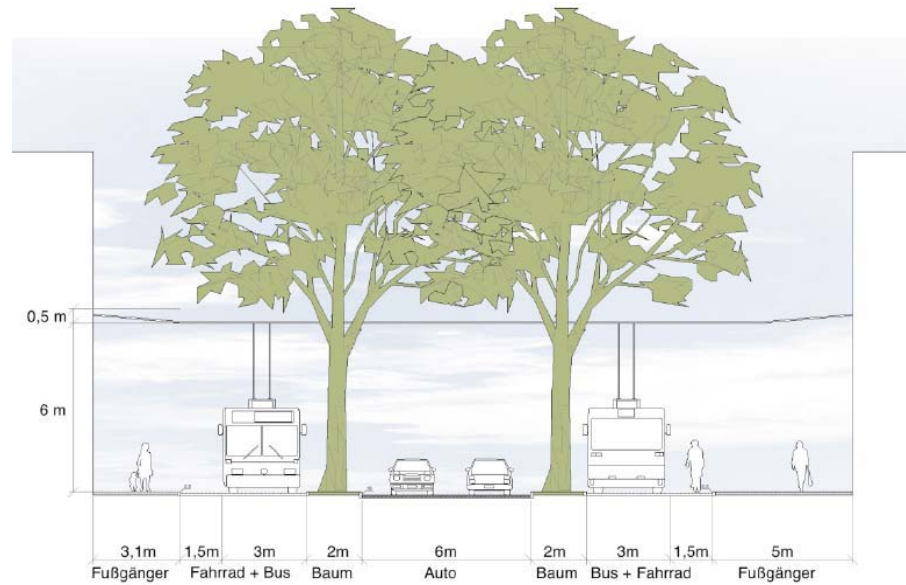
Verkehrsplanung

Klaus Zweibrücken Verkehrs- und Raumplanung, Zürich

Klaus Zweibrücken

Grundidee

Die Grundidee besteht darin, den Strassenraum von der Mitte her nach Aussen zu entwickeln und umzugestalten. Das Projekt zeigt eine Vision der Zürcherstrasse, die in weiten Teilen von einer beidseitigen Platanenallee, welche sich zur Strassenmitte hin orientiert, begleitet wird. Der Vorschlag schafft eine innige Verwebung der Strasse mit dem Stadtraum, flankiert von viel Grün, und bewirkt einen Imagegewinn für das Quartier. Das Alleekonzept der Stadt Winterthur wird situativ umgesetzt. Die Farbahnen des individuellen motorisierten Verkehrs werden konsequent vom öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr getrennt. Die dem Quartier zugeordneten Flächen werden optisch sehr stark erweitert. Die flexible Querschnittsbehandlung schafft einen angenehmen Rhythmus und gute Voraussetzungen für die Etappierung.



Verkehrskonzept

Im Regelquerschnitt wird dem motorisierten Individualverkehr je Richtung ein durchgehender Fahrstreifen zur Verfügung gestellt. Abgetrennt durch zwei Baumstreifen sind beidseitig separate Busspuren und Velostreifen vorgesehen, was zu einer verbesserten Fahrplansicherheit für den Bus und zu erhöhter Sicherheit für das Velo führt. Dem Fussgänger stehen – abhängig von der Grösse der Gebäudevonzonen – unterschiedliche breite Seitenbereiche zur Verfügung. Der Bereich für die Fussgänger vergrössert sich durch das Fehlen eines herkömmlichen Trottoirs optisch bis zur Baumallee. Der eigentliche Gehwegbereich variiert zwischen drei bis fünf Metern. Die Querungsbedingungen werden durch die Neuordnung des Strassenquerschnittes (kürzere Querungswege), zusätzliche Fussgängerübergänge und Diagonalquerungen an drei Knotenpunkten mittels „scramble“ (Alles-Rot-Schaltung) verbessert.

Mit der konsequenten Trennung des motorisierten Individualverkehrs von Bus und Velo, erhalten diese über weite Strecken eine eigene Fahrspur und somit hohe Priorität. Dies entspricht der erwünschten Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs.

Freiraumkonzept

Die Verfasser der Studie zeigen ein Bild, welches durch das Element der Baumreihen sofort positive Emotionen weckt. Es wird damit eine Rückeroberung des Freiraums postuliert, auch wenn diese zum grossen Teil nur optisch gelingt. Insbesondere in den Abschnitten, in welchen eine Doppelbaumreihe realisiert werden kann, wird dieser Ein-

griff zu einer starken Aufwertung des Strassenraums und somit des Images führen. Die städtische Hauptachse erfährt mit der vorgeschlagenen Gestaltung ein adäquates Erscheinungsbild und schafft eine stark verbesserte Aufenthaltsqualität. Aufgrund der notwendigen Aufastung auf sechs Meter (Gewährleistung Lichtraumprofil) entsteht insbesondere auf der Fussgänger- bzw. Erdgeschossenebene ein spezieller, geschützter Stadtraum. Durch die Lage der Baumreihen wird der Verkehrsraum der effektiven MIV-Fahrspur optisch stark eingengt. Hingegen wird der Bereich für den Langsamverkehr mit den Gebäudevorzonen, der Velospur und der angrenzenden Busspur offen. Die Zonierung wird durch eine farbliche Differenzierung des Asphaltbelags verstärkt. Die Dauerhaftigkeit der Farbwirkung ist allerdings fraglich.

Die vorwiegend beidseitig geführten Baumreihen sind das prägende Gestaltungselement. Wichtig ist, dass ein Kontinuum entsteht, welches die versprochene Stärke auch einlösen kann.

Umwelt

Aufgrund der im Prinzip gleich bleibenden Verkehrsbelastung werden die verkehrstechnischen Umweltfaktoren insgesamt kaum verändert. Die Bündelung des motorisierten Individualverkehrs in der Strassenmitte und leichte Verstetigung des Verkehrsflusses bewirken eine kaum wahrnehmbare Abnahme der Lärmimmissionen. Es ist zu erwarten, dass sich die Baumstreifen positiv auf das Mikroklima auswirken. Der Bodenhaushalt profitiert, in Abhängigkeit von der Materialisierung, zudem von den neuen Versickerungsflächen.

Zentrum Töss

Im Bereich Zentrum Töss entsteht mittels eines einheitlichen Belags (Ortbeton) ein neuer Platz. Die heutige Unterführung wird aufgehoben. Das hohe Verkehrsaufkommen wird jedoch die Erlebbarkeit des Platzes stark einschränken. Die Betonung der Querrichtung steht auch in einem gewissen Widerspruch zur Ausrichtung der Baumreihen. Der Vorschlag, die „obere“ Platzebene des Zentrums stärker einzubeziehen, ist oberflächlich und dekorativ.



Abb. Ausschnitt Zentrum Töss aus Situationsplan

Die Aufwertung des Bereichs Zentrums Töss an sich ist richtig erkannt und von grosser Bedeutung. Die Platzgestaltung kann in die richtige Richtung führen. Der eigentliche Mehrwert müsste aber durch die Aufwertung im Bereich vor dem Zentrum und im Gebäude geschaffen werden. Auf der gegenüberliegenden Strassenseite fehlt noch ein Gestaltungsschwerpunkt.

Etappierung

Die erste Etappe von der Bahnunterführung bis zur Schlosstalstrasse ist gut gewählt und bringt bereits in dieser frühen Phase einen grossen Imagegewinn. Die Schnittstelle im Bereich Schlosstrasse (inkl. oder exkl. Knoten) sowie auch eine Erweiterung bis zur Klosterstrasse sind zu prüfen. Die Umgestaltung weiterer Abschnitte in einzelnen Etappen ist möglich und berücksichtigt gleichzeitig die Lebensdauer der erst kürzlich sanierten Strassenabschnitte.

Die Umsetzung der beiden Baumreihen entlang der ganzen Zürcherstrasse wird als langfristiges Ziel postuliert, da sie den Abbruch einiger Liegenschaften bedingt.



Grobkostenschätzung Die Kosten für die erste Etappe wurden auf ca. 4.6 Mio. CHF geschätzt. In dieser Kostenschätzung wurden nicht alle relevanten Kosten berücksichtigt. Der Perimeter für die erste Etappe muss zudem noch präzisiert werden.

Die Realisierung einer Baumallee bedingt Eingriffe in den Untergrund der Strasse. Die Baumpflanzung und deren Unterhalt sind anfänglich kostenintensiv, da es spezielle Massnahmen zur Sicherung des Wurzelraumes und bereits auf sechs Meter aufgeastete Bäume benötigt. Die daraus entstehenden Kosten sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht genau abschätzbar.



Abbildungen



Abb. Situationsplan

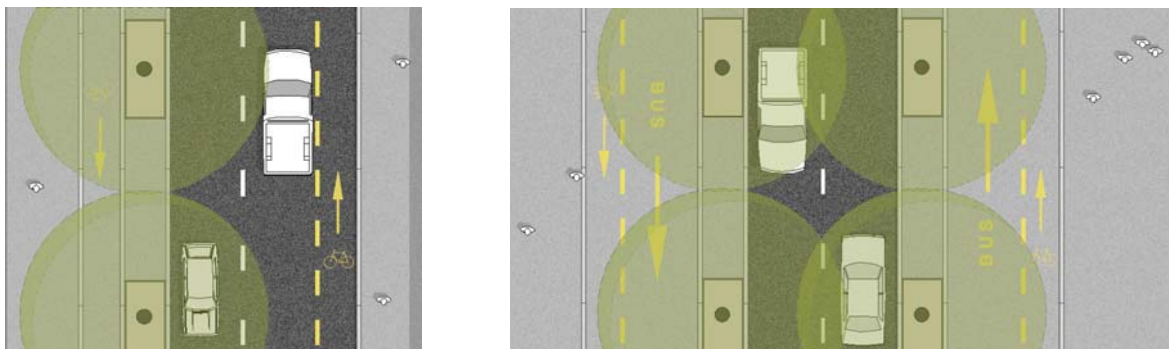


Abb. Flächenaufteilung im Grundriss (Teil- und Vollausbau)

Abb. Wachstumsphasen der Bäume

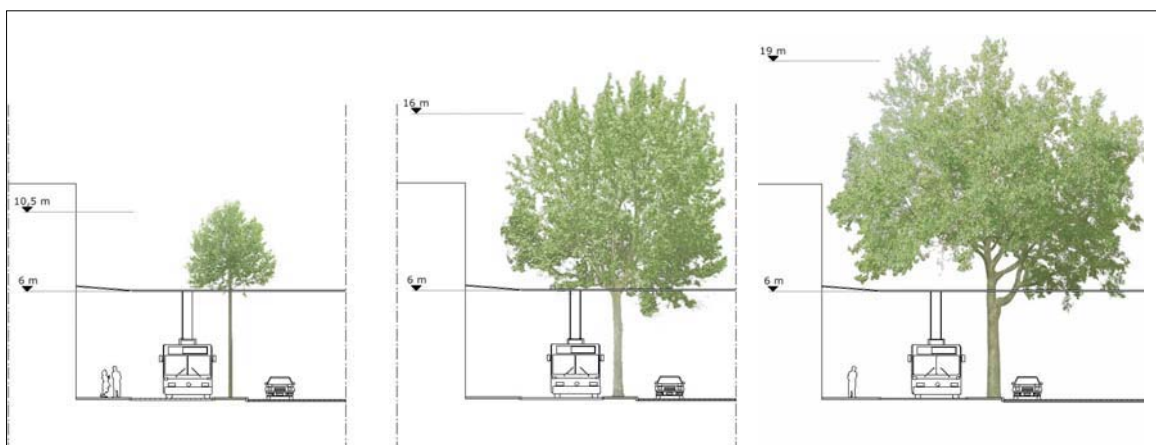


Abb. Wachstumsphasen der Bäume



Abb. Visualisierung Zentrum Töss



Abbildungen links / rechts:
Visualisierung einseitige Baumreihe
Visualisierung doppelte Baureihe



Team 2

Städtebau/
Architektur

Güller Güller architecture urbanism, Zürich / Rotterdam

Michael Güller

Mathis Güller

Ekaterina Nozhova

Clara Prosdocimo

Luiz Santos

Landschafts- und
Freiraumplanung

Westpol Landschaftsarchitekten, Basel

Andy Schönholzer

Karoline Anacker

Verkehrsplanung

Metron Verkehrsplanung, Bern / Brugg

Ueli Weber

Monika Saxer

Marc Schneiter

Thomas von Kaenel

Michael Liebi

Elmar Brühlhart

Grundidee

Vorgeschlagen wird ein Verkehrskonzept mit unechten zweistreifigen Schmalfahrbahnen und einem durchlaufenden, multifunktionalen Mittelstreifen, welcher als durchgehende Querungshilfe für Zufussgehende angeboten wird. Eine weitere Verbesserung der Querbarkeit soll mit kürzeren Umlaufzeiten an den Lichtsignalanlagen erreicht werden, welche durch die erhöhte Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems ermöglicht werden. Der gestalterische Ansatz im öffentlichen Raum entlang der Strasse ist sehr zurückhaltend und konzentriert sich auf einige wenige Elemente. Die städtebauliche Erneuerung soll mittels Versatz der Baulinie an die Gebäudevorderkante des Altbaubestandes gefördert werden.

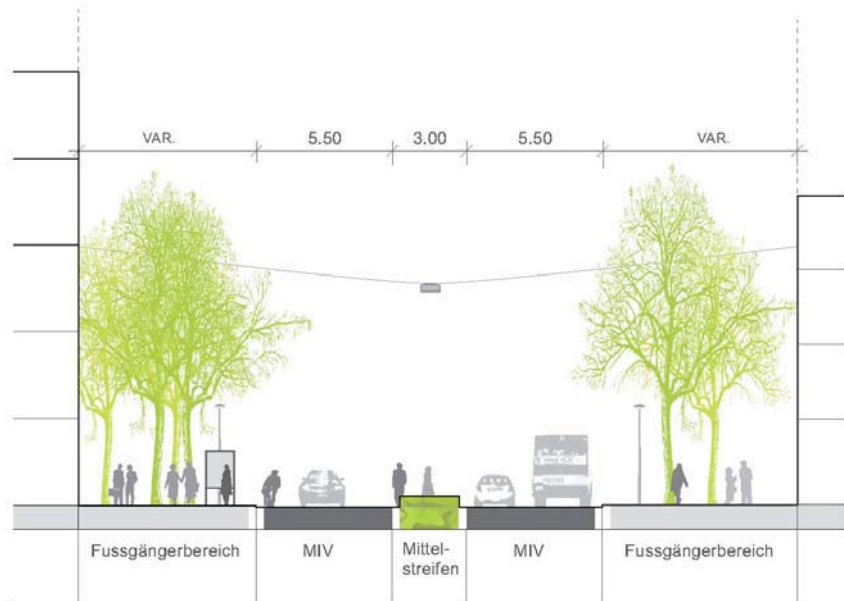


Abb. Situation Strassquerschnitt

Verkehrskonzept

Das gewählte Verkehrssystem ist einfach und klar. Es bewältigt die heutigen Verkehrsmengen und weist sogar ein zusätzliches Potential an Kapazitäten aus. Diese Tatsache birgt jedoch auch das Risiko von Mehrverkehr und zusätzlichem Lärm. Die Fahrbahnstreifenbreite beträgt 5.5 Meter und ist wahrscheinlich eher knapp bemessen. Ob diese Breite, insbesondere bei den Abbiegebeziehungen und der hohen Busdichte ausreichend ist, bleibt offen. Eine konsequente OeV-Bevorzugung ist für die Gewährleistung der künftigen Erschließungsgüte in diesem Projekt Voraussetzung. Das System der Mittelzone ist sehr flexibel und nimmt sowohl Funktionen des Langsamverkehrs (Querungshilfe) als auch des motorisierten Individualverkehrs (Linksabbiegebeziehungen) auf. Diese ist als sichere Querungshilfe stellenweise baulich geschützt. Die Veloführung ohne eigene Velospur erscheint nicht optimal und bedingt teilweise ein Ausweichen aufs Trottoir. Zudem ist das Velo im Bereich der Lichtsignalanlagen benachteiligt.



Abb. Visualisierung Querungshilfe

Das Team präsentiert ein Verkehrskonzept, welches dem heutigen verkehrsplanerischen Trend entspricht („Berner Modell“). Das klare System mit zweistreifigen Schmalfahrbahnen und einem multifunktionalen Mittelstreifen ermöglicht ein hohes Mass an Flexibilität. Es beinhaltet jedoch auch noch weiteren Optimierungsbedarf, insbesondere bezüglich Querschnittsdimensionierung und für den Veloverkehr.

Freiraumkonzept

Der Mittelstreifen bietet ein hohes Potential, das allerdings nur angedacht wurde. Der gewählte Ansatz bringt eine nur geringe gestalterische Aufwertung und erfüllt die Zielsetzung in Bezug auf den gesuchten Mehrwert im Freiraum nicht. Der „Gartenstadtbezug“ mit dem Bodenmuster und grünem Beton wirkt aufgesetzt. Die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten geht zu Lasten grosszügiger Hausvonzonen und somit des Bewegungsraums der Zufussgehenden. Die „Gartenstadt-Strategie“, mit gestreuten, situativ gesetzten Bäumen, ist adäquat zur übergeordneten Bedeutung der Stadtachse. Es besteht die Befürchtung, dass die Mittelzone vom Verkehr vereinnahmt würde und die Rückeroberung eines Teils des öffentlichen Raums dadurch nicht gelingt. Das Beleuchtungskonzept baut auf der bestehenden Strassenbeleuchtung auf und ergänzt diese an den wichtigen Stellen (Übergänge, Trottoire, usw.) mit Werfern. Diese zurückhaltende Strategie wird als spannend und zielführend empfunden.

Der vorgeschlagene Gestaltungsansatz bleibt im Ansatz stehen und vermittelt atmosphärisch eine bescheidene Gesamtwirkung. Dies lässt vermuten, dass der Nutzen bzw. der Gewinn für das Quartier zu gering ist.



- Etappierung** Die erste Etappe umfasst Massnahmen im Abschnitt Zentrum Töss bis zur Kreuzung Brühleck. Dabei wird das Betriebskonzept mit dem Mittelstreifen vollständig umgesetzt. Im Bereich des Zentrums wird der gesamte Strassenraum von Fassade bis zur Fassade und im Bereich Brühleck der ganze Platz neu gestaltet.
- Umwelt** Aufgrund der im Prinzip gleich bleibenden Verkehrsbelastung werden die Umwelteinflüsse insgesamt nur marginal verändert. Das Potential an zusätzlichen Verkehrskapazitäten birgt ein Risiko für zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen. Während den Spitzenstunden führt das Mischverkehrs-System zu einer Verstärkung des Verkehrsflusses, was sich günstig auf die Lärmentwicklung auswirkt. Während den Randzeiten ist infolge der überbreiten Fahrbahnen mit dem gegenteiligen Effekt zu rechnen.
- Grobkostenschätzung** Die Kosten für die erste Etappe wurden auf ca. 10.8 Mio. CHF geschätzt. Diese fallen aufgrund des grösseren Eingriffperimeters höher als bei Team 1 aus. Nicht in der Schätzung enthalten sind die Kosten für notwendige Massnahmen an Fahrleitungen, Beleuchtung, bestehenden Gebäuden, Werkleitungen und für einen Landerwerb.



Abbildungen



Abb. Situationsplan



Abb. oben / unten:
Visualisierungen Zentrum Töss
Visualisierungen Zürcherstrasse



Abb. oben / unten:
Schlüsselbereich Brühleck
Schlüsselbereich Zürcherstrasse 90

Team 5

Städtebau/
Architektur

Architekten Kollektiv AG
Kisdaroczi Jedele Schmid Wehrli, Winterthur

Jozsef Kisdaroczi, dipl. Architekt ETH SIA

Lea Moser, dipl. Architektin ETH SIA

Martin Kisdaroczi, Grafiker

Verkehrsplanung

Ingenieurbüro Bürkel Baumann Schuler
Ingenieure+Planer AG, Winterthur

Martin Stauber, dipl. Ingenieur ETH SIA

Sibille Näf, dipl. Ingenieurin ETH SIA

Walter Baumann, dipl. Ingenieur ETH SIA

Remo Gubelmann, Tiefbauzeichner

Grundidee

Mit der Schaffung einer neuen Begegnungszone beim Zentrum Töss zeichnet das Team die starke Vision eines verkehrsberuhigten, verbindenden Freiraumes. Mit der Verlegung des Durchgangsverkehrs in Tieflage wird der Verkehr auf der Begegnungszone auf schätzungsweise 30 % reduziert. Im Quartier müssen Umlagerungseffekte in Kauf genommen werden. Die noch stärkere Trennung in verschiedene Funktionsebenen und Verunklärung der Stadtebene wird als problematisch beurteilt. Für den Autofahrer stellt sich der Stadteingang als Tunnelsituation dar.

Töss wächst im Abschnitt der Begegnungszone stärker zusammen und isoliert sich teilweise von der Umwelt. Im sensiblen Abschnitt zwischen der Emil Klöti- und Schlosstalstrasse wird das Quartier von einer neuen Rampe durchschnitten.



Abb. Ausschnitt Situationsplan

- Verkehrskonzept**
- Das zentrale Element ist die rund 500m lange neue Begegnungszone beim Zentrum Töss. In der Begegnungszone gilt allgemein Tempo 20. Fussgänger geniessen den Vortritt.
- Das künftige Verkehrsaufkommen im Bereich Zentrum wird durch die Tieferlegung maximal reduziert, wobei ein Restverkehr (ca. 650 Autos in der Abendspitzenstunde; das sind rund 30 % der heutigen Längsdurchfahrten) die Begegnungszone tangieren wird. Weiter führt die Verlängerung der Rampe zu diversen Umwegfahrten der Quartierbewohner und der Anlieferung. Der Ziel- und Quellverkehr stadtauswärts würde zu wesentlichen Teilen neu via Klosterstrasse-Reutgasse-Stationsstrasse geführt (Verdoppelung in der Stationsstrasse, Busführung neu via Poststrasse).
- Der Vorschlag bedingt eine Reihe von Anpassungen beim heutigen Busbetrieb. Neu wird die Buslinie 1 zur einzigen direkten Verbindung ins Stadtzentrum und würde künftig im Bereich des Zentrums gewendet. Dies wird durch eine Schlaufe zum Bahnhof Töss ermöglicht. Dafür muss die Poststrasse aufgeweitet und das Tempo 30-Regime aufgehoben werden. Die Option einer künftigen Weiterführung der Linie 1 zum Rieterareal entfällt. Als neuer Umsteigepunkt auf die Buslinien 5, 11 und 660 werden Haltestellen im Bereich Kreis Klosterstrasse mit einer Distanz von rund 300 Metern vom Zentrum vorgeschlagen.
- Die Tieferlegung, verbunden mit der Schaffung einer Begegnungszone an der Oberfläche, ist auf den ersten Blick bestechend. Das Projekt hat jedoch, verglichen mit der heutigen Situation, Nachteile für den umliegenden Quartierverkehr und Einschränkungen für die bestehenden und künftigen Busverbindungen.
- Grundwasser**
- Bereits zu Beginn der Vertiefung stand fest, dass die Verlängerung der Tieferlegung in den Haushalt des Tössgrundwasserstoms eingreift. Das konkrete Ausmass des Eingriffs und die umweltrechtlichen Konsequenzen wurden jedoch unterschätzt. Im Rahmen der Vorprüfung konnte eine erste Beurteilung durch die zuständigen kantonalen Amtsstellen durchgeführt werden. Diese hat ergeben, dass eine Bewilligung aus Sicht des Grundwasserschutzes nicht in Aussicht gestellt werden kann (vgl. Vorprüfung Kap. 3.3).
- Freiraumkonzept**
- Der gestalterische Ansatz mit den linearen Baumalleen entlang der platzartigen Begegnungszone und einem schlichten fassadenbündi-

gem Band, welches durch einzelne Granitsteinplatten strukturiert ist, schafft eine klare Zonierung und wirkt grosszügig. Der genaue Einfluss des Restverkehrs auf die Begegnungszone bleibt offen. Anstelle der gewählten strassenartigen Platzgestaltung wäre der Freiraumcharakter stärker auszuzeichnen.

Der grösste Mehrwert entsteht im Prinzip im Bereich nördlich angrenzend an die Bahnlinie (Aufhebung Rampe Nord). Der Vorschlag für einen niveaufreien Bahnübergang für den Fuss- und Veloverkehr wird sehr positiv bewertet (analog Team 1). Die Massnahme bewirkt auch eine stärkere Frequentierung, die dem Gewerbe zugute kommt. Die Gestaltungsvorschläge für diesen Raum sind aber nur anskizziert und vermögen nicht zu überzeugen.

Mit dem aufgezeigten Gestaltungsrepertoire wird das gewonnene Freiraumpotential der Begegnungszone insgesamt nur ungenügend ausgeschöpft.

Die platzartige Erweiterung der Begegnungszone im Bereich Emil-Klöti-Strasse schafft einen attraktiven Quartierplatz, abgewandt von der Zürcherstrasse (Vorschlag von Team 3). Dies bedingt einen Teilabbruch des Zentrumsbaus und eine „bauliche Verdichtung nach innen“ (Kompensation der EG-Nutzfläche). Die Parkplätze im 1. Obergeschoss entfallen.

Umwelt

Die Eingriffe in den Haushalt des Bodens (Beeinträchtigung des Tössgrundwasserstroms) und der massive bauliche Aufwand sind negativ zu werten. Die rund dreijährige Bauzeit mit Verkehrsbehinderungen belastet das Quartier. Die Reduktion des Verkehrs auf der Begegnungszone (30 % der heutigen Verkehrsmengen) und das Tempo 20-Regime bewirken lokal eine starke Lärmreduktion um rund 6 dB. Es entstehen Umlagerungseffekte ins Quartier (insb. Mehrbelastung Stations- und Poststrasse). Die Luftschadstoffbelastung wird an den Tunnelportalen lokal konzentriert, insgesamt ergibt sich keine Entlastung.

Städtebau

Es wurden Aussagen zum Städtebau gemacht, die in den Pflichtenheften nicht verlangt waren.

Der städtebauliche Ansatz mit einer Verpflichtung zur geschlossenen Bauweise im Erdgeschoss widerspricht der eigentlichen Zielsetzung, die Quartiere besser zu verbinden und in die Tiefe hinein zu entwi-

ckeln. Die 2. Bautiefe würde dadurch von der Begegnungszone abgeschnitten.

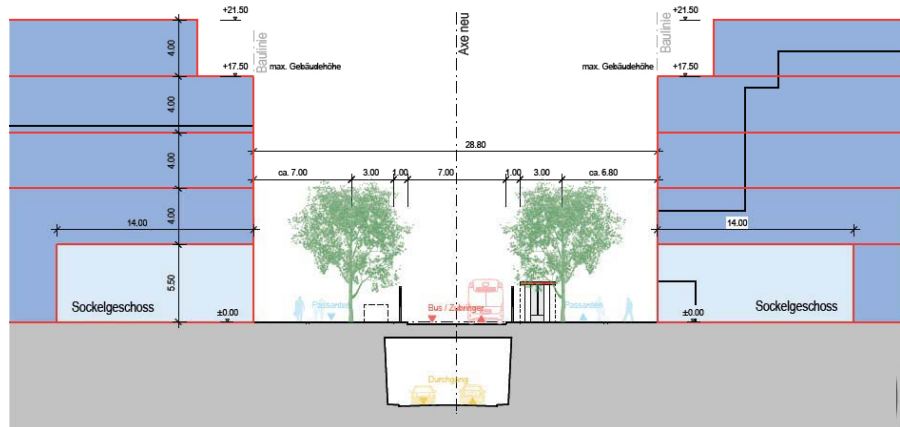


Abb. Vorschlag Studie Verdichtung im Bereich Zentrum

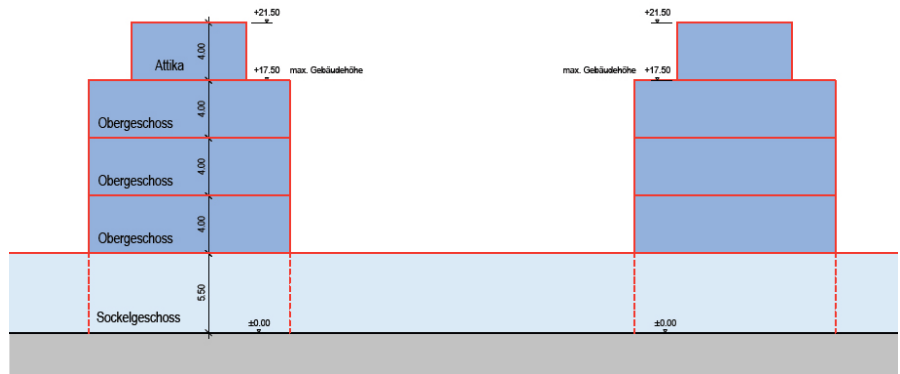


Abb. Durchgehendes Sockelgeschoss

- Etappiierung** Die Tieferlegung ist nicht sinnvoll zu etappieren. Als starke Einschränkung für alle Verkehrsteilnehmenden ist die lange Bauphase (ca. 3 Jahre) zu nennen. Während dieser Phase wäre die Zürcherstrasse nur eingeschränkt befahrbar.
- Grobkostenschätzung** Die Baukosten werden auf CHF 44 Mio. (Anlagekosten CHF 51 Mio.) geschätzt. Das Kosten-/Nutzenverhältnis wird aufgrund der geringen Eingriffstiefe (allerdings am richtigen Ort) kritisch beurteilt.
- Beitrag zum Gesamtprozess** Der Vorschlag präsentiert eine starke Vision zur Schaffung eines verbindenden Freiraums im Zentrum Töss. Diese lässt sich aber insbesondere aufgrund der Grundwasserproblematik nicht realisieren. Für den Gesamtprozess stellt die Studie einen wichtigen Beitrag dar, der sich über das Thema hinaus in die Testplanung eingebracht und wichtige Bedürfnisse des Quartiers aufgezeigt hat. Es obliegt nun der weiterführenden Planung diese zu integrieren.



Abbildungen

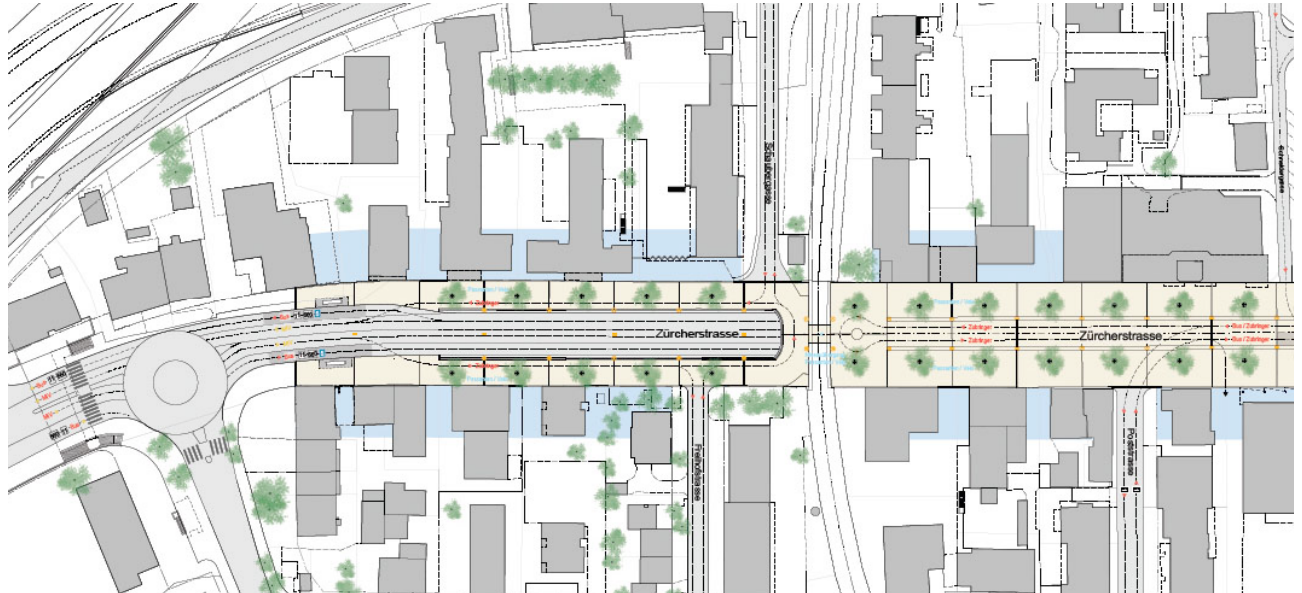


Abb. Situationsplan



Abb. Visualisierung Zentrum Töss

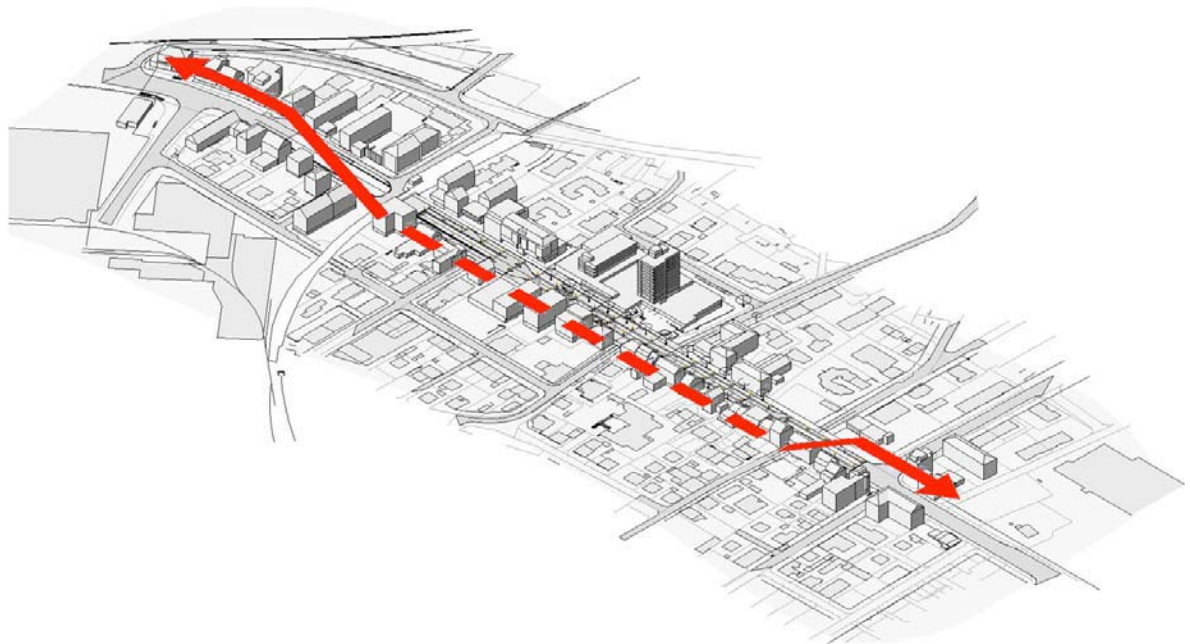


Abb. Schematische Darstellung der Tieferlegung

5. Beurteilung

5.1 Allgemein

Dank

Die Veranstalterin und das Begleitgremium stellen fest, dass die Durchführung der Vertiefungsstudien für einzelne Verkehrskonzepte zielführend war. Die Resultate zeigen, dass sämtliche Teams die an sie gestellten Anforderungen erfüllen konnten und eine fundierte Basis für die Beurteilung erarbeitet haben. Alle Beiträge sind von hoher fachlicher Qualität. Insbesondere das zur Weiterbearbeitung empfohlene Verkehrskonzept stellt ein tragfähiges Grundgerüst für einen künftigen, attraktiven Strassenraum Zürcherstrasse dar.

Die Veranstalterin und das Begleitgremium danken den Verfasserinnen und Verfassern der Vertiefungsstudien für die intensive Auseinandersetzung mit der anspruchsvollen Aufgabe.

Hohes Potential

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

5.2 Vorgehen

Datum / Ort

Die Beurteilung fand am 31. März 2009 im EG Saal an der Technikstrasse 81, in Winterthur statt.

Zulassung aller Studien

Die Vorstellung der Ergebnisse der Vorprüfung fand unter Ausschluss der Teams statt. Gestützt auf den Vorprüfungsbericht hat das Begleitgremium alle drei Projekte zur Beurteilung zugelassen. Die in Aussicht gestellte Entschädigung gemäss Pflichtenheft vom 09. September 2008 konnte somit ausbezahlt werden.

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.



5.3 Beurteilung

Keine fixen Kriterien Die Beurteilung der Arbeiten erfolgte nicht nach einem vorgegebenen Kriterienkatalog. Beurteilt wurden die Lösungsvorschläge der eingereichten Studien anhand der gestellten Aufgaben/Themenbereiche (Pflichtenhefte vom 09. September 2008 und Hinweise aus den Zwischenworkshops).

Aufgabenfelder:

- Verkehr

- Freiraum

Ablauf der Beurteilung Bei einer Testplanung handelt es sich nicht um ein Konkurrenzverfahren im herkömmlichen Sinn. Die Abwägungen, welche zur nachfolgenden Empfehlung geführt haben, können aus der Würdigung der Projekte (Kap. 4) abgeleitet werden und sind an dieser Stelle nicht dokumentiert. Im nachfolgenden Quervergleich sind die diskutierten Aspekte summarisch abgebildet.

Quervergleich

Projekt	Team 1	Team 2	Team 5
Wirkungsbetrachtung			
Optimiertes Verkehrssystem	+	+	+
Abbau Trennwirkung	++	+	++
Adressbildung, Erscheinungsbild	++	0	0
Aufwertung öffentlicher Raum	+	+	++
Nutzen Ökologie	+	0	--
Grobkostenschätzung 1. Etappe *	4,6 Mio.	10,8 Mio.	51,2 Mio.
Realisierbarkeit	+	+	--
Legende: -- / - / 0 / + / ++ kritisch / negativ / neutral / positiv / sehr positiv			

* Gemäss Angaben der Teams.

Es ist davon auszugehen, dass die effektiven Kosten bei allen Vorschlägen etwas höher ausfallen werden. Die Perimeter von Team 1 und Team 5 sind vergleichbar (Bereich Zentrum Töss). Bei Team 2 sind zusätzliche Massnahmen auf der ganzen Strecke bis Brühleck enthalten.



Empfehlung des Begleitgremiums

Das Begleitgremium hat dem Stadtrat der Stadt Winterthur empfohlen, sich für die weitere Planung auf einen Konzeptvorschlag zu konzentrieren. Die Vertiefungsstudie von Team 1 (Klaus Zweibrücken, Topotek1, Dürig AG) solle weiterverfolgt werden und als Grundlage zur Ausarbeitung eines Vorprojekts „Neugestaltung Strassen- und Freiraum Zürcherstrasse“ dienen.



6 Umsetzung

6.1 Weiteres Vorgehen

Zustimmung des Stadtrates	Der Stadtrat hat den Empfehlungen des Begleitgremiums zur Auswahl und Weiterbearbeitung des Verkehrskonzepts von Team 1 (Zweibrücken/Dürig/Topotek1) zugestimmt.
Vernehmlassung	Die Tösslobby und der Quartierverein Tössfeld-Brühlberg sind zur Abgabe einer Stellungnahme eingeladen (Abgabefrist Ende Juli 2009 zuhanden Stadtentwicklung).
Folgaufträge	Mögliche Folgeaufträge zur Erarbeitung eines Vorprojekts werden zu einem späteren Zeitpunkt bestimmt.
Synthesebericht	Das Verkehrskonzept soll Bestandteil einer ganzheitlichen Strategie für den Raum Zürcherstrasse werden (Themen Städtebau, Freiraum und Verkehr). Die Formulierung des städtebaulichen Programms (das "Modul Städtebau") ist noch in Arbeit. Der zusammenfassende Synthesebericht und ein Stadtratsbeschluss zur Einleitung der Umsetzungsschritte werden voraussichtlich zirka Ende 2009 vorliegen.

6.2 Hinweise zur Weiterbearbeitung des Verkehrskonzepts

Verkehrskapazität	<p>Im Hinblick auf die Gewährleistung der Kapazitäten und des Verkehrsflusses müssen folgende Aspekte vertieft betrachtet werden:</p> <ul style="list-style-type: none">• Anzahl Scramble-Schaltungen und Fussgängerquerungen überprüfen• Kreisellösung am Brühleck überprüfen• Erschliessung Sulzer-Areal mit berücksichtigen
Verkehrskonzept allgemein	<p>Im Hinblick auf das allgemeine Verkehrskonzept müssen folgende Aspekte vertieft betrachtet werden:</p> <ul style="list-style-type: none">• Überprüfung Länge der Abbiegespuren• Koordination der Lichtsignalanlagen• Knoten Jägerstrasse aufgrund seiner Bedeutung überprüfen (rege Fussgängerströme, Erschliessung zum Sulzerareal usw.)• Weitere Optimierung der Bedingungen für einen "zukunfts-tauglichen" Busbetrieb• Spurbreiten
Sicherheit	<p>Im Hinblick auf die Gewährleistung der Sicherheit müssen folgende Aspekte vertieft betrachtet werden:</p> <ul style="list-style-type: none">• Entschärfung Konfliktpotential für Velo bei Abbiegebeziehungen und bei Bushaltestellen (Sichtverhältnisse)• Konfliktpotential Fussgänger auf Baumstreifen (Verkehr zweimal von der gleichen Seite)• Lage der einzelnen Bäume präzisieren (Sichtverhältnisse)
Kreuzungen und Querbeziehungen	<p>Im Hinblick auf Kreuzungen und Querbeziehungen sind folgende Aspekte vertieft herauszuarbeiten:</p> <ul style="list-style-type: none">• Einführung des Erschliessungsverkehrs auf die Zürcherstrasse ohne Lichtsignalanlage• Entschärfung Konfliktpotential für Velo bei Abbiegebeziehungen und bei Bushaltestellen

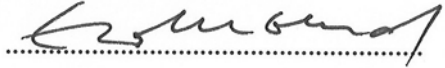

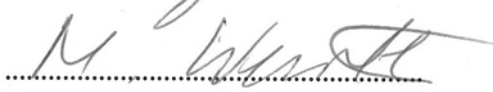

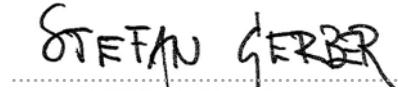




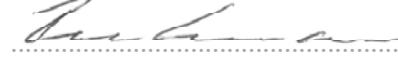

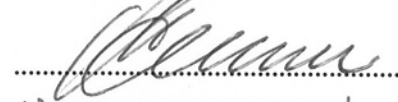


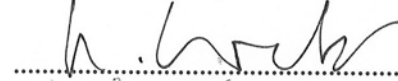
Etappe	<p>Das Etappierungskonzept ist im Einklang mit der Flächen- und Spurzuteilung sowie mit dem Alleenkonzept zu präzisieren:</p> <ul style="list-style-type: none">• Berücksichtigung der Entwicklungsoptionen im Zusammenhang mit der Baulinienfrage <p>Präzisierung des Perimeters für eine erste Etappe im Bereich zwischen der Kloster- und Schlosstalstrasse</p>
Freiraum, Gestaltung	<p>Die markante doppelte Baumreihe muss in der weiteren Bearbeitung grosses Gewicht erhalten. Die ständige Belastung unmittelbar neben den Baumreihen durch den Schwerverkehr (Bus und Lastwagen) ist sehr hoch. Die Voraussetzungen für die Bäume sind abzuklären und in Einklang mit den Ansprüchen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer (Spurbreite, Sichtverhältnisse, Querungsmöglichkeit) zu bringen. Ziel ist es, die Allee als kontinuierliches Element und soweit möglich doppelreihig auszuführen.</p> <p>Im Hinblick auf die vorgeschlagenen Gestaltungsmaßnahmen sind folgende Aspekte vertieft herauszuarbeiten:</p> <ul style="list-style-type: none">• Spuraufteilungen, Masse und Anordnung der Baumreihen (ein- oder zweireihig)• Anforderungen der Baumalle prüfen (notwendige Breite Grünstreifen, Gewährleistung Wurzelraum, usw.)• Umgang mit dem bestehenden Baumbestand aufzeigen• Querbeziehungen sind für den Langsamverkehr gestalterisch besser herauszuarbeiten (z. B. Brühlbergstrasse)
Bereich Zentrum Töss	<p>Die Gestaltungsmaßnahmen im Bereich Zentrum Töss sind beidseitig der Strasse anzupacken. Zudem sollen die Aufwertungsmaßnahmen in diesem Bereich über die Geleise hinaus fortgesetzt werden. Dadurch kann der Zentrumsbereich vergrössert werden (Ansatz Team 5).</p>



7. Genehmigung des Berichtes

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

Winterthur, den 31. März 2009, das Begleitgremium:

Vertretung Stadt Winterthur	Ernst Wohlwend	
	Dr. Matthias Gfeller	
	Mark Würth	
	Michael Hauser	
	Stefan Gerber	
	Rolf Heusser	
	Lorenz Schmid	
	Thomas Nideröst	
Vertretung Kanton Zürich	Max Reifler	
	Arthur Bachmann	
Vertretung Quartier Winterthur-Töss	Roland Meier	
	Jakob Heusser	
	Walter Muhmenthaler	
Externe Fachberater	Rainer Klostermann	
	Matthias Krebs	
	Willi Hüsler	