

Vorwort Stadtrat	6
<hr/>	
1 Einleitung	8
<hr/>	
2 Winterthur baut sein urbanes Profil aus	
2.1 Winterthur lenkt das Wachstum auf das urbane Rückgrat	18
2.2 Die Verdichtung ist gekoppelt an eine hohe Qualität der Bauten, Strassen- und Freiräume und an ein ausreichendes Angebot an Flächen für öffentliche Bauten und Grünräume	26
2.3 Winterthur nutzt den Brüttenertunnel und den Ausbau der Autobahn A1 zugunsten der Stadtentwicklung	36
2.4 Arbeitsplatzgebiete und Bildungsorte werden zu Standorten mit spezifischem Profil	42
<hr/>	
3 Eine dichte urbane Stadt braucht eine stadtverträgliche Mobilität	
3.1 Winterthurs Philosophie zur stadtverträglichen Mobilität 2040	56
3.2 Die Änderung des Mobilitätsverhaltens sichert weiterhin eine hohe Mobilität für alle	62
3.3 Zu Fuss ist in Winterthur erste Wahl	66
3.4 Velostadt Winterthur	72
3.5 Winterthurs ÖV ist leistungsfähig, zuverlässig und vernetzt	78
3.6 Intelligente Steuerung des MIV	86
<hr/>	
4 Winterthur stärkt seine Quartiere	
4.1 Winterthur entwickelt seine Quartiere behutsam	104
4.2 Winterthur hat «5-Minuten Quartiere»	110
4.3 Winterthurs Quartiere sind grün und vernetzt	122
4.4 Zoom in die Quartiere	130
4.4.1 Wülflingen	132
4.4.2 Veltheim	136
4.4.3 Oberwinterthur	140
4.4.4 Neuhegi	144
4.4.5 Seen / Allmend Grüzefeld	148
4.4.6 Töss / Dätttau	154

5 Winterthur entwickelt seine drei Landschaften

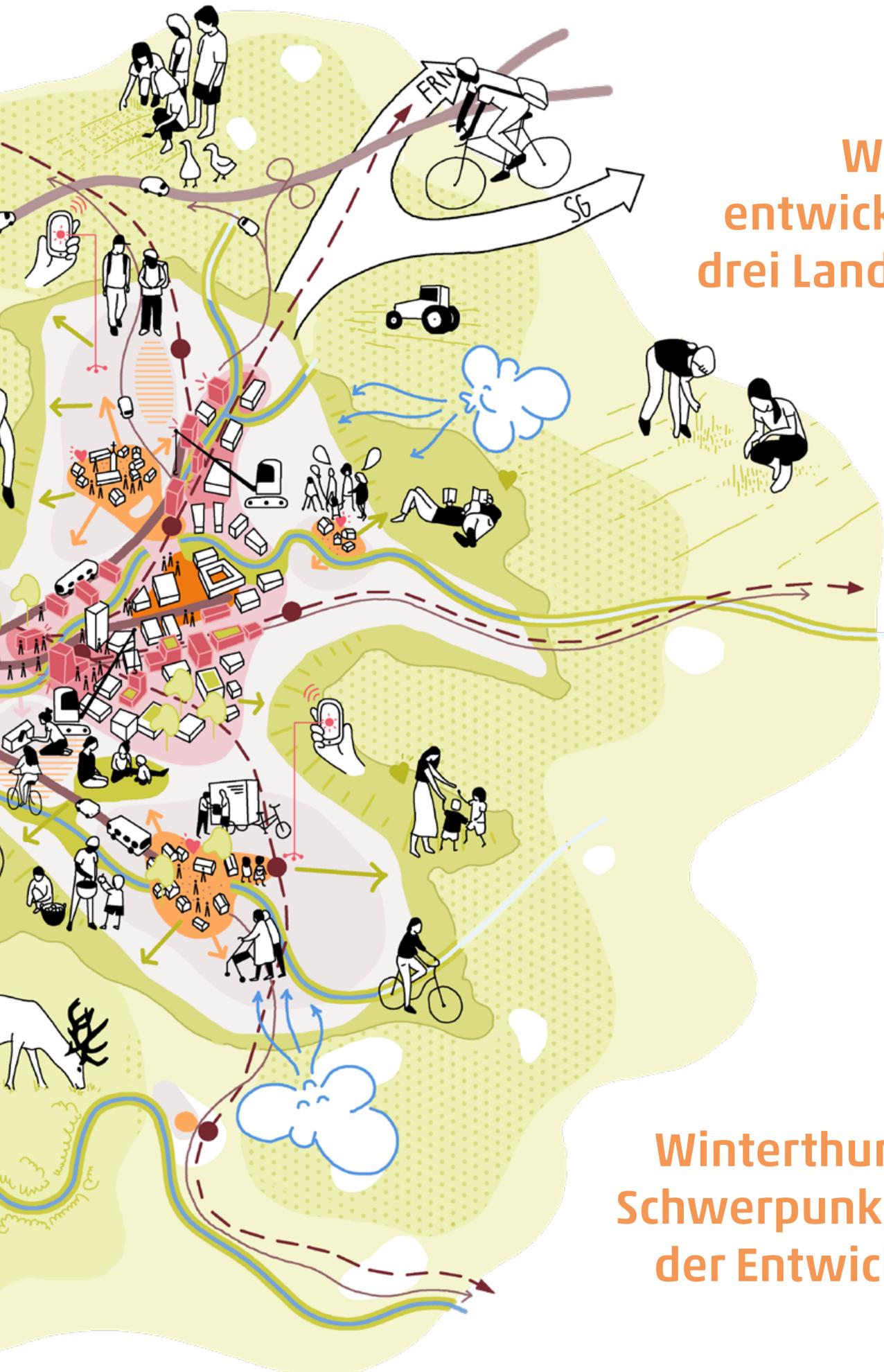
5.1 Das Grün-Grau-Blaue Netz strukturiert die Stadt im Inneren	164
5.2 Der Stadtrandpark ist Winterthurs grüner Rahmen	172
5.3 Winterthur betrachtet die stadtumgebende Landschaft als Landschaftspark («Regiopark») und sichert und entwickelt diese als Ausgleich für die wachsende Stadt	180

6 Winterthur setzt Schwerpunkte bei der Entwicklung

6.1 Auwiesen / Rieterareal	194
6.2 Zürcherstrasse	200
6.3 Gleiskorridor und Hauptbahnhof	204
6.4 Wissensquartier	208
6.5 «Grüze Plus»	212
6.6 Umfeld Bahnhof Oberwinterthur	216
6.7 Stadtrandpark	222
6.8 Zentrum Wülflingen	226
6.9 Schützenwiese und Brüelberg	227
6.10 Allmend Grüzefeld	228
6.11 Erholungsgebiet Rosenberg	229

7 Ausblick

Glossar	232
Grundlagen für «Winterthur 2040» und weitere relevante Dokumente	234
Impressum	236



Winterthur entwickelt seine drei Landschaften

Winterthur setzt Schwerpunkte bei der Entwicklung



Von links nach rechts: Marcel Wendelspiess (Rechtskonsulent), Stefan Fritschi, Nicolas Galladé, Katrin Cometta, Michael Künzle, Christa Meier, Kaspar Bopp, Jürg Altwegg, Ansgar Simon (Stadtschreiber)

Vorwort Stadtrat

Die wachsende Stadt gut gestalten.

Auf Winterthur kommen in den nächsten Jahren zahlreiche Herausforderungen in den Bereichen Mobilität, Städtebau und Freiraum zu. Um diese auch als Chance für die Stadtentwicklung zu nutzen, hat Winterthur die «Räumliche Entwicklungsperspektive 2040» ausgearbeitet. Das neu geschaffene Instrument ist eine Art gesamtstädtischer Kompass für die raumplanerische, städtebauliche und freiräumliche Entwicklung. Es sichert, dass Winterthur auch in 20 Jahren noch eine lebenswerte, lebendige und erfolgreiche Stadt ist.

Die Entwicklungsperspektive gilt für Behörden und Politik, appelliert aber auch an Private. Denn die kommenden Herausforderungen können nur gemeinsam gemeistert werden. Stadtentwicklung braucht die Unterstützung und das Mitwirken aller, allen voran von Grundeigentümerinnen, Bauherren, Investorinnen, Entwicklern, Städtebauern, Landschaftsarchitektinnen oder Architekten.

«Winterthur 2040» erfindet die Stadt aber keineswegs neu. Sie baut auf bestehenden Qualitäten und Grundlagen auf und schreibt diese mutig weiter, um Winterthur so fit für die Zukunft zu machen. Denn bei allen anstehenden Veränderungen gilt: Winterthur bleibt Winterthur, auch im Jahr 2040!

Deshalb stimmt heute wie in zwanzig Jahren: Wir Winterthurerinnen und Winterthurer gestalten unser Leben so, wie wir es gerne haben. Als Stadt schaffen wir den Rahmen dafür – und planen die Zukunft sorgfältig, zukunftsgerichtet und mit viel Engagement. Wir danken Ihnen allen für das Mitgestalten.

Stadtpräsident Michael Künzle

Stadträtin Christa Meier, Bauvorsteherin

1 Einleitung

«Winterthur 2040» ist der Kompass für die zukünftige Stadtentwicklung

Die räumliche Entwicklungsperspektive «Winterthur 2040» zeichnet **ein Gesamtbild für die langfristig angestrebte räumliche Entwicklung der Stadt** und geht den Fragen nach: Wie und wo wohnen die Winterthurerinnen und Winterthurer der nächsten Generation? Wie und wo wird gearbeitet? Wo findet die Bevölkerung Erholung und Freiräume? Wie bewegen sich die Menschen durch die Stadt? Wie entwickelt sich der Bildungsstandort? Und wie hängt das alles zusammen?

«Winterthur 2040» **bezieht sich auf das gesamte Stadtgebiet** und denkt auch über die Grenzen hinaus, da Winterthur eng mit seiner Umgebung verwoben ist.

«Winterthur 2040» nimmt zu den **wichtigen raumbezogenen Zukunftsfragen** Stellung und zeigt auf, wo und nach welchen Kriterien sich die Stadt entwickeln soll. «Winterthur 2040» ist kein Masterplan, der jedes Detail umsetzungsreif vorschreibt, sondern formuliert Zielvorstellungen und Handlungsprinzipien, die der Orientierung und Steuerung der künftigen Entwicklung und der Vorbereitung von Entscheidungen dienen. Gleichzeitig zeigt «Winterthur 2040» Möglichkeiten auf, wo und wie Akteurinnen und Akteure aus Politik, Verwaltung und Stadtgesellschaft in den kommenden Jahren ihre Kräfte bündeln können und sollen, um **Winterthur als lebenswerte Stadt weiterzuentwickeln**.

Der Stadtrat hat die räumliche Entwicklungsperspektive «Winterthur 2040» im Sommer 2021 als **verwaltungsintern verbindliche Grundlage**

beschlossen. Die Verwaltung bekommt damit einen verbindlichen Kompass für die angestrebte Entwicklung der Stadt, der bei allen Aufgaben zu berücksichtigen ist. Sie dient auch als **Grundlage für nachgelagerte Planungs- bzw. Entwicklungsprozesse**, wie für die Revision des kommunalen Richtplans sowie der Bau- und Zonenordnung. Als Strategie gibt «Winterthur 2040» die Richtung vor, sie muss sich aber an veränderte Rahmenbedingungen anpassen und weiterentwickeln können.

«Winterthur 2040» **richtet sich aber auch an alle Winterthurerinnen und Winterthurer**, denn letztlich wird die Stadt durch die Menschen erst lebendig. Sie alle gestalten die Stadt, indem sie die öffentlichen Räume mit Leben füllen, dadurch wie sie sich in der Stadt fortbewegen, wohnen und bauen, einkaufen oder ihre Freizeit verbringen.

Winterthur als Teil des Metropolitanraums Zürich und regionales Zentrum

Winterthur leistet als zweitgrösste Stadt im Metropolitanraum Zürich einen wesentlichen Beitrag zum Funktionieren des Metroräumes, zu seinen Qualitäten und zur Verwirklichung der Zukunftsvision. Mit dem dynamischen Wirtschafts-, Bevölkerungs- und Verkehrswachstum zeichnen sich Veränderungen ab, deren Wirkungen den gesamten Metropolitanraum entscheidend prägen und denen sich Winterthur proaktiv stellt.

Das Zukunftsbild des Metropolitanraums wird in vier Handlungsfeldern «Wirtschaft», «Lebensraum», «Verkehr» und «Gesellschaft» konkretisiert. In jedem der Handlungsfelder wird mit strategischen

Stossrichtungen die Entwicklung in die gewünschte Richtung gelenkt. Dabei setzt sich der Metropolitanraum dafür ein, dass

- ideale Standortvoraussetzungen für die Wissensökonomie vorhanden sind
- die Lebensqualität trotz dynamischem Wachstum hochgehalten wird
- das Verkehrssystem optimal funktioniert und eine ausgezeichnete internationale Erreichbarkeit besteht, und
- die vorhandene Vielfalt im Metropolitanraum genutzt und gepflegt wird.

Diese Stossrichtungen haben ebenso in Winterthur eine hohe Bedeutung und spiegeln sich in der räumlichen Entwicklungsperspektive wider.

Winterthur profitiert von der hervorragenden Lagegunst im Metropolitanraum, einem der führenden Wirtschaftsräume in Europa. Die **räumliche Nähe und zukünftig noch bessere Verbindungen nach Zürich und zum Flughafen** erlauben eine enge Verzahnung von verschiedenen Lebens- und Wirtschaftsbereichen. Sie ermöglichen Zugang zu Ressourcen, Infrastrukturen und Märkten. Dies unterstreicht die besonderen Lagebedingungen und Zukunftschancen des «urbanen Rückgrats» von Winterthur mit seinen zahlreichen innerstädtischen Bahnhofumfeldern und Entwicklungsbereichen.

Die begrenzte Verfügbarkeit von Flächen zur Expansion in Stadt und Region führt die **Bedeutung der Innenentwicklung**, insbesondere der gut mit dem ÖV erschlossenen Gebiete, deutlich vor Augen. Es gilt ein **dynamisches und gleichzeitig nachhaltiges Wachstum** zu ermöglichen, von dem alle

profitieren können und das die Grundlagen des Erfolgs festigt und nicht gefährdet.

Eine herausragende Bedeutung kommt hierbei in Zukunft der **Bildung und der Wissensökonomie** zu. So spielt der Faktor Wissen auch in unternehmerischen Prozessen eine verstärkte Rolle. Angesichts der demographischen Entwicklung werden Arbeitskräfte, insbesondere die Hochqualifizierten, zu einem knappen Gut. Der Metropolitanraum und auch Winterthur sind in diesem Feld sehr gut positioniert. Die Akteure im Bildungssektor stehen jedoch vor der Herausforderung, die heutigen Wissensinfrastrukturen ständig weiterzuentwickeln. Synergiepotenziale zwischen den verschiedenen Institutionen werden deshalb konsequent genutzt. Durch die Koordination und Vernetzung der verschiedenen Angebote innerhalb des Metropolitanraumes wird der Bildungsstandort als Ganzes gestärkt. Dies findet seinen Niederschlag auch in «Winterthur 2040».

Winterthur ist ein **wichtiges Zentrum für die umliegende Region** mit vielfältigen Beziehungen. Diese engen Verflechtungen bergen neben vielen Chancen aber auch Herausforderungen, die sich insbesondere in der Integration der grossen Infrastrukturausbauten, der Sicherstellung einer hohen Erreichbarkeit und verträglichen Organisation der Mobilität niederschlagen.

In Bezug auf die unmittelbare Umgebung fällt in Winterthur auf: Eigentliche Agglomerationsgemeinden wie in anderen Städten dieser Grössenordnung gibt es kaum. Aus diesem Grund sind die Sicherung und Weiterentwicklung des Landschaftsraums rund um die Stadt wichtige Themen, die Winterthur mit seinen Nachbarn teilt. Dies findet seinen Ausdruck in der Idee des «Regioparks», einer

gemeinsamen gedachten Kultur- und Erholungslandschaft → *siehe Kapitel 5.3*. Deren steigende Bedeutung als Freizeits- und Erholungsraum ist offensichtlich und zeigt die **Notwendigkeit, die stark gestiegenen Ansprüche an die Landschaft gemeinsam zu bewältigen**.

Die Bezüge zur Region ergeben sich auch in weiteren Themenfeldern: **Die Erreichbarkeit der Stadt und Vernetzung von und in die Region ist Winterthur sehr wichtig**. Die Zielsetzung einer stadtverträglichen Mobilität verbessert auch die Zuverlässigkeit des ÖV-Angebots aus der Region in die Stadt. Mit der Bedeutungszunahme von e-Bikes entstehen weitere Parallelen zwischen Landschaftsentwicklung und Mobilität, denn die gemeinsame Landschaft ist wichtig für komfortable Velorouten in die Stadt. Aber auch in Bezug auf Arbeitsplatzgebiete in den Nachbargemeinden und der Region ist eine Abstimmung und Zusammenarbeit essentiell.

Deshalb orientiert sich «Winterthur 2040» an den übergeordneten räumlichen Zielen und Festlegungen von Region und Kanton und tritt in den **Dialog mit den Nachbargemeinden** für eine gemeindeübergreifende und koordinierte Weiterentwicklung der Region.

«Winterthur 2040» - Teamarbeit von Beginn an

«Winterthur 2040» ist kein Neuanfang, sondern schreibt zahlreiche vorhandene Konzepte und Strategien fort. Grundlagen, wie das städtische Gesamtverkehrskonzept, die Schulraumplanung, das Alleenkonzept oder das Energie- und Klimakonzept 2050 werden in «Winterthur 2040» zusammengeführt und weiterentwickelt. Weitere strategische Planungen, wie das Höhenentwicklungskonzept oder der Rahmenplan Stadtklima, wurden während der Bearbeitung von «Winterthur 2040» initiiert, inhaltlich eng miteinander abgestimmt und verknüpft erarbeitet. → *siehe Querverweise und Verzeichnis der Dokumente im Anhang*.

«Winterthur 2040» wurde verwaltungsintern von Beginn an als Teamaufgabe verstanden. Eine eigens gebildete «stadtinterne Arbeitsgruppe» mit Mitgliedern aus allen sieben Departementen und der Stadtkanzlei war über den gesamten Erarbeitungsprozess eng in die Erarbeitung von «Winterthur 2040» eingebunden.

Testplanung und Stadtwerkstätten

Als Grundlage für die Erarbeitung von «Winterthur 2040» wurde ein Testplanungsverfahren durchgeführt. Zwischen Dezember 2017 und November 2018 diskutierte und bewertete ein breit abgestütztes Begleitgremium die Beiträge von zwei interdisziplinären Teams im Rahmen von vier Workshops.

Wichtige Inputs für den Erarbeitungsprozess lieferten zudem vier öffentliche «Stadtwerkstätten», die auf eigene Initiative und mit Unterstützung der Stadt vom Forum Architektur organisiert wurden. Die Erkenntnisse aus diesen partizipativen Werkstätten wurden in die Testplanung eingespeist. Diese gaben Interessierten somit die Möglichkeit,

indirekt zur Planung der zukünftigen Stadt im Kontext von «Winterthur 2040» beizutragen → [Synthesebericht «Winterthur 2040»](#).

Ausstellung und Echoraum

Eine öffentliche Ausstellung zeigte von Juni bis Oktober 2019 Hintergründe zur Entwicklung und Veränderung der Stadt und präsentierte die wichtigsten Erkenntnisse aus der Testplanung. Die interessierte Bevölkerung konnte sich nach Abschluss der Testplanungsphase im Sinne eines Echoraums zu den vorgeschlagenen Konzeptideen äussern. Rückmeldungen konnten im Rahmen der Ausstellung im Superblock oder via einer Erweiterung der Stadt Winterthur App abgegeben werden. Sämtliche Rückmeldungen wurden öffentlich dokumentiert und es wurde erläutert, ob bzw. in welcher Form sie in «Winterthur 2040» berücksichtigt werden können → www.stadt.winterthur.ch/2040.

Vertiefung und Konsolidierung

Für die Vertiefungsphase wurde eines der Testplanungs-Team bestehend aus den Büros berchtoldkrass sapce&options, Urban Catalyst und mrs Partner mit der weiteren Ausarbeitung von «Winterthur 2040» beauftragt. Auch diese Phase stand im Zeichen eines **engen stadtinternen Austauschs über alle Departemente** hinweg. Von April 2019 bis Juli 2020 wurde die räumliche Strategie vertieft, ausgearbeitet und konsolidiert. In zahlreichen Arbeitsrunden wurde das Wissen und die Belange der verschiedenen Fachstellen gebündelt und eingearbeitet. Dies brachte **viele Synergien** zutage und verdeutlicht die **breite Verankerung der Strategie innerhalb der Verwaltung**.

Eine zweite, kleinere Ausstellung dokumentierte ab November 2019 den laufenden Arbeitsprozess und bot der Bevölkerung wiederum Gelegenheit, sich zu informieren.

Warum braucht Winterthur eine räumliche Entwicklungsperspektive?

Winterthur nutzt das Wachstum als Gestaltungspotenzial

Winterthur versteht sich als **selbstbewusste Schweizer Grossstadt** und begegnet den künftigen Herausforderungen proaktiv. **Winterthur begreift das Wachstum als Chance** und nutzt den Gestaltungsspielraum, den dieses bietet. Dieses Wachstum ist Resultat der prosperierenden wirtschaftlichen Entwicklung der Schweiz und des Kantons Zürich sowie der hohen Lebensqualität in der Stadt. Fakt ist deshalb, dass in Winterthur auch zukünftig mehr Leute wohnen, arbeiten, studieren und ihre Freizeit verbringen wollen. Diesen Prozess gilt es zu gestalten und zu begleiten, um für heutige und zukünftige Winterthurerinnen und Winterthurer eine **lebenswerte und zukunftsfähige Stadt** zu schaffen.

Für die räumliche Entwicklung braucht es daher **Leitplanken**, entlang derer sich Politik und Verwaltung, aber auch private Grundeigentümer, Investoren und Projektentwicklerinnen über einen längeren Zeitraum orientieren können. Wachstum bringt zusätzliche Einnahmen, bedingt aber auch hohe Investitionen der öffentlichen Hand. Diese gilt es vor dem Hintergrund einer Gesamtbetrachtung sorgfältig zu koordinieren, zielgerichtet und effizient einzusetzen. Diese Leitplanken setzt die räumliche Entwicklungsperspektive «Winterthur 2040». Sie macht keinen Bruch mit bisherigen planerischen Überlegungen, sondern baut auf bestehenden Qualitäten, Ansätzen und Grundlagen auf und schreibt diese mutig weiter, um **Winterthur fit für die Zukunft zu machen**.

Die Stadt nutzt die Lagequalität mitten im Metropolitanraum Zürich, die Nähe zum Flughafen und die hervorragende infrastrukturelle Anbindung für die Stadtentwicklung. Winterthur positioniert sich als **Kultur- und Bildungsstadt** sowie als **Wirtschafts- und Gesundheitsstandort**. Winterthurs Vorzüge sind die hohe Lebensqualität, ein **vielfältiges Wohnraumangebot** in allen Preissegmenten, die unmittelbare **Nähe zur Landschaft** sowie die überschaubare **Urbanität** und Grösse.

Winterthur begegnet den künftigen Herausforderungen proaktiv

Die Herausforderungen, denen sich Winterthur in den nächsten 20 Jahren stellen muss und will, sind zahlreich und komplex. **Viele Zukunftsthemen kann Winterthur aktiv steuern** und beeinflussen. Manche Herausforderungen und Megatrends wiederum sind globaler Natur, die sich nicht allein in der Stadt lösen lassen. Aber auch auf diese Herausforderungen muss in Winterthur entsprechend reagiert werden und zu deren Bewältigung kann die Stadt ihren Beitrag leisten.

Im Fokus stehen, nebst dem Wachstum, eine gleichzeitig älter, jünger und individueller werdende Gesellschaft, die zunehmende Digitalisierung, die Abkehr von fossilen Brenn- und Treibstoffen, eine sich rasch verändernde Arbeitswelt, hohe Mobilitätsbedürfnisse sowie der fortschreitenden Klimawandel und eine schwindende Biodiversität.

Bevölkerungswachstum und Zunahme an Arbeitsplätzen

Von 2000 bis 2020 ist Winterthur um 25'000 Einwohnerinnen und Einwohner gewachsen. Bis 2040 könnten es nochmals ca. 20'000 mehr sein. Zumindest gemäss Prognose leben dann in

Winterthur bis zu 135'000 Menschen.

Zugleich hat die Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU) im regionalen Richtplan von 2016 das Wunschziel formuliert, bis ins Jahr 2030 ca. neue 40'000 Arbeitsplätze in der Region Winterthur anzusiedeln, was einer Zunahme um ca. 50% entspricht.

Diese neuen Einwohnerinnen und Einwohner sowie ein beträchtlicher Teil der zusätzlichen Arbeitsplätze müssen in der Stadt Winterthur Platz finden. Da sich die Siedlungsfläche nicht über das heutige Siedlungsgebiet hinaus ausweiten soll, **muss die Stadt im Inneren wachsen**. Es braucht daher eine räumliche Idee und Vision, wie die Stadt weitergebaut werden soll.

Mobilitätswandel

Eine attraktive und erfolgreiche Stadt muss gut erreichbar sein und man muss sich in ihr gut bewegen können. Das Wachstum erzeugt mehr Personenbewegungen. Für die steigenden Mobilitätsansprüche ist jedoch nicht mehr Platz vorhanden als derjenige, den es heute schon gibt. Deshalb muss dieser Raum besonders effizient genutzt werden. Und neben dem Bewegen ist das Begegnen genauso wichtig. Im öffentlichen Stadtraum müssen neben der Mobilität auch andere Bedürfnisse Platz finden. Eine **leistungsfähige und stadtverträgliche Mobilität** ist daher von zentraler Bedeutung. Ohne einen nachhaltigen und zukunftsfähigen «Modal Split» ist zudem das angestrebte Ziel eines Netto-Null-Treibhausgasausstosses bis 2050 nicht zu erreichen.

Klimawandel

Immer wärmere Sommer, Extremwetterereignisse und zunehmende Trockenheit. Dies und vieles mehr sind Folgen des Klimawandels. Sie stellen eine akute Belastung für Städte und ihre Bevölkerung dar. Auch in Winterthur sind die Folgen des Klimawandels spürbar. Hinzu kommt das Wachstum der Stadt. Mehr Menschen führen zu einer städtischen Verdichtung und Nutzungskonkurrenz mit Grün- und Freiflächen. Um die vorhandene gute Lebensqualität auch in einer wachsenden Stadt zu sichern, braucht es ausreichend **gute und nutzbare Freiflächen**. Bei der Gestaltung der Stadträume müssen Klimafragen mitberücksichtigt werden.

Energiewende

Die Abkehr von fossilen Brenn- und Treibstoffen ist eine Voraussetzung, um das Ziel **Netto-Null-Treibhausgasausstoss bis 2050** zu erreichen. Dies erfordert neue Technologien und ein Umdenken in vielen Bereichen mit den entsprechenden Konsequenzen für den Um- und Ausbau der Infrastruktur, die Organisation von Mobilität und die Art zu Bauen. Eine zukunftsgerichtete Stadtentwicklung muss dies im Blick haben und vorausschauend handeln.

Stadtgesellschaft und Teilhabe

2040 ist ca. ein Fünftel der Menschen in Winterthur älter als 65 Jahre alt. Dies stellt neue Anforderungen an die Benutzbarkeit der Stadt. Aber auch für Kinder und Jugendliche, von denen es in Winterthur im Vergleich mit anderen Städten besonders viele gibt, haben besondere Ansprüche. Eine zukunftsfähige Stadt muss **attraktiv für alle Bevölkerungsgruppen** sein und ihnen Teilhabe am öffentlichen Leben ermöglichen. Dies gilt für diejenigen, die schon

lange in Winterthur leben, wie für alle, die neu dazukommen. Darauf müssen die Bildungs- und Sozialeinrichtungen der Stadt, aber auch die öffentlichen Räume vorbereitet sein.

Veränderungen in der Arbeitswelt

Wissensbasierte Arbeitsplätze haben einen enormen Wachstumsschub erhalten, zeitgleich hat die Anzahl der Arbeitsplätze in der klassischen industriellen Fertigung abgenommen. Emissionsarme und neue Produktionstechnologien, Digitalisierung und Kleinserienfertigung ermöglichen ein neues **Nebeneinander von Nutzungen in der Stadt**. Wohnen und Arbeiten verschimmen teilweise immer mehr (z.B. Homeoffice). Dies führt zu Veränderungen im Wohnumfeld als auch in den Betrieben. Neue Arbeitsformen (Co-Working) gewinnen an Bedeutung, auch dafür braucht es entsprechende Räume. Flächen für Industrie und Gewerbe stehen zu Wohnnutzungen unter einem permanenten Konkurrenzdruck. Daher wird es immer wichtiger, die **Arbeitsnutzungen gut in die Stadt zu integrieren** sowie ausreichend und passende Flächen für Produktion und Gewerbe vorzuhalten und diese auch in die Höhe zu entwickeln.

Digitalisierung

Die fortschreitende Digitalisierung durchdringt immer mehr Lebensbereiche. Sie beeinflusst das Einkaufsverhalten (online-Handel), die Nutzung von Dienstleistungen und Produkten (Sharing), die Arbeitswelten (Industrie 4.0), die Kommunikation und Abwicklung von Mobilität sowie der Energieversorgung. Die **Digitalisierung kann Prozesse effizienter gestalten** und die Kommunikation vereinfachen. Sie stellt die Stadt vor Herausforderungen (beispielsweise für die Zukunft der Zentren und des Detailhandels), bietet aber auch viele Chancen

(z.B. in der Steuerung des Verkehrs und der Organisation der Mobilität generell oder in der Nutzung von städtischen Angeboten). Um dem Rückgang der Bedeutung des Detailhandels begegnen zu können, ist es daher wichtig, die **Zentren zu attraktiven und lebendigen Stadträumen zu entwickeln**.

Wie ist «Winterthur 2040» aufgebaut?

«Winterthur 2040» ist eine fachübergreifende und gesamtstädtische Strategie. «Winterthur 2040» behandelt **das ganze Stadtgebiet**, immer auch mit Blick auf die Region. Für die Zukunft ist es essenziell, **Bautätigkeit und Mobilitätsbedürfnisse aufeinander abzustimmen, Freiflächen zu sichern** und die Stadt auf die **Herausforderungen des Klimawandels** vorzubereiten. Zudem ist es wichtig, die räumlichen Grundlagen für **ein gesellschaftliches Miteinander** und **wirtschaftliche Prosperität** zu legen.

Vor diesem Hintergrund verfolgt «Winterthur 2040» übergeordnete strategische Stossrichtungen in vier Hauptthemen. Darin werden «Kernbotschaften» und Zielvorstellungen zur Stadt- und Quartiersentwicklung, zur Mobilität und zu den Freiräumen sowie der Landschaft formuliert. Die Hauptthemen der Strategie bilden auch die Struktur von «Winterthur 2040»:

- Winterthur baut sein **urbanes Profil** durch die Entwicklung und die qualitativ hochwertige Gestaltung der dichter werdenden Stadt aus, und zwar in einem urbanen Rückgrat entlang der Hauptverkehrsachsen und rund um die

Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
→ [siehe Kapitel 2](#).

- Winterthur fördert eine **stadtverträgliche Mobilität**, die konsequent auf flächeneffiziente Verkehrsmittel setzt und die grossen Infrastrukturausbauten mit der Stadtentwicklung zusammen denkt → [siehe Kapitel 3](#).
- Winterthur **stärkt die gewachsenen Quartiere** und entwickelt sie behutsam weiter. Sie machen Winterthurs Vielfalt aus und bleiben wichtige Identitätsträger → [siehe Kapitel 4](#).
- Winterthur **entwickelt seine drei Landschaften**: die Freiflächen im Siedlungsbereich (das grün-grau-blaue Netz), den Stadtrandpark als Übergangszone, die stadtnahe Kultur- und Naturlandschaft (Regiopark) → [siehe Kapitel 5](#).

Alle Kernbotschaften sind unter diesen vier Hauptthemen zusammengefasst. Sie werden jeweils anschaulich illustriert, textlich erläutert und in einem Zielbild kartografisch verortet. Abschliessend werden die wichtigsten Planungsgrundsätze und anstehende prioritäre Aufgaben pro Themenfeld formuliert.

Die in «Winterthur 2040» formulierten Zielvorstellungen für die weitere Entwicklung der Stadt können nicht alle auf einmal angegangen werden. Zudem sind manche Themen zeitlich dringlicher als andere oder mit weiteren übergeordneten Planungen gekoppelt. Daher ist eine **Schwerpunktsetzung notwendig**. «Winterthur 2040» definiert deshalb elf Schwerpunkträume, in welchen viele Herausforderungen und Fachthemen zusammenkommen, die für die weitere Entwicklung von Winterthur von strategischer Bedeutung sind → [siehe Kapitel 6](#).

Eine illustrierte Kurzfassung zu «Winterthur 2040» gibt einen kompakten Überblick über die räumliche Entwicklungsperspektive. Diese und weitere Informationen sind auf den Internetseiten der Stadt Winterthur abrufbar → stadt.winterthur.ch/2040.

Auf Basis von «Winterthur 2040» gilt es, in einem anschliessenden Schritt festzulegen, mit welchen planungsrechtlichen Instrumenten und konkreten Massnahmen welche Ziele umgesetzt werden können.

Mit «Winterthur 2040» hat die Verwaltung einen **Kompass für die angestrebte Entwicklung der Stadt**. Die räumliche Entwicklungsstrategie ist aber auch eine **Einladung an alle**, die Zukunft Winterthurs mitzugestalten. Im Folgenden gilt es, deren Umsetzung und Konkretisierung in weiteren Schritten gemeinsam voranzutreiben → [siehe Kapitel 7](#).

«Winterthur 2040» ist eine wichtige Grundlage zur Erreichung von sechs der sieben Langfristziele des Stadtrates gemäss Legislaturprogramm 2018 – 2022:

- Winterthur ist eine Kultur- und Bildungsstadt mit grosser Ausstrahlung und überraschender Vielfalt.
- Winterthur ist ein attraktiver und selbstbewusster Wirtschaftsstandort im Metropolitanraum Zürich.
- Winterthur ist finanziell gesund und investiert nachhaltig.
- Winterthur ermöglicht stadtverträgliche Mobilität, nutzt Energie effizient und fördert erneuerbare Energien.
- Winterthur ist sicher, vielfältig und geprägt durch ein respektvolles Zusammenleben.
- Winterthur ist ein lebendiger Stadtraum mit starken Quartierzentren und attraktiven Grün- und Freiräumen.

2

Winterthur baut sein urbanes Profil aus





2.1

Winterthur lenkt das Wachstum auf das urbane Rückgrat

2.2

Die Verdichtung ist gekoppelt an eine hohe Qualität der Bauten, Strassen- und Freiräume und an ein ausreichendes Angebot an Flächen für öffentliche Bauten und Grünräume

2.3

Winterthur nutzt den Brütternertunnel und den Ausbau der Autobahn A1 zugunsten der Stadtentwicklung

2.4

Arbeitsplatzgebiete und Bildungsorte werden zu Standorten mit spezifischem Profil

2.1

Winterthur lenkt das Wachstum auf das urbane Rückgrat



Dass Winterthur eine Grossstadt ist, spürt man vor allem im Zentrum: Es zeigen sich urbane Qualitäten, wie vielfältige Möglichkeiten zur Begegnung, dicht beieinander liegende unterschiedliche Nutzungen, ein attraktives Stadtbild und eine gute Erreichbarkeit. Urbanität zeigt sich auch bei Strassen, Plätzen und Grünflächen, auf denen das städtische Leben pulsiert und wo sich Jung und Alt gerne aufhalten.

Diese Faktoren werden auch in Zukunft wichtige und nachgefragte Eigenschaften einer attraktiven Stadt sein. Winterthur nutzt deshalb das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum, um seine **urbanen Qualitäten auszubauen**. Dazu wird der Hauptteil des Wachstums auf den bereits heute sehr dynamischen Raum zwischen Töss und Oberwinterthur gelenkt. **Die Stadt wird im Inneren weitergebaut**. Hier gibt es vom Gebiet Auwiesen über die Zürcherstrasse, entlang des Gleiskorridors über die S-Bahn-Haltestelle Grüze bis hin nach Oberwinterthur gute Möglichkeiten, stadtverträglich dichter zu bauen und städtische Qualitäten zu fördern.

Die Entwicklung erfolgt somit in den Bereichen der Stadt, die am besten mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind. Dies fördert autoarme Wohnformen und erlaubt eine Mobilität, die nicht primär auf das Auto angewiesen ist. Eine autoarme Mobilität wird auch durch die im urbanen Rückgrat guten Wahl- und Verknüpfungsmöglichkeiten verschiedener Verkehrsmittel begünstigt. **In diesem zukünftigen urbanen Rückgrat sollen deshalb ca. 60% des bis 2040 prognostizierten Wachstums stattfinden.**

Mit einem **reichhaltigen Angebot unterschiedlicher Nutzungen**, wie Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen, Einkaufen und Kultur sowie **gut gestalteten und vielfältig nutzbaren öffentlichen Stadträumen** kann in diesem Raum das urbane Rückgrat der Stadt entstehen. Diese räumliche Fokussierung ist wichtig, um eine flächenhafte

Verdichtung in den Quartieren und die Inanspruchnahme unbebauter Flächen ausserhalb des Siedlungsgebiets zu vermeiden. Aber ebenso, um das Angebot an auch zukünftig stark nachgefragten innerstädtischen Arbeits-, Wohn- und Bildungsmöglichkeiten weiter auszubauen. **Das urbane Rückgrat bietet einen attraktiven Lebensraum** für die Bevölkerung, übernimmt zahlreiche Zentrumsfunktionen und ermöglicht unterschiedliche, an die einzelnen «Wirbel» des Rückgrats angepasste, bauliche Dichten. Dies schafft gute Voraussetzungen für eine **«Stadt der kurzen Wege»**. Die Erhöhung des Nutzungsangebots im urbanen Rückgrat führt auch zu einer **besseren Versorgungsqualität für die angrenzenden Quartiere**.

Darüber hinaus begünstigt die konzentrierte Entwicklung auch die Struktur der zukünftigen Energieversorgung, welche weitgehend ohne CO₂-Emissionen (dekarbonisiert) sein soll. Für den Ausbau des Wärmenetzes beispielsweise ist eine hohe Nutzungsdichte, wie sie im urbanen Rückgrat angestrebt wird, eine wichtige Voraussetzung für einen effizienten Betrieb. «Winterthur 2040» bietet damit auch Anknüpfungspunkte für eine Anpassung des kommunalen Energieplans, für die Ausrichtung hin zur 2000-Watt-Gesellschaft und zur Zielsetzung von Netto-Null bis ins Jahr 2050.

Die Potenziale für **Wachstum und Verdichtung sind im urbanen Rückgrat unterschiedlich verteilt**:

Dies hängt unter anderem von der Lagequalität, der Erreichbarkeit und Anbindung an den ÖV sowie den städtebaulichen Voraussetzungen ab. So gibt es Bereiche, die sich durch Transformation des Bestandes dynamisch entwickeln und eine städtebauliche Neuordnung mit hoher Verdichtung ermöglichen. Diese Entwicklungen müssen gut koordiniert und sorgfältig geplant werden. Dafür wurden sechs Schwerpunkträume definiert, welche sich über das Rückgrat verteilen → [siehe Kapitel 6](#).

Des Weiteren gibt es Gebiete mit dem Potenzial für eine mittlere Verdichtung, bei denen der Bestand in weiten Teilen erhalten bleibt und durch neue Bausteine ergänzt wird. Darüber hinaus existieren grosse gefestigte Bereiche, wie z.B. die Altstadt, in denen keine grösseren baulichen Veränderungen gewünscht oder nur eine sorgfältige, punktuelle Verdichtung angestrebt wird. Bei der Festlegung der Gebiete, in denen der Erhalt im Vordergrund steht, spielen das städtebauliche Erscheinungsbild (Quartiererhaltungszonen), Denkmal- und Ortsbildschutz (Siedlungsinventar, Bundesinventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung, ISOS) sowie erhaltenswerte Quartier- und Gartenstadtstrukturen generell eine wichtige Rolle.

Bereits heute laufen im zukünftigen urbanen Rückgrat viele Planungen und es werden grosse private Bauvorhaben sowie Projekte der öffentlichen Hand realisiert. Die Planungs- und Bautätigkeit kann ein **Impuls für weitere Entwicklungen** im jeweiligen Umfeld sein. Aus dieser Überlegung resultiert auch die Festlegung der baulichen Schwerpunkträume:

- **Gebiet Auwiesen (Winterthur Süd)** mit grossem Potenzial aufgrund der Neunutzung grosser Teile des Rieterareals und des A1-Ausbaus → [siehe Kapitel 6.1.](#)
- **Gebiet entlang der Zürcherstrasse** mit der Bautätigkeit in der Lokstadt und grossen städtebaulichen Potenzialen → [siehe Kapitel 6.2.](#)
- **Gleiskorridor** zwischen Wylandbrücke, über den Hauptbahnhof und das Lindareal inkl. «Museumsquartier» bis zum Kantonsspital mit zahlreichen laufenden Projektrealisierungen und Planungen → [siehe Kapitel 6.3.](#)
- **Gebiet zwischen Technikum und grosser Zeughauswiese** mit Masterplan ZHAW-Campus Technikumstrasse und der Option zur Ansiedlung weiterer Bildungsinstitutionen und öffentlicher Bauten → [siehe Kapitel 6.4.](#)
- **Erweitertes Umfeld S-Bahn-Haltestelle Grüze («Grüze Plus»)** mit Entwicklungsschub durch den Bau der Querung Grüze → [siehe Kapitel 6.5.](#)
- **Erweitertes Umfeld Bahnhof Oberwinterthur** mit hohem städtebaulichen Potenzial und grossen freiräumlichen sowie verkehrlichen Defiziten → [siehe Kapitel 6.6.](#)

Auch ausserhalb des urbanen Rückgrats gibt es Bereiche, die bereits heute einen urbanen Charakter haben und gute Voraussetzungen für eine verträgliche Erhöhung der Dichte und Diversifizierung von Nutzungen bieten. Dazu zählen Bahnhofsumfelder, gut mit dem ÖV angebundene Lagen um die Stadtteilzentren und die grossen, auf das Zentrum zulaufenden Strassenachsen, die im folgenden Stadtradien genannt werden. An diesen Lagen ist bei Verdichtungsvorhaben mit Wohnnutzungen insbesondere auch die Herausforderung Lärmschutz zu beachten → [siehe Kapitel 2.2.](#)



oben: Entwicklung Lokstadt;
unten: Potenzial Bahnhof Oberwinterthur



oben: urbane Dichte im Bereich des Superblocks und ein Zusammenspiel aus Alt und Neu;
unten: Entwicklungspotenzial Rieterareal

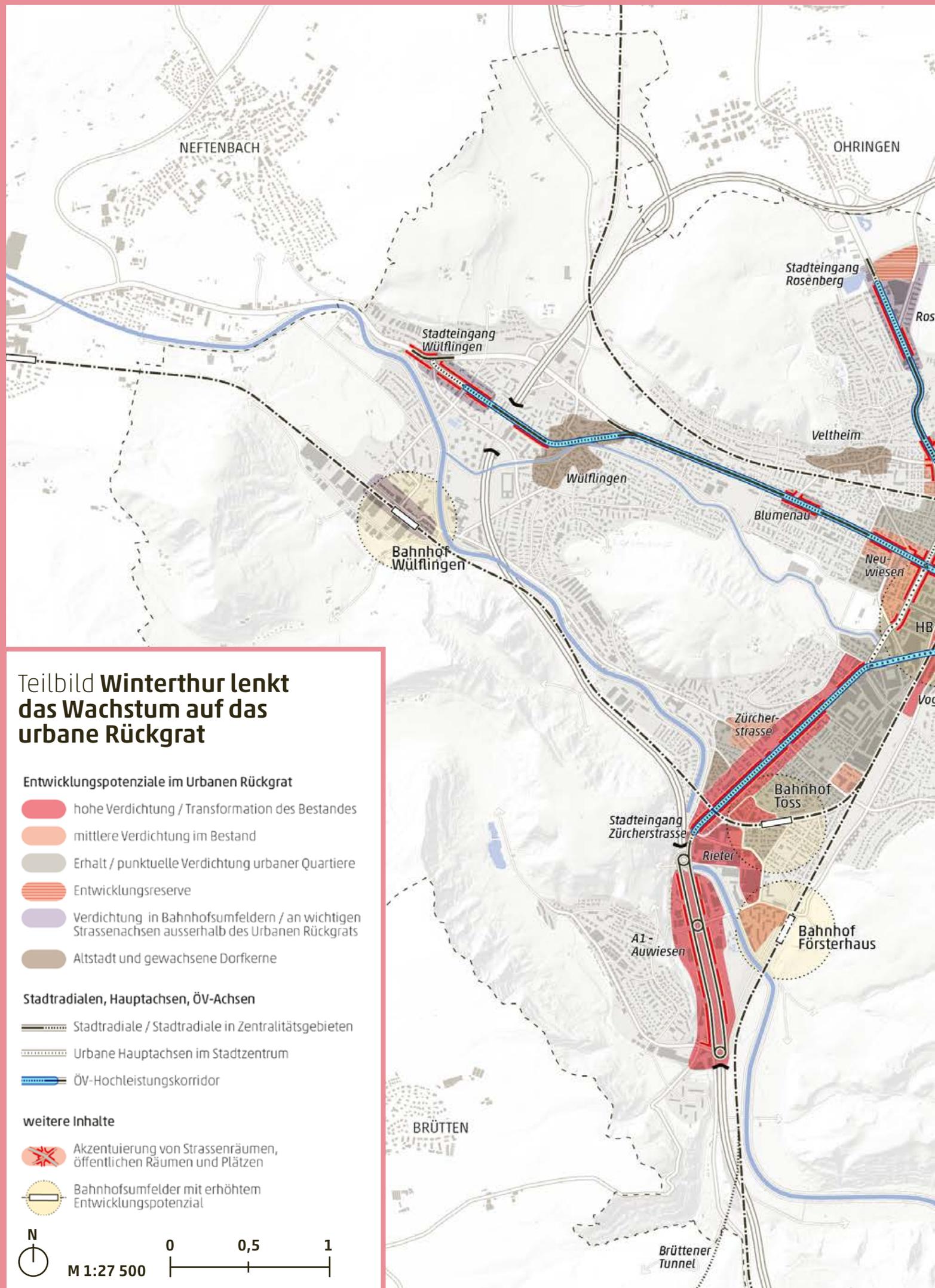
Winterthur lenkt das Wachstum auf das urbane Rückgrat

Grundsätze

- 60% des prognostizierten Wachstums bis 2040 findet im urbanen Rückgrat statt. Die Stadt sichert dort eine hohe städtebauliche Qualität.
- Entlang der ÖV-Achsen werden im urbanen Rückgrat das Wohnungsangebot, Arbeitsstandorte und öffentliche Einrichtungen erweitert und ergänzt.
- Zur Gewährleistung einer optimalen Verkehrsanbindung wird in diesem Raum der ÖV weiter ausgebaut.
- Das urbane Rückgrat ist in sich durch einen differenziert gestalteten und qualitätsvollen öffentlichen (Frei-)Raum vernetzt.
- Die Konzentration des Wachstums auf das Rückgrat ermöglicht den Verzicht auf eine grossflächige, undifferenzierte Verdichtung in den Quartieren.
- Die richtige Mischung von «neu» und «alt» und damit die Bewahrung der Identität ist im Rückgrat ebenso wie in den Quartieren zu beachten.
- Dichte und Nutzungsvielfalt entlang der Stadtradien werden erhöht. Dies fördert die «Stadt der kurzen Wege» und ermöglicht auch eine Stärkung von Fuss- und Veloverkehr.
- Die Bahnhofsumfelder werden zu gut an den öffentlichen Verkehr angebotenen, dichten und vielfältigen Orten.
- Es werden grundsätzlich keine zusätzlichen Bauzonen ausgeschieden. Das Wachstum erfolgt innerhalb des heutigen Siedlungsgebiets.

Prioritäre Aufgaben

- Definition verbindlicher Dichtevorgaben für die einzelnen «Wirbel» des urbanen Rückgrats im kommunalen Richtplan und nachfolgend in der Bau- und Zonenordnung.
- Durchführung von städtischen Planungsverfahren für die Schwerpunkträume Auwiesen (Winterthur Süd), «Grüze Plus» und Umfeld Bahnhof Oberwinterthur.
- Sicherung und Weiterentwicklung der Ergebnisse aus der kantonalen Planung zur Gebietserweiterung Hochschulstandort und SEK II → siehe Kapitel 6.4.
- Unterstützung und Begleitung einer privaten Testplanung für das Rieterareal.



Teilbild Winterthur lenkt das Wachstum auf das urbane Rückgrat

Entwicklungspotenziale im Urbanen Rückgrat

- hohe Verdichtung / Transformation des Bestandes
- mittlere Verdichtung im Bestand
- Erhalt / punktuelle Verdichtung urbaner Quartiere
- Entwicklungsreserve
- Verdichtung in Bahnhofsumfeldern / an wichtigen Strassenachsen ausserhalb des Urbanen Rückgrats
- Altstadt und gewachsene Dorfkern

Stadtradien, Hauptachsen, ÖV-Achsen

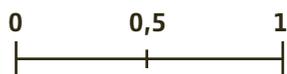
- Stadtradien / Stadtradien in Zentralitätsgebieten
- Urbane Hauptachsen im Stadtzentrum
- ÖV-Hochleistungskorridor

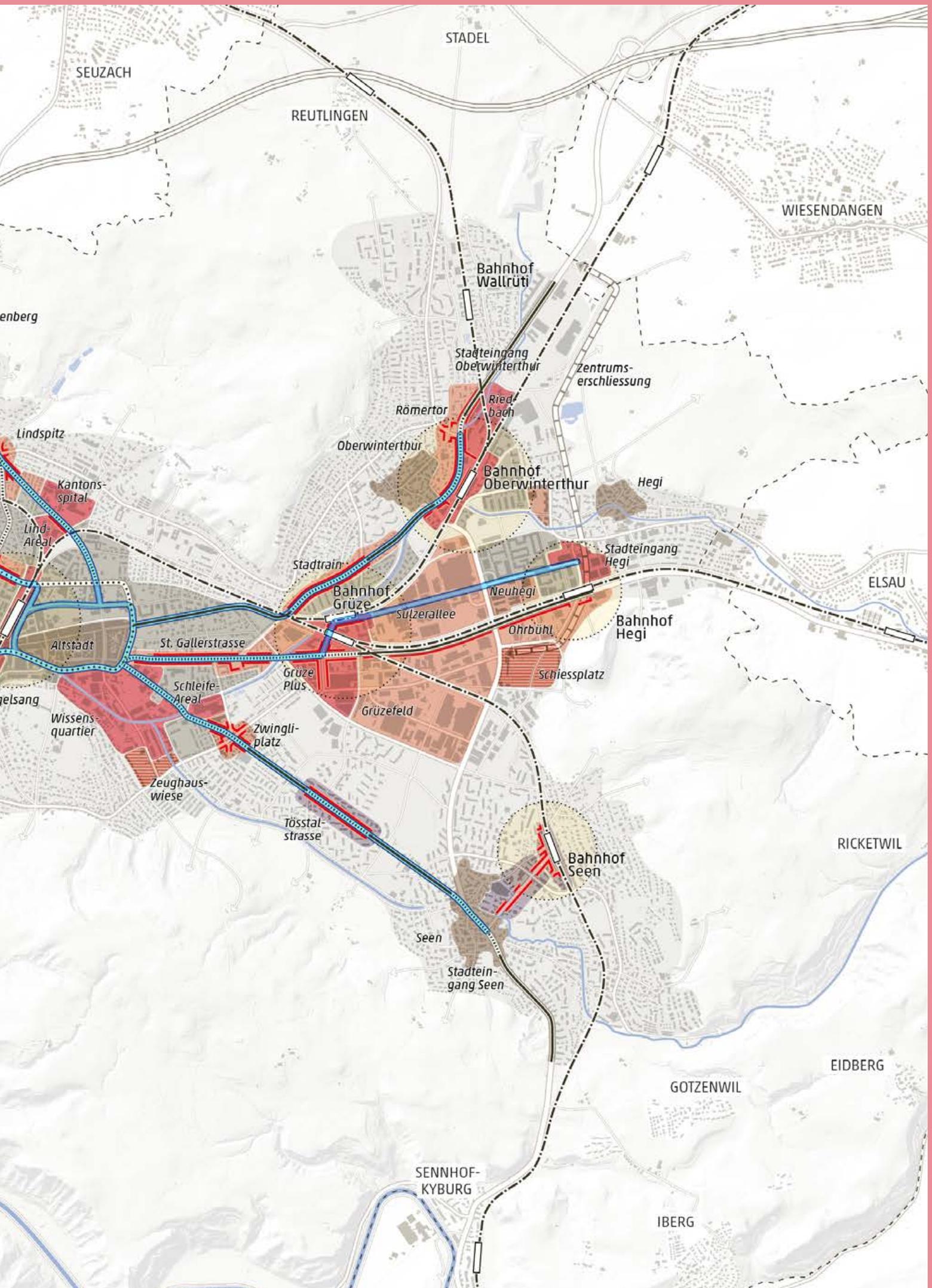
weitere Inhalte

- Akzentuierung von Strassenräumen, öffentlichen Räumen und Plätzen
- Bahnhofsumfelder mit erhöhtem Entwicklungspotenzial



M 1:27 500





2.2

Die Verdichtung ist gekoppelt an eine hohe Qualität der Bauten, Strassen- und Freiräume und an ein ausreichendes Angebot an Flächen für öffentliche Bauten und Grünräume



Im urbanen Rückgrat soll Winterthur an verschiedenen zentralen Bereichen deutlich dichter werden. An geeigneten Stellen kann die neue Urbanität auch mit Hochpunkten in Erscheinung treten (z.B. Zürcherstrasse, Auwiesen/Rieterareal, «Grüze Plus», Umfeld Bahnhof Oberwinterthur)
→ Höhenentwicklungskonzept. Dies wird ermöglicht durch die Transformation von Gebieten, in denen bisherige traditionelle Nutzungen wegfallen (z.B. Produktion Rieter), durch eine partielle Erhöhung der zulässigen Ausnutzung (z.B. Zürcherstrasse, Umfeld Bahnhof Oberwinterthur) oder durch eine konsequente Nachverdichtung (z.B. Grüzefeld). Dadurch entstehende **Dichtesprünge stellen hohe Anforderungen an die Qualität von Bauten und Freiflächen**, auf privaten Parzellen ebenso wie im öffentlichen Raum. Bei Verdichtungen ist besonders auf eine städtebauliche Einbindung in den örtlichen Kontext, eine gute Gestaltung und vielfältige Nutzbarkeit zu achten. Zudem sind in diesen Lagen autoarme Wohnformen zu fördern.

Der Raum des urbanen Rückgrats ist stark von sommerlicher Hitzebelastung betroffen. Durch entsprechende Massnahmen im Zuge der Innenentwicklung können jedoch positive Effekte für das Stadtklima erzielt werden → Rahmenplan Stadtklima. Darüber hinaus soll als Ausgleich zur Verdichtung ein durchgängiges Netz an hochwertigen öffentlichen Plätzen sowie Strassen- und Grünräumen entstehen.

Als wachsende Stadt benötigt Winterthur **ausreichend Raum für zukünftige öffentliche Infrastrukturen**, wie Bildungs- und Sozialeinrichtungen, Sportanlagen, technische Einrichtungen (z.B. zweites Busdepot) und Freiflächen. Die entsprechenden Flächen werden im Zuge der Entwicklung im urbanen Rückgrat und in den Quartieren frühzeitig gesichert und bei Bedarf entwickelt. Insbesondere bei den Sportanlagen braucht es bereits heute

einen Investitionsschub. Da über Jahre hinweg trotz gewachsener Nutzerzahlen und -ansprüche kaum zusätzliche Flächen und Anlagen realisiert wurden, besteht Nachholbedarf. Gefragt sind neue Ansätze: Bei der Planung von Sportflächen müssen beispielsweise explizit auch Dachflächen geeigneter Gebäude in die Nutzungsüberlegungen einbezogen werden. **Öffentliche Infrastruktureinrichtungen sollten, wenn möglich, nicht monofunktional ausgerichtet sein**, sondern konsequent auf Mehrfachnutzungen setzen. Die Finanzierung öffentlicher Infrastrukturbauten und -anlagen muss stadintern frühzeitig gesichert werden. Soweit rechtlich möglich, auch mit Mitteln aus dem gesetzlich verankerten Mehrwertausgleich bei Auf- und Umzonungen.

Ein zentrales stadtbildprägendes und strukturgebendes Element für Winterthur sind die Stadtradien. Sie sind zum einen tragende Säulen für die Mobilität in der Stadt, zum anderen aber auch bedeutende Stadträume. **Für die steigenden Mobilitäts- und Nutzungsansprüche ist nicht mehr Platz vorhanden als derjenige, den es heute gibt. Das heisst, der zur Verfügung stehende Raum muss intelligent genutzt werden** und das bestehende Netz muss möglichst viele Personenbewegungen aufnehmen können. Zugleich sollen dabei auch **Stadträume** entstehen, **die mehr sind als Verkehrs-schneisen**. Dies gelingt nur mit einer Änderung des Verkehrsverhaltens («Modal Split») und somit einem höheren Anteil von platzsparenden Verkehrsmitteln, wie der Fortbewegung zu Fuss, den Velos sowie dem ÖV. Diese Optionen müssen so attraktiv sein, damit sie gerne benutzt und die Mobilitätsbedürfnisse in der Stadt gewährleistet werden können. Dabei ist die Aufteilung und Gestaltung des Strassenraums von zentraler Bedeutung.



Die Technikumstrasse als Urbane Hauptachse im Stadtzentrum,

Quelle: © Arnold Kohler

Die Aufteilung des begrenzten Strassenraums und dessen Gestaltung verfolgt daher mehrere Zwecke: Zum einen die **Gewährleistung der Verkehrsfunktion für Waren und Personen**. Bei Letzteren mit der Priorität auf flächeneffiziente Verkehrsmittel, allen voran auf den ÖV → [siehe Kapitel 3.5](#). Zum anderen sind diese Achsen **prägend für das Stadtbild** und Teil des **Netzwerks aus öffentlichen Räumen**. Es gibt publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen entlang der Stadtradien, die sich in manchen Abschnitten stärker konzentrieren (Stadtradien in Zentralitätsgebieten). In diesen Zentralitätsgebieten gibt es erhöhte Querungsbedürfnisse zu Fuss, welche sich in der Strassenraumgestaltung ebenso wie in der Organisation des Verkehrs widerspiegeln muss → [siehe Kapitel 3.3](#). **Denn trotz der Bedeutung, die der Verkehr auf diesen Achsen hat, sind die Stadtradien auch öffentliche Räume mit Anwohnenden, Beschäftigte und Passanten, die flanieren, sich aufhalten und einander begegnen.** Strassenräume mit ein- oder beidseitigen Baumreihen dienen nicht nur dem Stadtbild: Damit diese

Räume möglichst wenig zur Aufheizung der Stadt beitragen, sollen sie so gut wie möglich verschattet sein → [Alleekonzept](#), [Rahmenplan Stadtklima](#).

Der zukunftsfähige Umbau der Stadtradien ist daher eines der wichtigen Elemente von «Winterthur 2040».

Auf diesen Achsen werden drei unterschiedliche «Abschnittstypen» mit erkennbar anderen Querschnitten und eigenen Atmosphären unterschieden, welche die Achsen je nach Kontext gliedern. Während Knoten in autobahnnahe Gebieten eine höhere Leistungsfähigkeit zu Gunsten des motorisierten Individualverkehrs aufweisen, nehmen die Anforderungen der weiteren Verkehrsträger zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs gegen die Innenstadt zu → [siehe Kapitel 3.6](#).

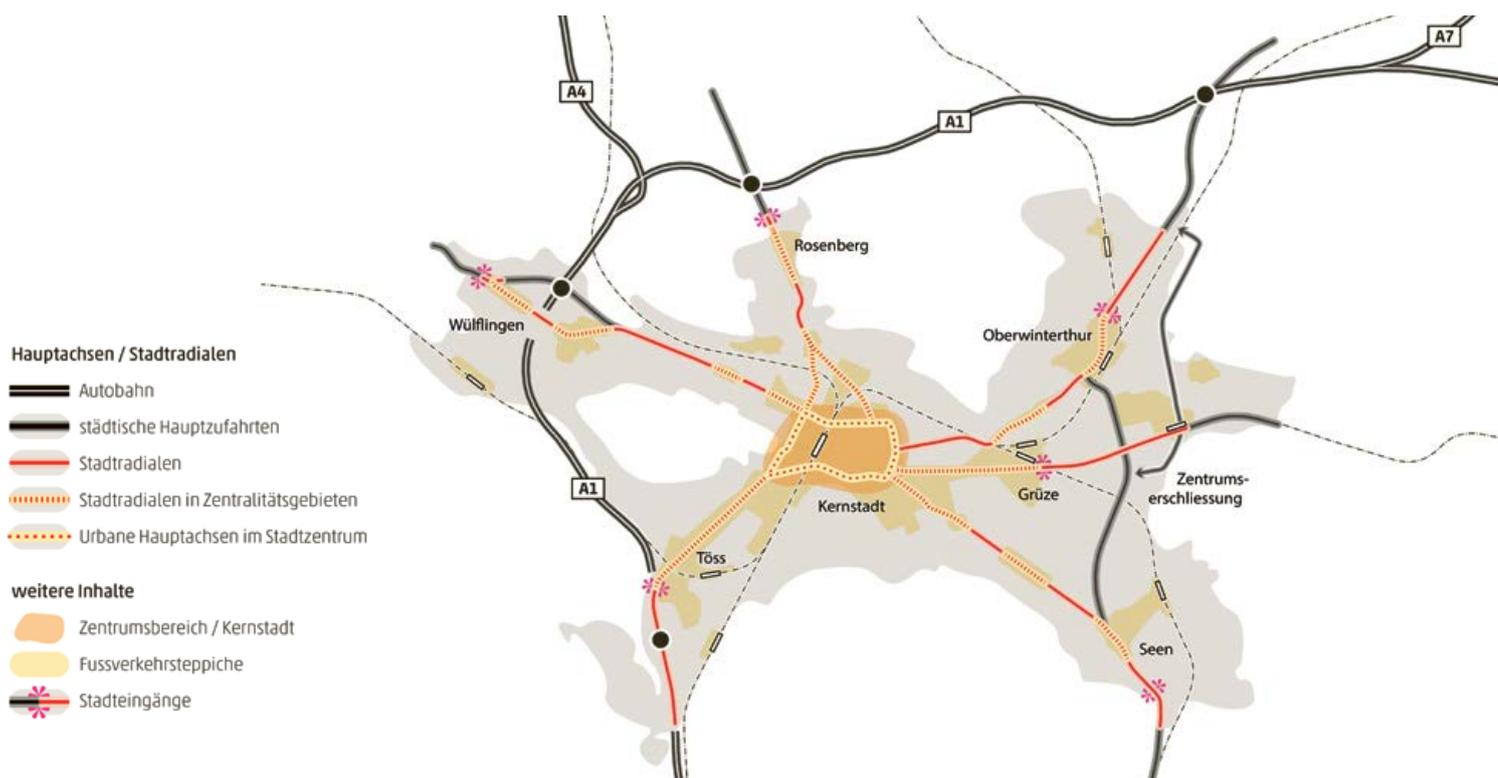
- **Stadtradien:** stadträumliches und infrastrukturelles Rückgrat der Stadt; hochwertige Stadträume, die das Gesicht der Stadt prägen und an bestimmten Orten prägnante Stadteingänge ausbilden; die Stadtradien bieten gute

Adressen und unterstützen die Orientierung in der Stadt; die Mobilität spielt eine grosse Rolle: Stadtradien sind Hauptachsen des ÖV (Priorisierung) und MIV (Steuerung); Gestaltung des Stadtraums von Fassade zu Fassade; raumbildende Gebäude fassen den Strassenraum; Ausbildung von guten Erdgeschosszonen; hohe Nutzungsmischung; lesbare Kontinuität durch Baumalleen oder -reihen und Beleuchtung; wertige Materialien und Oberflächen.

- **Stadtradien in Zentralitätsgebieten:** Grundprinzip wie Stadtradien, jedoch zusätzlich: hohe Präsenz von publikumsorientierten Nutzungen in den Erdgeschossen; dadurch erhöhte Querungsbedürfnisse; gute Querungsmöglichkeiten zu Fuss und für Velos werden auch gestalterisch hervorgehoben (z.B. durch Beläge, Baumstellungen); gut gestaltete Aufenthalts- und Begegnungsmöglichkeiten an den Rändern.

- **Urbane Hauptachsen im Stadtzentrum:** sehr hohe Präsenz von publikumsorientierten Nutzungen in angrenzenden Gebäuden, besonders in den Erdgeschosszonen und belebten urbanen Freiflächen; hohe stadträumliche Qualität; viele stadtbildprägende Gebäude; lange Abschnitte mit hohen Querungsbedürfnissen; gute Querung;- Aufenthalts-/Begegnungsmöglichkeiten an den Rändern. In der Langfristperspektive sind auf diesen Strassen der ÖV-, Velo- und querende Fussverkehr die bestimmenden Mobilitätsarten.

Die ÖV-Hochleistungskorridore verlangen nach der Bevorzugung des ÖV, wobei in den Fussverkehrsteppichen die Attraktivität zu Fuss (z.B. Verminderung Trennwirkung, kurze Wartezeiten, attraktive Stadträume) einen hohen Stellenwert genießt → [siehe Kapitel 3.3.](#)



Ebenfalls von zentraler Bedeutung für Winterthur ist die **stadträumliche Verankerung des Hauptbahnhofs**, der sich wie sein Umfeld sehr dynamisch entwickelt. Die öffentlichen Räume und die Verkehrsorganisation in der Innenstadt werden deshalb auf eine attraktive stadträumliche und funktionale Verknüpfung zwischen dem ausgebauten Hauptbahnhof mit der Stadt und dem städtischen ÖV-System ausgerichtet. Besonderes Potenzial liegt darin, die Museumstrasse als neue Bus- und Velo-Achse in Gegenrichtung befahren zu können. Dies hätte die Einrichtung eines Zweirichtungsverkehrs für den MIV auf der St.Georgen-Strasse und eine Sperrung der Museumstrasse für den MIV zur Folge. Dadurch könnte die Fussgängerzone der Altstadt über die Stadthausstrasse hinaus erweitert werden und der Stadtgarten an Qualität gewinnen. Diese Option ist vertieft zu prüfen.

Zu den Bereichen, in denen darüber hinaus eine gute stadträumliche Gestaltung im Zuge der Innentwicklung besonders wichtig ist, zählen:

- **Quartierbahnhöfe und deren Umfeldler:** Orte des Umstiegs, des Ankommens, des Verweilens, der Vernetzung, der Nutzungsmischung, der Adressierung; Vermeidung von Rückseiten und Verweben von beiden Bahnhofsseiten.
- **Stadteingänge:** Markierung und städtebauliche Akzentuierung sowie gut gestaltete öffentliche Räume und Platzsituationen.
- **Gewachsene Dorfkerne:** Erhalt und Weiterentwicklung der Raumqualitäten durch private und öffentliche Grundeigentümerinnen.
- **Kreuzungsbereiche:** Stadtraumprägende Situationen, wo wichtige Strassen zusammenkommen; mit städtebaulicher Verdichtung und Akzentuierung sowie mit öffentlichen Aufenthaltsbereichen.
- **Öffentliche Bauten** und die dazugehörigen Freiräume, welche gut mit dem Netz aus Strassen- und Platzräumen verbunden sind.
- **Arbeitsplatzgebiete:** Adressbildung sowie Verdichtung durch Stapelung (auch von Industrie-/Gewerbenutzungen) und Entwicklung einer typologischen Vielfalt durch Kombination unterschiedlicher Bauformen und Gebäudehybriden. Entsiegelung und Begrünung, Entwicklung von Mikroplätzen (Aufenthalt und Begegnung für Angestellte). Dabei sind die notwendigen Entwicklungsspielräume für Gewerbe und Industrie zu bewahren.
- **Innerstädtische Grünräume:** Stärkung und Erhalt vorhandener Grünräume und Entwicklung neuer Grün- und Parkanlagen (z.B. Auwiesen/Töss, Grüzefeld).
- **Uferzonen der Gewässer:** Aktivierung und Gestaltung der Uferbereiche von Fluss- und Bachläufen für Mensch und Natur.



oben: neuer Stadtraum in Neuhegi mit öffentlichen Erdgeschossbereichen zum Platz, Quelle: © Arnold Kohler;
Mitte: Multifunktionaler und aneignungsfähiger Stadtraum - Lagerplatz;
unten: Belebter städtischer Park - Stadtgarten

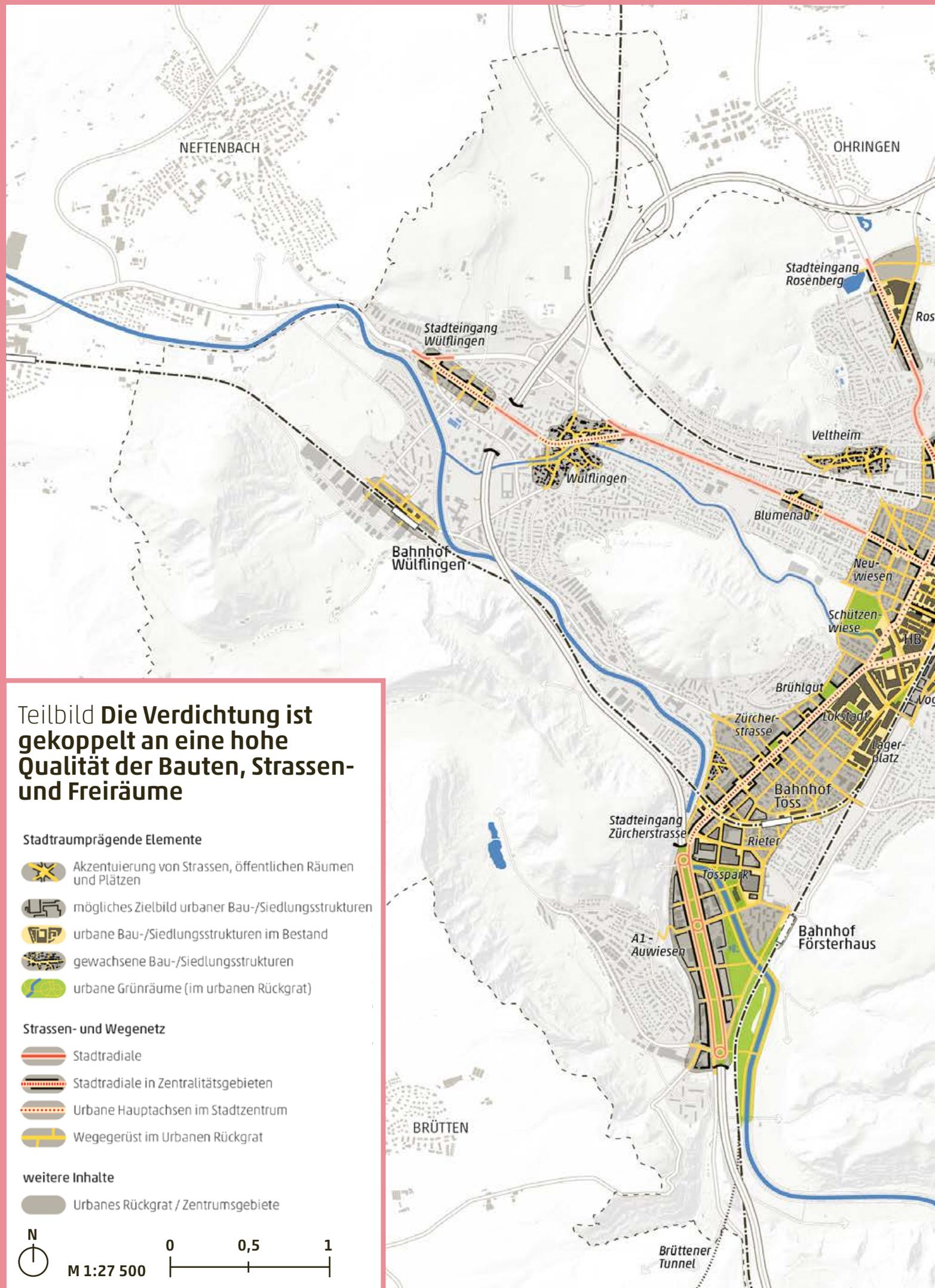
Die Verdichtung ist gekoppelt an eine hohe Qualität der Bauten, Strassen- und Freiräume und an ein ausreichendes Angebot an Flächen für öffentliche Bauten und Grünräume

Grundsätze

- **An öffentliche und private Bauherren werden hohe Anforderungen bezüglich der Qualität von Bauten und Freiräumen gestellt** (Wettbewerbe, Gestaltungsrichtlinien, etc.).
- Insbesondere entlang der Stadtradien in Zentralitätsgebieten haben vielfältig nutzbare Erdgeschosse und ihre jeweiligen Vorzonen einen hohen Stellenwert (Stadtraum von Fassade zu Fassade denken). In diesen Abschnitten ist auf eine gute Querbarkeit zu Fuss und mit dem Velo zu achten.
- Der schrittweise Umbau der Stadtradien führt zu attraktiven Stadträumen von hoher Qualität. **Menschen vor Ort und Ihre Bedürfnisse stehen im Vordergrund.**
- Gleichzeitig wird auf den Stadtradien eine stadtverträgliche Mobilität gewährleistet. Dabei haben die Anforderungen des ÖV einen hohen Stellenwert → *siehe Kapitel 3.5.*
- Wegverbindungen insbesondere zu Fuss werden attraktiv gestaltet und – wenn möglich – mit Bäumen verschattet. Besonderen Stellenwert haben die Fussverkehrsteppiche → *siehe Kapitel 3.3.*
- Ein begrenztes Parkierungsangebot für den MIV, eine gute Veloinfrastruktur und weitere Mobilitätsangebote begünstigen autoarme Wohnformen.
- Die Verkehrsorganisation in der Innenstadt wird mit den Anforderungen an eine attraktive Verknüpfung zwischen dem ausgebauten Hauptbahnhof mit der Stadt und dem städtischen ÖV-System abgestimmt (insbesondere Überprüfen Einbahnverkehr im Bereich Museumsstrasse / St.Georgen-Strasse) → *siehe Kapitel 3.5 und Kapitel 6.3.*
- Die Stadt sichert proaktiv und frühzeitig ausreichend Flächen für öffentliche Bauten und Grünflächen → *kommunaler Richtplan.*
- Die Mittel aus dem Mehrwertausgleich bei Auf-/Umzonungen werden gezielt auch in öffentliche Freiraum/Infrastrukturen investiert.
- Die Planung öffentlicher Einrichtungen, wie Schulen, Sportanlagen oder Freizeiteinrichtungen werden dynamisch an die bauliche Entwicklung angepasst und deren Finanzierung frühzeitig gesichert.
- Bei der Planung neuer öffentlicher Gebäude werden die Optionen für Mehrfachnutzungen geprüft (z.B. Sportplatz auf Hallendach etc.).
- Um die Ziele des Energie- und Klimakonzepts 2050 zu erreichen, müssen Energieverbrauch und CO₂-Emissionen von Gebäuden reduziert werden. Dies ist bei Sanierung, Um- und Neubau zu beachten. Deshalb ist auch der Rückbau von Gebäuden sorgfältig zu prüfen (Gebäude als Ressource, graue Energie) → *Energie- und Klimakonzept 2050.*

Prioritäre Aufgaben

- Raumsicherung für zukünftig benötigte öffentliche Bauten und Infrastrukturen durch entsprechende Einträge in den Richtplänen.
- Überprüfung der Bau- und Zonenordnung im Rahmen der Nutzungsplanungsrevision im Hinblick auf Aussagen über Qualitätsanforderungen für Bauten und Freiräumen in Zentrumszonen und Mischzonen sowie zu Erdgeschossnutzungen (z.B. zusätzliche Gebiete mit Gestaltungsplanpflicht, Grünflächenziffer, Baumschutz etc.).
- Verankerung der hohen Ansprüche an den Umbau der Stadtradien in Betriebs- und Gestaltungskonzepten.
- Dynamische Überprüfung und Anpassung der Schulraumplanung.
- Erarbeitung eines Sportanlagenkonzepts.
- Erarbeitung einer Freiraumstrategie zur Vertiefung und Konkretisierung der freiraumbezogenen Themen.



Teilbild Die Verdichtung ist gekoppelt an eine hohe Qualität der Bauten, Strassen- und Freiräume

Stadttraumprägende Elemente

-  Akzentuierung von Strassen, öffentlichen Räumen und Plätzen
-  mögliches Zielbild urbaner Bau-/Siedlungsstrukturen
-  urbane Bau-/Siedlungsstrukturen im Bestand
-  gewachsene Bau-/Siedlungsstrukturen
-  urbane Grünräume (im urbanen Rückgrat)

Strassen- und Wegenetz

-  Stadtradiale
-  Stadtradiale in Zentralitätsgebieten
-  Urbane Hauptachsen im Stadtzentrum
-  Wegegerüst im Urbanen Rückgrat

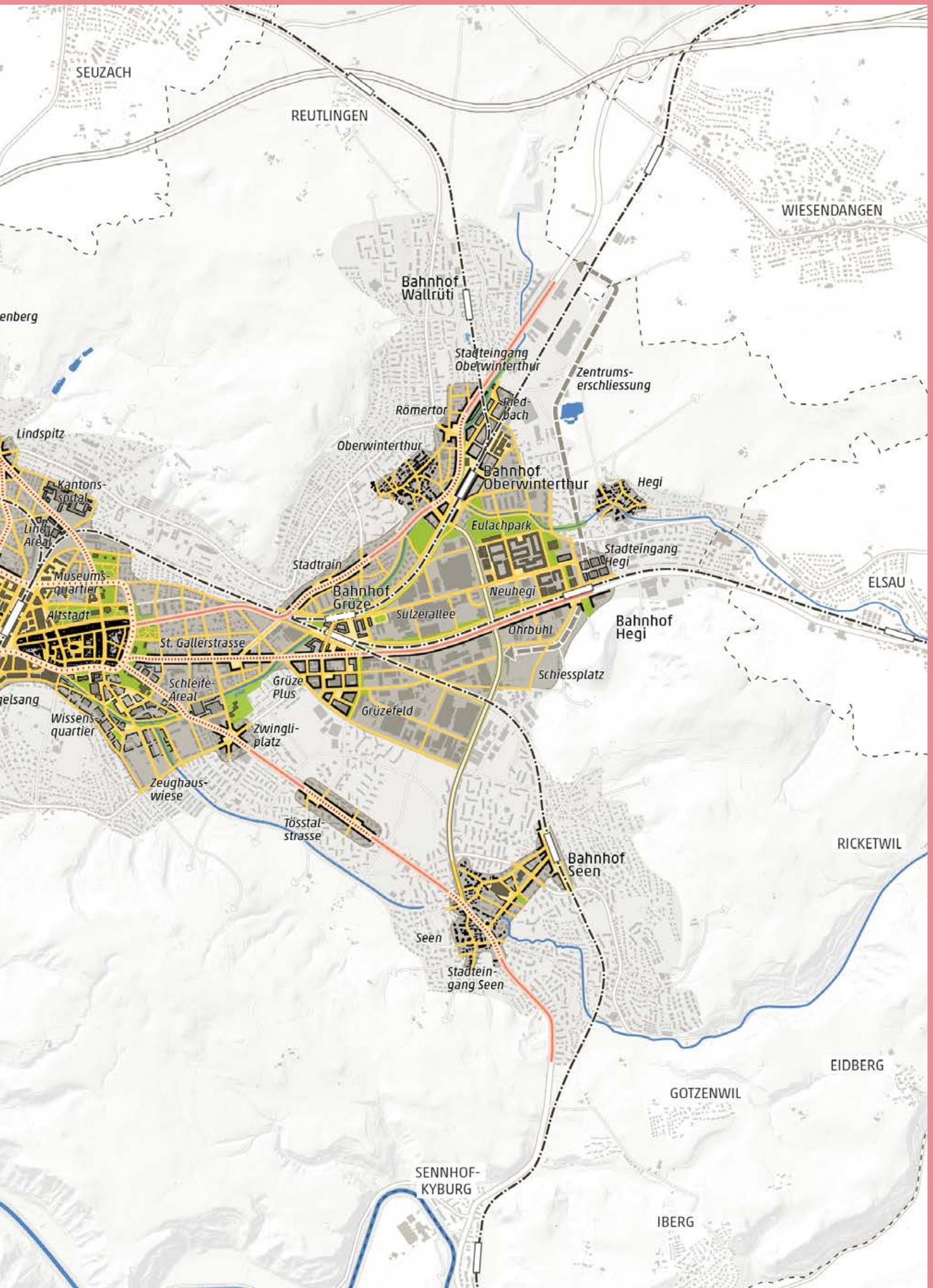
weitere Inhalte

-  Urbanes Rückgrat / Zentrumsgebiete



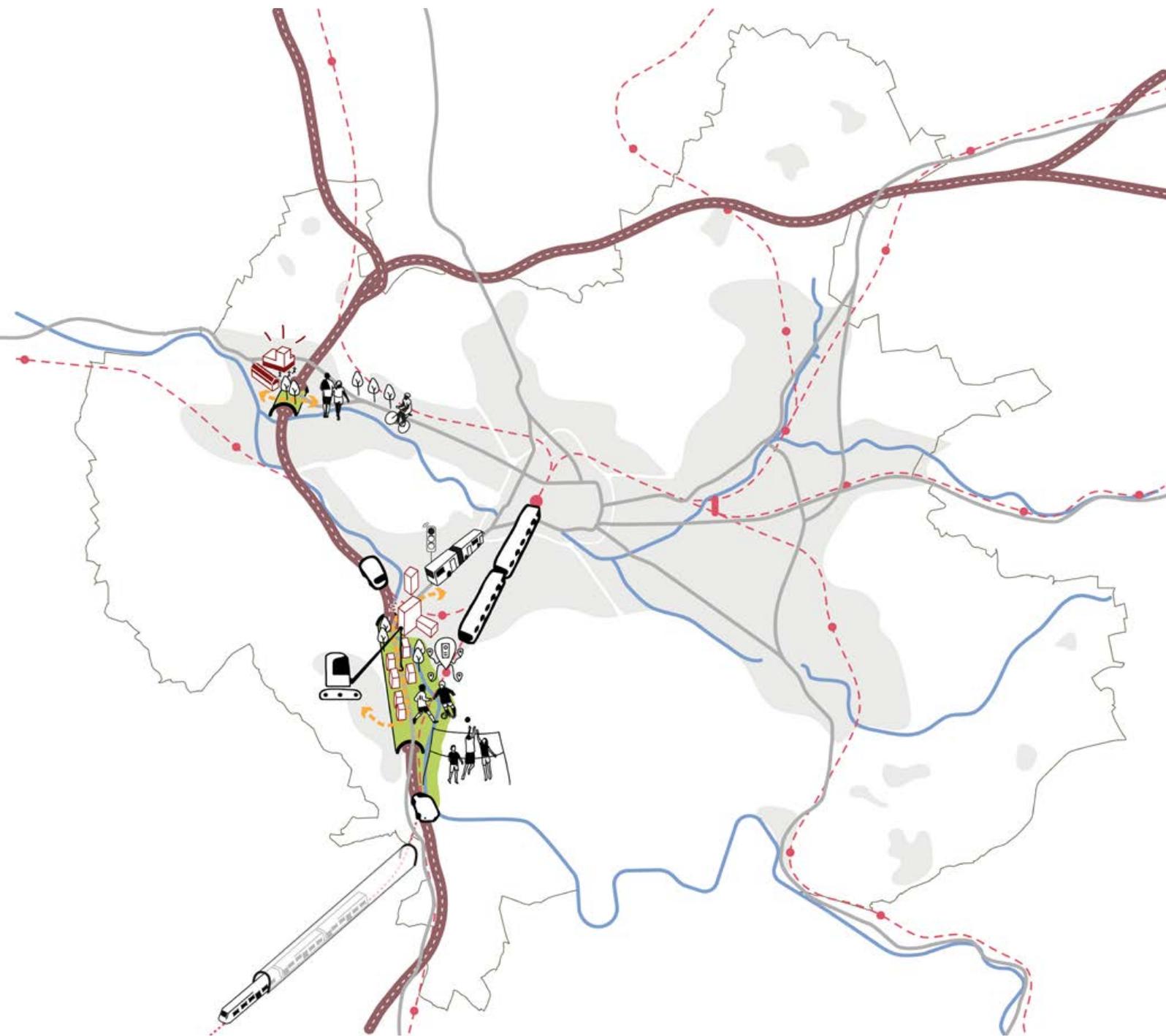
M 1:27 500

0 0,5 1



2.3

Winterthur nutzt den Brüttenertunnel und den Ausbau der Autobahn A1 zugunsten der Stadtentwicklung



Im anstehenden Spurausbau der Nationalstrasse A1 und im Netzausbau des Schienenverkehrs liegen **grosse Chancen für die Stadt- und Freiraumentwicklung**. Diese langfristig angelegten Grossprojekte des Bundes müssen mit den Zielen der Stadtentwicklung gekoppelt werden, um einen möglichst hohen Mehrwert für die Bevölkerung von Winterthur zu erzielen.

Brüttenertunnel/S-Bahn-Haltestelle Försterhaus

Die Realisierung des Brüttenertunnels ist eine zentrale Voraussetzung für die Einführung der S-Bahn 2. Generation (2G) und damit eines noch besseren S-Bahnangebotes für Winterthur, insbesondere auch am Hauptbahnhof, was die **bahnseitige Erreichbarkeit von Winterthur deutlich erhöht** → siehe Kapitel 3.5. Dies bedingt allerdings auch einen massiven Infrastrukturausbau u.a. mit zusätzlichen Geleisen → siehe Kapitel 6.3. Die Einbindung des Brüttenertunnels ins bestehende Bahnnetz macht den Bau einer Überwerfung sowie von Entflechtungsbauwerken im Gleisraum notwendig. Untersuchungen im Rahmen der Testplanung Gleisraum Winterthur haben 2018 ergeben, dass eine neue S-Bahn-Haltestelle Försterhaus im Kontext dieser geplanten Bauwerke aus betrieblicher und baulicher Sicht schwierig umsetzbar wäre. Entsprechend hat die Stadt eine Streichung des bestehenden Richtplaneintrages für eine Haltestelle Försterhaus beantragt.

In der Zwischenzeit wurden - u.a. im Zusammenhang mit einer stadtverträglichen Gestaltung der Autobahn A1 im Abschnitt Töss im Rahmen der Spurausbaupläne - neue Potenziale für das Gebiet Auwiesen/Rieterareal erkannt. Unter diesen Vorzeichen muss auch die Anbindung dieses zukünftigen Entwicklungsschwerpunktes mit dem öffentlichen Verkehr neu gedacht werden. Eine Haltestelle Försterhaus läge dazu peripher und somit für eine Bahnanbindung nicht ganz ideal, könnte aber für

die Entwicklung dieses Raums trotzdem ein bedeutender Standortvorteil werden.

Gemäss aktuellen Aussagen der SBB wird mit dem vorliegenden Projekt des Brüttenertunnels die Umsetzung einer allfälligen Haltestelle Försterhaus gegenüber der Situation mit der heute vorhandenen Gleisanlage nicht erschwert. Auch wenn aus heutiger Sicht fraglich ist, ob das mögliche Passagier-Potenzial jemals ausreichend ist für eine neue Haltestelle und ob damit verbunden die betrieblich und baulich herausfordernde Umsetzung gerechtfertigt ist, soll der Richtplaneintrag beibehalten werden, um sich diese Option nicht zu verbauen. Vor diesem Hintergrund wird die **S-Bahn-Haltestelle Försterhaus als zu prüfende Option** in «Winterthur 2040» aufgeführt und das Potenzial dieser Haltestelle wird im neuen Kontext nochmals gesamtheitlich geprüft.

Autobahn A1

Der Auftakt des urbanen Rückgrates liegt im Südwesten der Stadt und ist heute durch die Autobahn A1 zerschnitten. In diesem Raum verbergen sich bedeutende **Möglichkeiten der Stadtentwicklung, zur Gestaltung** eines attraktiven Stadteingangs und der Adressbildung der Stadt für Ankommende und Vorbeifahrende.

Im Zuge des geplanten Spurausbaus der A1 durch das ASTRA bietet sich aktuell die **einmalige Chance zur «Stadtreparatur» und dazu, den Raum zwischen Dättneu und Töss langfristig neu zu denken**. Eine teilweise Tieferlegung der A1 würde nicht nur die Lärmbelastung deutlich reduzieren, sondern insbesondere die Ausschöpfung des räumlichen Potenzials dieses Stadteingangs ermöglichen. Die angrenzenden Bereiche könnten in der Folge in einer besseren städtebaulichen Qualität und höheren Dichte weiterentwickelt und Dättneu attraktiv an die Stadt angebunden werden. Die Erschliessung

dieses Gebiets über das städtische Busnetz und die Erreichbarkeit und Einbindung der S-Bahnhaltestelle Töss (gegebenenfalls auch einer allfälligen neuen S-Bahn-Haltestelle Försterhaus) ist für eine solche Entwicklung von zentraler Bedeutung.

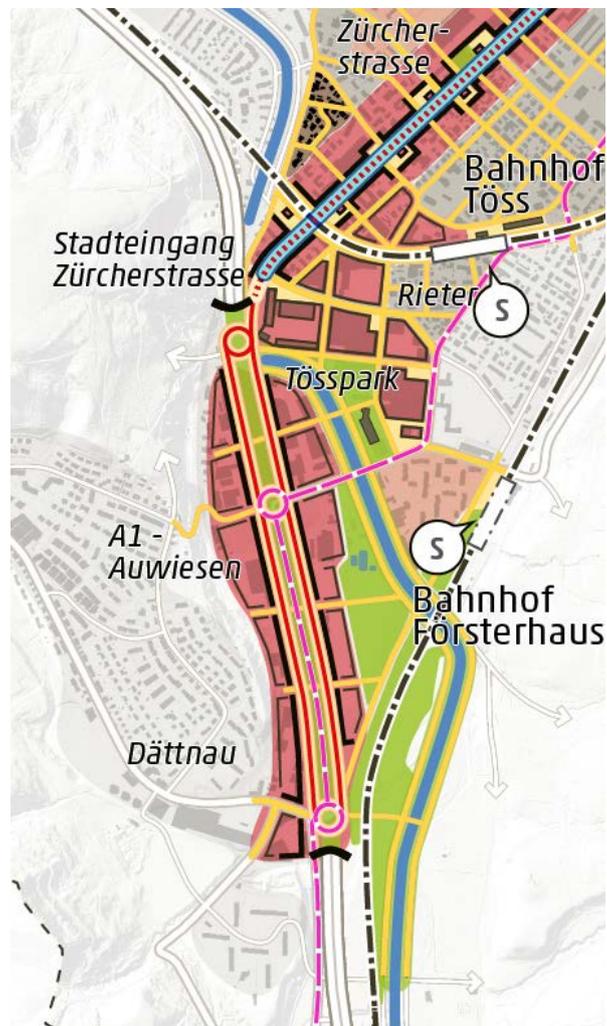
Neben der Möglichkeit zur **«Stadtreparatur»** bietet eine leicht angepasste bzw. tiefergelegte A1-Führung im Bereich Auwiesen insbesondere auch die **Möglichkeiten zur Erhöhung der Freiraumattraktivität und zur Verbesserung des Naturraums** im Umfeld der Töss. Zusammen mit dem Bau des Brüttenertunnels und des zugehörigen Überwerfungsbauwerks sowie der anstehenden Entwicklung des Rieterareals, können entlang der Töss neue öffentliche Grün- und Erholungsräume, aber auch Sportflächen entstehen. Der Bereich um das Schwimmbad Töss könnte auch im Sinne eines Sportclusters entwickelt werden, um zusätzliche leistungsfähige Sportflächen anzubieten. Um die schwierige Erschliessungssituation und konkurrierenden Ansprüche des Naturschutzes und der Erholungssuchenden am Reitplatz zu entlasten, muss die Verkehrserschliessung mit den beiden grossen Infrastrukturvorhaben koordiniert werden.

In einem gemeinsamen Planungsprozess soll die Stadt Winterthur über den Raum Auwiesen hinaus mit dem ASTRA und dem Kanton eine neue Bestvariante für den Ausbau des gesamten A1-Abschnitts zwischen Töss und Wülflingen erarbeiten. Dabei sind sämtliche Lösungen inkl. einer Tunnelvariante für den gesamten Abschnitt nochmals zu prüfen und zu bewerten. Ziel ist, die unter Berücksichtigung verkehrlicher, technischer, ökologischer, städtebaulicher und wirtschaftlicher Aspekte beste Variante zu finden.

Als Beitrag zur Lösung der Schnittstellenproblematik zwischen Autobahnen und lokalem Strassennetz soll im Rahmen der Entwicklung des Schwerpunktes

Auwiesen/Rieterareal die Integration und Wirksamkeit einer «Verkehrsdrehscheibe», in welcher der Wechsel vom Auto auf ein stadtverträgliches Verkehrsmittel (im Sinne von «Mobility as a Service»), geprüft werden. Aufgrund der grossen Bedeutung für die Stadtentwicklung wurde der Raum Auwiesen (Winterthur Süd) als Schwerpunktraum festgesetzt → [siehe Kapitel 6.1.](#)

Die geplante **Überdeckung der A1 in Wülflingen** dient neben der Verbesserung des Lärmschutzes, der Freiraumversorgung und dem Zusammenwachsen des Quartiers Langwiesen mit dem Ortskern Wülflingen → [siehe Kapitel 4.4.1.](#)





links: Potenzielle Stadt- und Landschaftsentwicklung im Zusammenhang mit A1-Ausbau und Brüttenertunnel;
oben: Potenzialgebiet Auwiesen und Rieterareal;
unten: Starke Zerschneidungs- und Trennwirkung der A1 im Stadtgebiet Auwiesen/Töss



A1 im Bereich Wülflingen

Winterthur nutzt den Brüttenertunnel und den Ausbau der Autobahn A1 zugunsten der Stadtentwicklung

Grundsätze

- Bei der Planung des Brüttenertunnels setzt sich Winterthur für eine **stadtverträgliche Gestaltung der Entflechtungsbauwerke und des Portalbereichs** ein. Der damit einhergehende Ausbau des Bahnhofs Töss (Mittelperron, neue Unterführung, drittes Geleis, etc.) soll auch einen Mehrwert für das Quartier schaffen → siehe Kapitel 4.4.6 und Kapitel 6.3.
- Winterthur setzt sich für eine stadtverträgliche Bestvariante des A1-Ausbaus ein. Dabei sind Themen wie eine partielle **Tieferlegung im Bereich Auwiesen**, die generelle Verbesserung des Lärmschutzes, die Verringerung der Trennwirkung (z.B. Schlosstal), eine maximal wirksame **Überdeckung Wülflingen** oder die Freilegung der Töss aufgrund einer allfälligen Verlegung der A1 in einen längeren Tunnel, zu prüfen.
- Die Aus- und Neubauten der Autobahn- und Gleisinfrastruktur werden genutzt, um eine **attraktive Anbindung von Dättnau an die Stadt** zu schaffen und das grosse Potenzial einer **Freiraumentwicklung entlang der Töss** zu aktivieren.
- Freiraumqualitäten werden im Rahmen der Infrastrukturplanung wie auch der Gebietsentwicklung stets mitgedacht.
- Das Gebiet Auwiesen weist ein hohes städtebauliches und freiräumliches Potenzial aus und ist auf lange Sicht ein wichtiges Perspektivgebiet für die Stadtentwicklung.
- Die kurz- und mittelfristige Entwicklung des Rieterareals muss im Kontext des Gesamtgebietes Auwiesen bis hin zum Stadteingang gedacht werden.
- Der **Durchgangsverkehr durch das Stadtzentrum wird auf die ausgebaute A1 gelenkt**.
- Abstimmung aller Massnahmen mit kantonalem Vorhaben der Töss-Revitalisierung.

Prioritäre Aufgaben

- Erarbeitung eines städtebaulichen und freiräumlichen Masterplans für das Gebiet zwischen Autobahn A1 und Bahnstrecke («Winterthur Süd»).
- Klärung der vielfältigen Auswirkungen der beiden Grossprojekte auf den gesamten Raum im Bereich Auwiesen.
- Berücksichtigung Einbindung Reitplatz und damit zusammenhängender Aufgaben, wie Sicherung der Fusswegverbindungen und Veloschnellrouten bei der Planung des Portalbereichs Brüttenertunnel.
- Prüfung Fahrgastpotenzial S-Bahn-Haltestelle Försterhaus im neuen planerischen Kontext.

Winterthur differenziert seine Arbeitsplatzgebiete aus und entwickelt diese zu **Standorten mit klarem Profil**. Dies geschieht durch gezielte Förderung und raumplanerische Rahmenbedingungen: Verankerung angestrebter Nutzungsschwerpunkte im Richtplan und in der Bau- und Zonenordnung (Ergänzungsplan stark verkehrserzeugende Nutzungen oder Ergänzungsplan Neuhegi-Grüze), durch gezielte Massnahmen der Wirtschaftsförderung (z.B. Clusterbildung) und des Standortmarketings.

Die Stadt knüpft dabei an ihre Historie als Industriestadt an und entwickelt diese für zukünftige Anforderungen weiter: Dazu gehören mit dem ÖV gut erreichbare integrierte Dienstleistungsstandorte in einem kreativen urbanen Umfeld, Flächen für die Gesundheitswirtschaft und Bildungsinstitutionen, grossflächige Standorte für Entwicklung und Produktion mit Anschluss an die übergeordnete Verkehrsinfrastruktur, kleinteilige Gebiete für Kreativwirtschaft und Gewerbe sowie periphere Standorte mit hohem Anteil an Handel sowie verkehrsaffinen und flächenextensiven Nutzungen.

Die wichtigsten Arbeitsplatzgebiete liegen sowohl in Industrie- und Gewerbebezonen wie auch in gemischten Wohn-/Arbeitszonen (v.a. Zentrumszonen) mit einem hohen Anteil an Arbeitsplätzen. Entsprechend spielt das Arbeiten auch an attraktiven Lagen in der Innenstadt eine bedeutende Rolle. **Ziel ist es, im urbanen Rückgrat das Zusammenspiel von Wohnen und Arbeiten zu fördern, um kurze Wege zu ermöglichen, sowie eine Belebung des öffentlichen Raums und eine hohe Nutzungsvielfalt zu erreichen.**

Übergeordnete Entwicklungen prägen bereits heute die Arbeitsweise und Nachfrage entscheidend. Die Globalisierung, die Digitalisierung ebenso wie demografische Entwicklungen und ein verändertes Konsumverhalten haben die Arbeitswelt

bereits erheblich verändert und werden dies auch in Zukunft tun. Wertschöpfungsprozesse werden umorganisiert und anders gesteuert. Neue Produktionstechnologien können zu einer stadtverträglichen Produktion führen. Die Plattformökonomie (sharing-economy) wird weiter ausgebaut. Die Tertiärisierung und wissensbasierte Arbeit wird fortschreiten und neue Arbeitsformen entstehen. Diese Entwicklungen haben Auswirkungen auf die Arbeitsplatzgebiete. In ihrer Gesamtheit müssen sie die mit den absehbaren Veränderungen einhergehenden Anforderungen abbilden und entsprechend flexibel ausgestaltet sein.

Für attraktive Arbeitsplatzgebiete der Zukunft ist es von grosser Bedeutung, ergänzende Angebote im sozialen Bereich (z.B. Kinderbetreuung), für Freizeit, Erholung und Sport ebenso wie in Gastronomie und Hotellerie sowie sonstigen Dienstleistungen anbieten zu können. Auch in diesen Gebieten spielen qualitätsvolle öffentliche und firmeneigene Freiräume eine bedeutende Rolle: Sie dienen dem Aufenthalt in den Pausen, als Adressbildung für Firmen und leisten einen erheblichen Beitrag zur Klimaanpassung. In den öffentlichen Räumen und auf Firmenarealen werden eine möglichst geringe Versiegelung und eine Verschattung durch Bäume angestrebt, da diese Gebiete von sommerlicher Aufheizung besonders betroffen sind → [Rahmenplan Stadtklima](#).

Geschäftsgebäude sind wichtige Bestandteile einer dichten und lebendigen Stadt. Das Erdgeschoss vermittelt zwischen öffentlichem Raum und Gebäude. Interaktive und offene Erdgeschossbereiche sorgen für Abwechslung und Lebendigkeit. Deshalb ist auch bei Büro- und Dienstleistungsgebäuden, dem Handel und urbanen Manufakturen besonders in innerstädtischen Lagen auf gute aktive Erdgeschosszonen zu achten, die den öffentlichen Raum bereichern.



Potenzialgebiet «Grüze Plus» südlich der St. Gallerstrasse.
Zielprofil: kreativ-heterogen

Um der Flächenknappheit entgegenzutreten und dem Ziel des **haushälterischen Umgangs mit Grund und Boden** nachzukommen, ist bei der weiteren Entwicklung der Arbeitsplatzgebiete der Fokus auch auf eine Verdichtung, wie z.B. Möglichkeiten der **Stapelung von gewerblichen Nutzungen** und das Bauen in die Höhe zu richten. Neben einer besseren, mehrfachen Ausnutzung der Fläche, kann die Stapelung auch zu einer stärkeren Nutzungsdurchmischung und zu Synergien führen.

Das Nutzen bestehender Reserven im Allgemeinen und die Stapelung im gewerblichen Kontext im Besonderen sind anspruchsvoll, vor allem wenn im Umland «Ausweichmöglichkeiten» in der Fläche bestehen. Hier gilt es Anreize zu schaffen und die Kommunikation mit den Grundeigentümern bzw. Firmen sowie den Nachbargemeinden und der Region zu führen.

Für die zukünftige Wissensgesellschaft baut der Kanton zusammen mit Winterthur den immer

wichtiger werdenden Bildungsbereich, insbesondere die ZHAW und die berufliche Aus- und Weiterbildung weiter aus und stärkt damit seine Position in der Region und der Schweiz. Dies zeigt sich in lebendigen zentralen Bildungsstandorten, die sehr gut mit der Stadt verwoben und selbstverständliche Teile davon sind → *siehe Kapitel 6.4*. Winterthur nutzt das Potenzial der hier ausgebildeten Menschen und schafft ein gründerfreundliches Klima für Startups, wozu auch entsprechende räumliche Angebote mit günstigen Mieten gehören. Die Stadt ist für Absolventinnen und Absolventen der ZHAW auch nach dem Studium eine attraktive Wahl des Lebens- und Arbeitsmittelpunktes.

Eine **effiziente und stadtverträgliche Güterver- und -entsorgung** stellt für Industrie, Handel und Gewerbe ein wesentliches Element der Wertschöpfungskette dar. Aufgrund des prognostizierten Wachstums des Gütervolumens, des veränderten Konsumverhaltens und den unterschiedlichen Ansprüchen der Logistik werden an die bestehenden

Umschlagflächen (Bahn/Strasse) hohe Anforderungen gestellt. Auf diesen Flächen steigt der Druck zur Transformation, da sie an zentralen und gut erschlossenen Lagen an Bahnhöfen liegen. Im Umfeld des Hauptbahnhofs sowie der Bahnhöfe Grüze und Oberwinterthur sollen daher entsprechende Flächen grundeigentümerverbindlich gesichert und «fit» für die Zukunft gemacht werden. Des Weiteren sollen mögliche zusätzliche Flächen gesucht und gesichert werden, die sich als City- oder Micro-Hub eignen → [siehe Kapitel 3.6.](#)

Die wichtigsten Arbeitsplatz- und Bildungsgebiete werden im Folgenden bezüglich der angestrebten Ausrichtung und ihrer Nutzungsschwerpunkte in unterschiedliche Standortprofile klassifiziert. Eine wichtige Rolle spielt dabei die Lagegunst. Die Abgrenzungen zwischen den einzelnen Standorten sind nicht immer scharf. In den einzelnen Arbeitsplatzgebieten sind jeweils auch andere Nutzungen als die beschriebenen Nutzungen denkbar, entscheidend für die vorgenommene Zuordnung sind die angestrebten Schwerpunktnutzungen. Die Zuordnungen sind in dieser Präzisierung nicht als beabsichtigte Regelungen und Festlegungen, sondern als Hinweise für eine Profilierung zu verstehen. Die Typologisierung soll helfen, geeignete Gebiete mit optimalen Bedingungen für bestimmte Arten von Arbeitsplatznutzungen zu erkennen und zu fördern.

Alle Gebiete müssen grundsätzlich flexibel genug sein, um auf eine sich verändernde Nachfrage mit räumlichen Konsequenzen aufgrund aktueller und zukünftiger Trends (homeoffice, Co-Working Spaces, Industrie 4.0 etc.) reagieren zu können.

Folgende Profile charakterisieren die Arbeitsplatzgebiete und mischgenutzten Bereich der Stadt mit einer hohen Anzahl an Arbeitsplätzen:

- **innerstädtisch - historisch:** die historische Altstadt übernimmt eine Zentrumsfunktion und ist kulturelles Zentrum; es gibt vielfältige Einkaufsmöglichkeiten / Detailhandel, Gastronomiebetriebe sowie Hotellerie; Büros / Dienstleistungen, gute Anbindung in alle Richtungen; Fussgängerzone; innerstädtisches Wohnen und Arbeiten; aktive Erdgeschossbereiche.
- **öffentlich - institutionell:** überwiegend Zonen für öffentliche Bauten; unterschiedliche Schwerpunkte: städtische Verwaltung, Kulturinstitutionen, Gesundheit (Kantonsspital), Bildung und Wissenschaft (ZHAW und Berufsschulen); arbeitsplatzintensive Standorte in zentraler Lage, mit direkter Anbindung an die Kernstadt; Nutzung von Synergien öffentlicher Einrichtungen, Verzahnung der zugehörigen Freiräume mit dem Umfeld; Gestaltung zusammenhängender öffentlicher Räume
Beispiele: Städtische Verwaltung (Superblock), Kantonsspital, «Museumsquartier», allenfalls zukünftiges Wissensquartier.
- **vielfältig - mischgenutzt:** Gebiete mit häufig hohem Wohnanteil (mind. 50%) und entsprechend hoher Personendichte; urbane, mischgenutzte Abschnitte in zentraler Lage oder entlang von Stadtradielen; öffentliche, aktive publikumsorientierte Erdgeschosszonen bringen lebendigen, urbanen Charakter; Verdichtung von unterschiedlichen Nutzungen: Einzelhandel, Gastronomie, Hotellerie, Büros, Praxen, Gewerbe; je nach Lage bietet dieses

Profil auch das Potenzial für Hochpunkte und städtebauliche Akzentuierung.

Beispiele: Bahnhofsumfelder Hauptbahnhof, Hegi und Seen; Zürcherstrasse, St. Gallerstrasse, Zwingliplatz, Schaffhauserstrasse, Tösstalstrasse, Wülflingen.

- **zentral - urban:** hohe Standortqualität, integrierte zentrale Lage und hervorragende ÖV-Anbindung; überwiegend Büronutzung, Dienstleistung, daher auch arbeitsplatzintensive Standorte; ergänzt durch urbane Wohnformen; hochwertige Architektur und qualitativ gestaltetete öffentliche Räume; Potenzial für Hochpunkte, urbanes Flair, aktive Erdgeschossbereiche.
Beispiele: Lokstadt, Lindareal, Bahnhofsumfelder Grüze und Oberwinterthur.
- **kreativ - heterogen:** Schwerpunktstandorte für Kreativwirtschaft, Kleingewerbe, Gründer-/Startup-Szene; Nutzung bestehender Baustrukturen; Möglichkeiten für Zwischennutzungen und Raum für partizipative Gestaltungsmöglichkeiten; grosse typologische Vielfalt durch Kombination unterschiedlicher Typologien und Entwicklung hybrider Strukturen; neue Gewerbetypologien, wie gestapeltes Gewerbe, Gestaltung urbaner Stadträume; gegebenenfalls auch Räume für experimentelles Wohnen.
Beispiele: Lagerplatz, Schleife-Areal, «Grüze Plus».
- **bunt - dynamisch:** Standorte ohne direkte Anknüpfung an Kernstadt; vielfältige Ausprägung der Branchen, Parzellierungen und Typologien: Büro, Dienstleistung, Einzelhandel, Produktion, Logistik, Fachmärkte; steigende Anforderungen an Identität, Aufenthaltsqualität und verbesserte Erreichbarkeit; je nach Lage ist auch eine Wohnnutzung denkbar.

Beispiele: Grüzefeld, Entwicklungsreserve Auwiesen, Schlosstal.

- **industriell - modern:** Gebiete mit grösseren High-Tech-Industriebetrieben; Industrie 4.0, «urbane Produktion»; Anknüpfungspunkte für Startup-Szene und Spin-offs mit Hochschulforschung; hochwertige Gewerbearchitektur und qualitätvolle, durchdringende Freiraumgestaltung; gute Erreichbarkeit für MIV, aber auch mit ÖV.
Beispiele: Rieterareal, Sulzerallee, Entwicklungsreserve Schiessplatz Ohrbühl.
- **peripher - praktisch :** periphere Lage am Siedlungsrand; wenig diversifizierte Branchen- und Baustruktur; hohe bis sehr hohe Anteile an Handel, Handwerk, Lager und Logistik; starke MIV-Ausrichtung; meist weniger wertschöpfungsintensiv, verhältnismässig geringer Anspruch an Ausgestaltung der Gewerbeflächen; funktionale Anforderungen stehen über ästhetischen Ansprüchen, wobei auch in diesen Gebieten klimarelevante Vorgaben zu berücksichtigen sind und auf eine effiziente und flächensparende Bauweise geachtet werden soll.
Beispiele: Entwicklungsreserve Rosenberg, Frauenfelderstrasse (Albert-Einstein-Strasse), Stegackerstrasse.
- **regionale Arbeitsplatzgebiete:** Arbeitsplatzgebiete ausserhalb der Stadtgrenze von Winterthur mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten.
Beispiele: Kempththal, Hettlingen, Oberohringen.



oben: Standortprofil «industriell-modern»
an der Sulzerallee;
Mitte: Standortprofil «kreativ-heterogen»
am Lagerplatz;
unten: Standortprofil «zentral-urban»
am Technopark



oben: Standortprofil «industriell-modern», High-Tech Standort an der Sulzerallee;
unten: Standortprofil «öffentlich-institutionell», Hochschulstandort Winterthur der ZHAW, Altes Technikum, Quelle: © Arnold Kohler

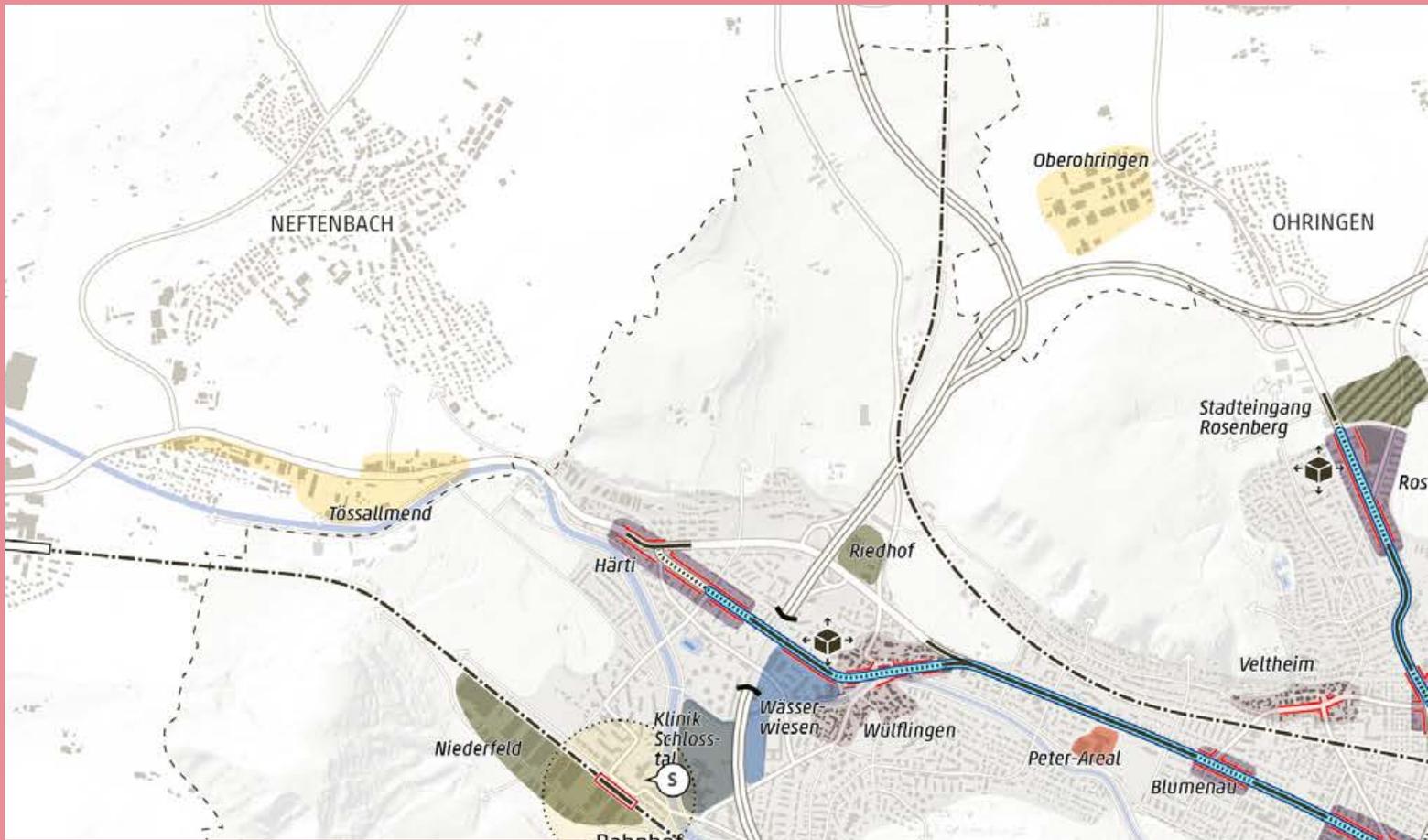
Arbeitsplatzgebiete und Bildungsorte werden zu Standorten mit spezifischem Profil

Grundsätze

- Arbeitsplatzgebiete werden differenziert; sie verfügen über eine klare Entwicklungsstrategie und ein Profil hinsichtlich Nutzungsausrichtung, Verdichtung und stadträumlicher Qualitäten.
- Förderung der Verdichtung nach innen, insbesondere auch an mit ÖV gut erschlossenen Lagen.
- Sicherung von Standorten auch für eher wertschöpfungsschwächere Nutzungen.
- Fokussierung und Weiterentwicklung einzelner wichtiger Arbeitsplatzschwerpunkte (Schwerpunktsetzung).
- Ausbau und Erweiterung der bestehenden Bildungsstandorte südlich der Altstadt zu einem Wissensquartier.

Prioritäre Aufgaben

- Beschrieb und Verankerung angestrebte Ausrichtung / Positionierung der Arbeitsplatz- und Bildungsgebiete im kommunalen Richtplan und in der Nutzungsplanung.
- Strategien und Anreizsysteme zur Nachverdichtung und Stapelung sowie zur Förderung stadträumlicher Qualitäten (inkl. Vorgaben für die Frei- und Grünräume) insbesondere in Industrie- und Gewerbebezonen entwickeln.
- Umsetzung von Massnahmen zur Verbesserung des Stadtklimas (Begrünung / Beschattung, reduzierte Versiegelung) insbesondere in Industrie- und Gewerbebezonen.
- Evaluierung geeigneter Flächen für eine zukunftsfähige City-Logistik mit einem Güterverkehrs- und Logistikkonzept und Sicherung mit geeigneten Instrumenten wie kommunalen Richtplan und beispielweise öffentlichen Gestaltungsplänen.



Teilbild **Bildungs- und Arbeitsplatzgebiete werden zu profilierten Standorten**

Wichtige Arbeitsplatzgebiete und Standortprofile

-  innerstädtisch - historisch
-  öffentlich - institutionell (z.T. Entwicklungsreserve)
-  vielfältig - mischgenutzt
-  zentral - urban
-  kreativ - heterogen
-  bunt - dynamisch (z.T. Entwicklungsreserve)
-  industriell - modern (z.T. Entwicklungsreserve)
-  peripher - praktisch (z.T. Entwicklungsreserve)
-  regional - ausserstädtisch

Stadtradien, Hauptachsen, ÖV-Achsen

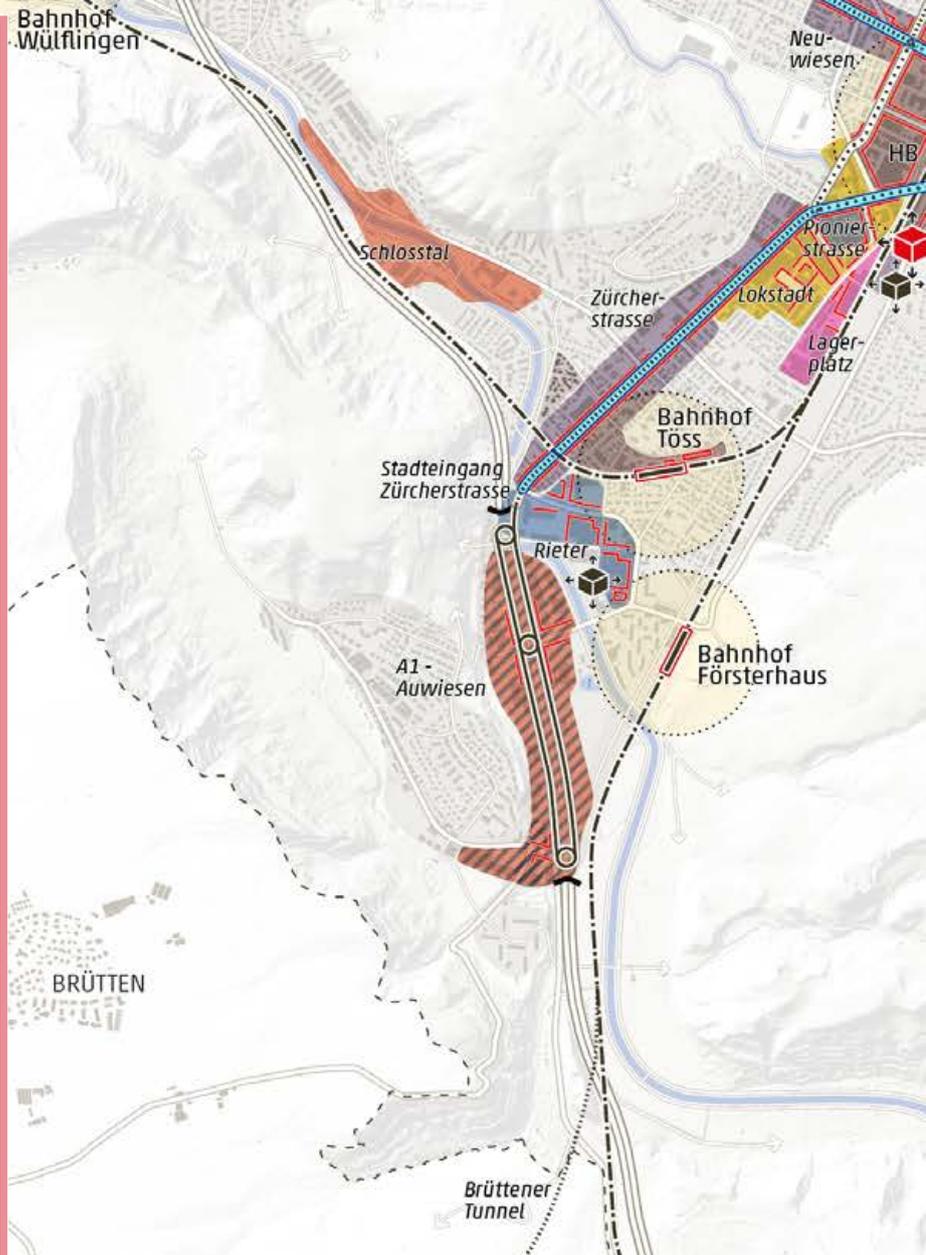
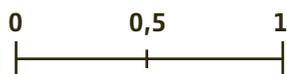
-  Stadtradienale / Stadtradienale in Zentralitätsgebieten
-  Urbane Hauptachsen im Stadtzentrum
-  ÖV-Hochleistungskorridor

weitere Inhalte

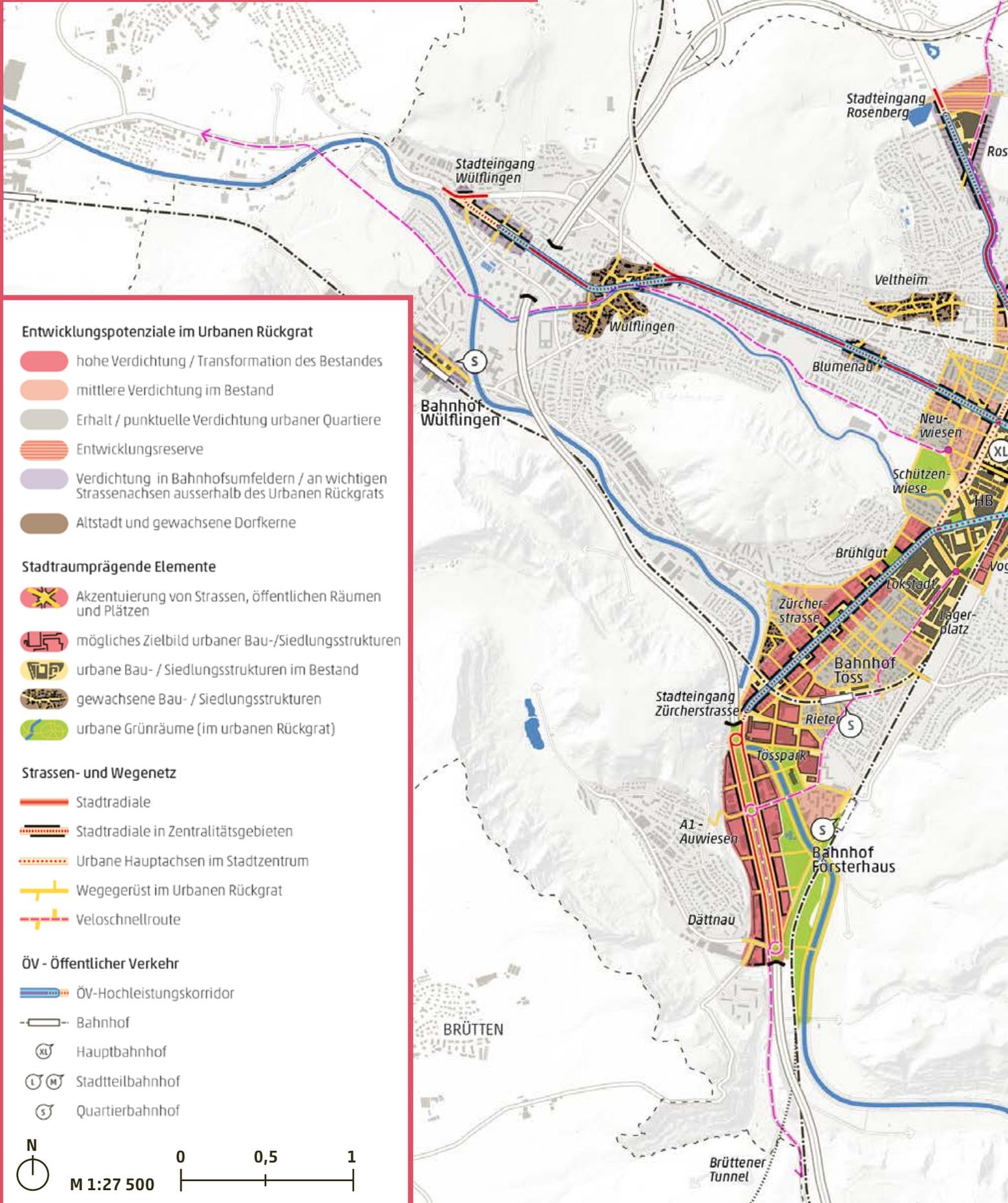
-  aktive Erdgeschossbereiche
-  Bahnhof im Umfeld von Arbeitsplatzgebieten
-  City-Hub mit Bahnanschluss
-  Mikro-Hub (Verteilung in Quartiere)

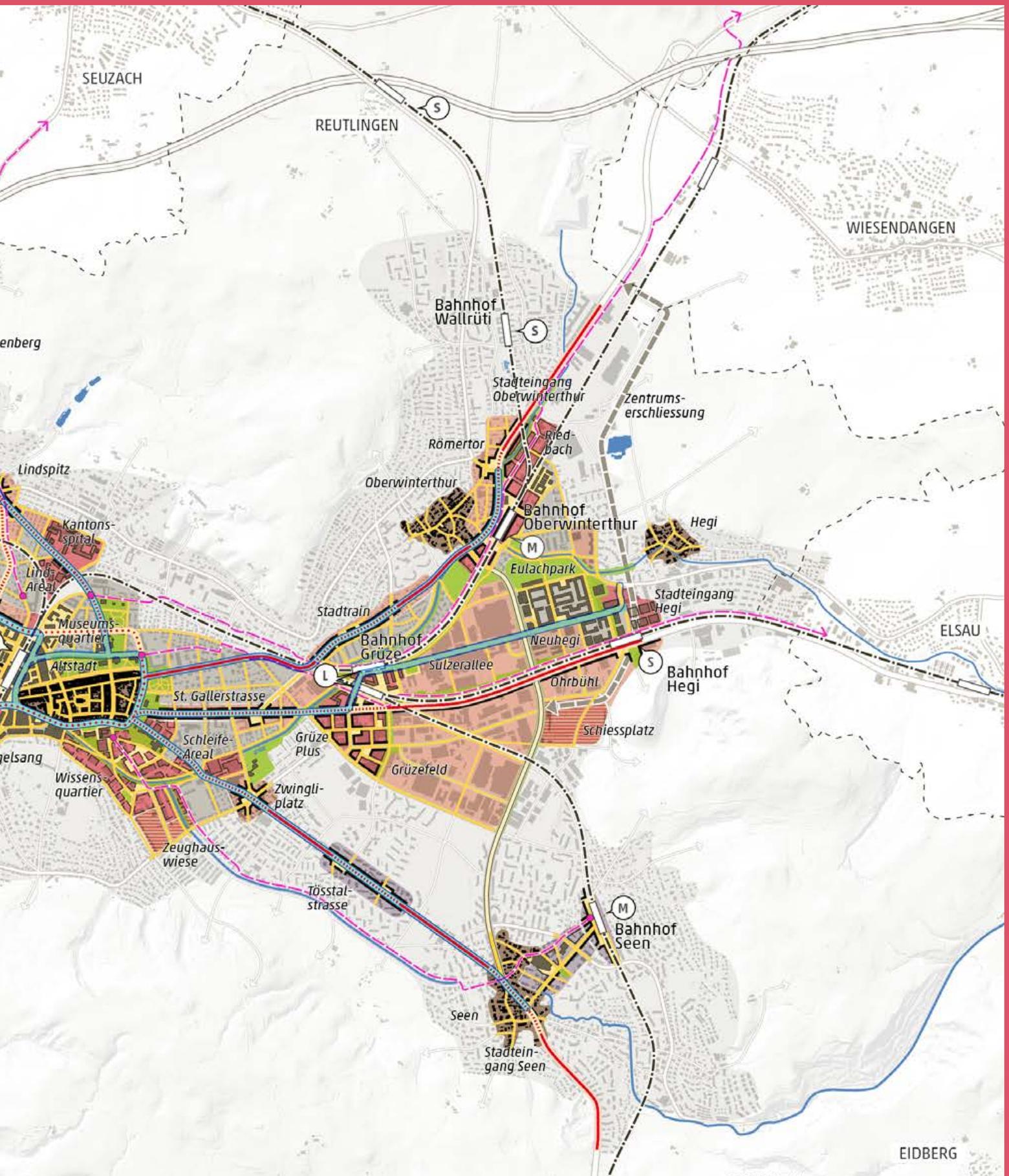


M 1:27 500



Winterthur baut sein urbanes Profil aus





Winterthur lenkt das Wachstum auf das urbane Rückgrat

Die Verdichtung ist gekoppelt an eine hohe Qualität der Bauten, Strassen- und Freiräume und an ein ausreichendes Angebot an Flächen für öffentliche Bauten und Grünräume

Winterthur nutzt den Brüttenertunnel und den Ausbau der Autobahn A1 zugunsten der Stadtentwicklung

Arbeitsplatzgebiete und Bildungsorte werden zu Standorten mit spezifischem Profil

3

Eine dichte urbane Stadt braucht eine stadtverträgliche Mobilität





3.1

Winterthurs
Philosophie zur
stadtverträglichen
Mobilität
2040

3.2

Die Änderung des
Mobilitätsverhaltens
sichert weiterhin eine
hohe Mobilität für alle

3.3

Zu Fuss ist in
Winterthur erste
Wahl

3.4

Velostadt
Winterthur

3.5

Winterthurs ÖV
ist leistungsfähig,
zuverlässig und
vernetzt

3.6

Intelligente Steuerung
des MIV

3.1

Winterthurs Philosophie zur stadtverträglichen Mobilität 2040

Der Mensch steht im Mittelpunkt der Stadt. Die künftige Mobilität der Stadt Winterthur richtet sich danach aus.

Der wirtschaftliche Erfolg von Städten ist eng mit der guten Erreichbarkeit mit verschiedenen Verkehrsmitteln verknüpft. Mindestens gleichbedeutend ist eine hohe Lebensqualität. Dazu gehört mobil zu sein, aber auch ein gutes und gesundes Wohnumfeld sowie lebendige Stadträume zu bieten.

Eine zentrale Rolle spielen dabei die öffentlichen Räume (Strassen, Plätze, Grünflächen). **Im öffentlichen Stadtraum müssen deshalb neben der Mobilität auch weitere Bedürfnisse, wie Begegnung und Aufenthalt Platz finden.** Dazu kommt das Bedürfnis nach einem gesunden Wohnumfeld der vielen Menschen, die in der Stadt wohnen. Diese verschiedenen Ansprüche gilt es zu berücksichtigen und in «Winterthur 2040» zusammen zu denken. All dies findet statt vor dem Hintergrund von technischem Fortschritt, Elektrifizierung und Digitalisierung sowie dem Erfordernis dem Klimawandel zu begegnen.

Winterthurs künftige Mobilität baut auf folgenden Zielen und Prämissen auf:

- **Die Mobilität in Winterthur ist stadtverträglich.**

Die steigenden Mobilitätsbedürfnisse werden erfüllt und gleichzeitig wird der Verkehr so gestaltet, dass er eine hohe Lebens- und Wohnqualität ermöglicht. Die Menschen fühlen sich im öffentlichen Raum wohl und sicher. Die Strassen und Plätze weisen eine hohe Aufenthaltsqualität auf und sind hindernisfrei.

Die Luftschadstoff- und Lärmemissionen sind minimiert. Dies erfordert eine Anpassung der Verkehrsinfrastruktur bzw. deren Betrieb und der Strassenraumgestaltung (Aufenthaltsqualität im Strassenraum, Temporeduktion, Verkehrssicherheit, kurze Wege, Priorisierung flächeneffizienter Mobilität).

- **Winterthur ist sehr gut erreichbar und vernetzt.**

Die Ausbauten der grossen Infrastrukturen (Bahn, Autobahn), deren Vernetzung in die Stadt und eine intelligente Verkehrssteuerung sorgen für eine exzellente Erreichbarkeit von Winterthur. Dies steigert die Attraktivität von Winterthur als Wirtschafts- und Arbeitsstandort.

- **Winterthur bietet eine hohe Flexibilität in der Verkehrsmittelwahl und nutzt neue Technologien.**

In Winterthur bewegt man sich flexibel, situationsgerecht und frei. Dabei besteht eine hohe Wahlmöglichkeit für das in der Situation geeignetste Verkehrsmittel, sodass die Mobilitätsbedürfnisse stadtverträglich erfüllt werden. Ein optimales und komfortables Zusammenspiel der unterschiedlichen Verkehrsarten fördert intermodale Wegeketten aus Fusswegen, Velo, öffentlichem Verkehr und Sharing.

Der technologische Fortschritt und die Digitalisierung ermöglichen innovative Massnahmen im Mobilitätsbereich («Mobility as a Service») und führen zu einer Smart City → [siehe Exkurs Kasten](#).

- **Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sind aufeinander abgestimmt.**

Zukünftiges Wachstum konzentriert sich auf die sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Gebiete in der Stadt. Eine kompakte Siedlungsstruktur

Winterthur nutzt heutige und zukünftige Technologien zur Organisation der Mobilität

Die zunehmende **Digitalisierung und Automatisierung** der Verkehrsmittel wird keine alleinige Lösung der Herausforderungen zur Mobilität bringen. Öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr wird auf der zur Verfügung stehenden Strassenfläche gegenüber dem motorisierten Individualverkehr immer ein Mehrfaches an Personen transportieren können.

Die **Digitalisierung** hat das Potenzial, Mobilität clever zu steuern: Sie wird genutzt für die Bevorzugung von flächeneffizienten Mobilitätsarten im Strassenraum und wird auch zugunsten von Angebotsverbesserungen im ÖV und für weitere Mobilitätsdienstleistungen (Sharing, Information, Routenplanung sowie «Mobility as a Service») wertvolle Beiträge leisten.

Die fortschreitende **Automatisierung** von Fahrzeugen birgt das Risiko, dass das Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr (MIV) steigt. Wenn die Technik so weit ist, offene Haftungsfragen geklärt sind und die Gesetzgebung entsprechend angepasst, könnten Autos plötzlich auch «leer» herumfahren, was zusätzliche Fahrten auf dem Strassennetz generiert und der potenzielle Nutzerkreis weitet sich auf Personen aus, die nicht selbst fahren wollen, dürfen oder können. Dies macht eine gezielte Priorisierung stadtverträglicher und flächeneffizienter Fortbewegung in der Stadt der Zukunft noch wichtiger als heute. Die Automatisierung von Fahrzeugen ist für die städtische Mobilität von Nutzen, wenn damit der Belegungsgrad der Fahrzeuge und

damit die Flächeneffizienz erhöht werden kann.

Die **Weiterentwicklung** von personalisierten und multimodalen Mobilitätsdienstleistungen («**Mobility as a Service**») hat zum Ziel, optimal an die Anforderungen abgestimmte Transportmittel anzubieten, die Transporteffizienz zu steigern und den Bedarf für den Besitz von eigenen Fahrzeugen zu senken. Weitere **Lenkungsinstrumente** (Mobility Pricing, Regulation selbstfahrende Fahrzeuge) werden – wenn die Zeit reif ist – genutzt, um die Transporteffizienz des Gesamtverkehrssystems zu erhöhen und die **Mobilität stadtverträglicher abzuwickeln**.

und Nutzungsmischungen ermöglichen kurze Wege. Die stadtverträgliche Mobilität der Zukunft ist wichtiger Bestandteil der Bebauungskonzepte. Auf eine autoarme Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung ist daher bereits in der Konzeptphase insbesondere mit konsequenter Parkraumpolitik und Mobilitätsmanagement zu achten.

- **Die Mobilität in Winterthur wird langfristig klimaneutral.**

Der durch den Verkehr erzeugte CO₂-Ausstoss wird minimiert. Für den Grossteil ihrer Wege sind die Menschen in Winterthur zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs. Der ÖV wird CO₂-neutral betrieben → [Energie- und Klimakonzept 2050](#).

- **Güterverteilung und City-Logistik sind gut in die Stadt integriert.**

Die Infrastruktur und Organisation der City-Logistik ermöglicht, dass der Güterverkehr zuverlässig und stadtverträglich abgewickelt wird.

Winterthur wächst. Zu den Mobilitätsbedürfnissen der heute in Winterthur lebenden Menschen kommen die Mobilitätsbedürfnisse der zukünftigen Einwohnerinnen und Einwohner und der zukünftig hier Arbeitenden hinzu. **Für die steigenden Mobilitäts- und Nutzungsansprüche ist jedoch nicht mehr Platz vorhanden als derjenige, den es heute schon gibt**, und selbst dieser ist bereits zeitweise überlastet. Das heisst, **das bestehende Netz muss deutlich mehr Personenbewegungen aufnehmen können**, was nur mit einem höheren Anteil von platzsparenden Verkehrsmitteln wie zu Fuss, mit

dem Velo sowie dem öffentlichen Verkehr gelingt. Gleichzeitig müssen die Strassen auch attraktive Stadträume sein.

Besonders die Abwicklung und Leistungsfähigkeit des motorisierten Individualverkehrs stehen oft im Konflikt mit der Lebensqualität der Menschen vor Ort. Flächeneffiziente und stadtverträgliche Mobilität nimmt deshalb für das Funktionieren der Stadt von morgen eine entscheidende Rolle ein. Diese Verkehrsmittel müssen am attraktivsten sein, damit sie auch bevorzugt benutzt werden. Die Aufrechterhaltung der heutigen Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr darf kein Ausschlusskriterium für gesamthaft gute Lösungen sein.

Um die oben genannte Ziele umzusetzen, verfolgt Winterthur eine angebotsorientierte Verkehrsplanung. Das heisst, **eine Verkehrsplanung, die sich an den Belastbarkeitsgrenzen von Verkehr, Umfeld und Umwelt orientiert** und welche die Funktionsfähigkeit, die Verträglichkeit und die Entwicklungsspielräume ins Zentrum der Planung stellt. Die Umsetzung dieser Philosophie erfolgt mit der sogenannten **4V-Strategie**:

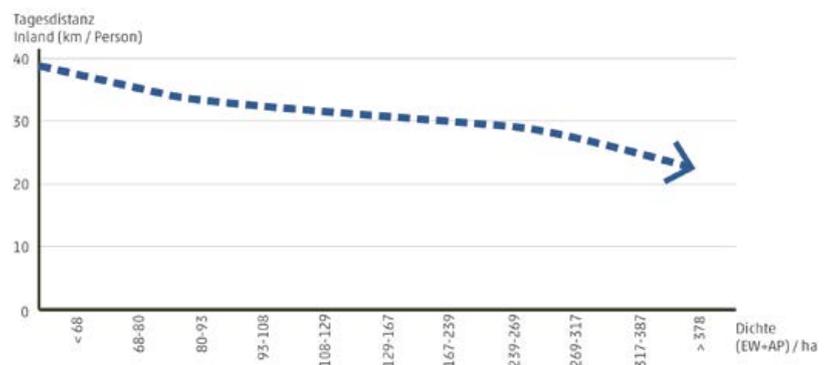
1. Verkehr **vermeiden**, Mobilität ermöglichen
2. Verkehr **verlagern**
3. Verkehr **verträglich** abwickeln
4. Mobilität **vernetzen**

1. Verkehr vermeiden: Stadt der kurzen Wege, kleinräumige Nutzungsvielfalt stärken

Verkehr, der vermieden wird, führt auch zu keinen Mehrbelastungen. Längere Wege und damit ein Mehr an Verkehr können vermieden werden, wenn verschiedene Nutzungen wie Wohnen, Einkaufsmöglichkeiten, Arbeitsplätze, öffentliche Dienste und Bildungseinrichtungen nahe beieinander liegen. Deshalb ist es zentral, **Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zusammen zu denken**.

Winterthur richtet einen grossen Teil des Siedlungswachstum auf das urbane Rückgrat aus, wo diese Nähe und Mischung gegeben ist (Stadt der kurzen Wege).

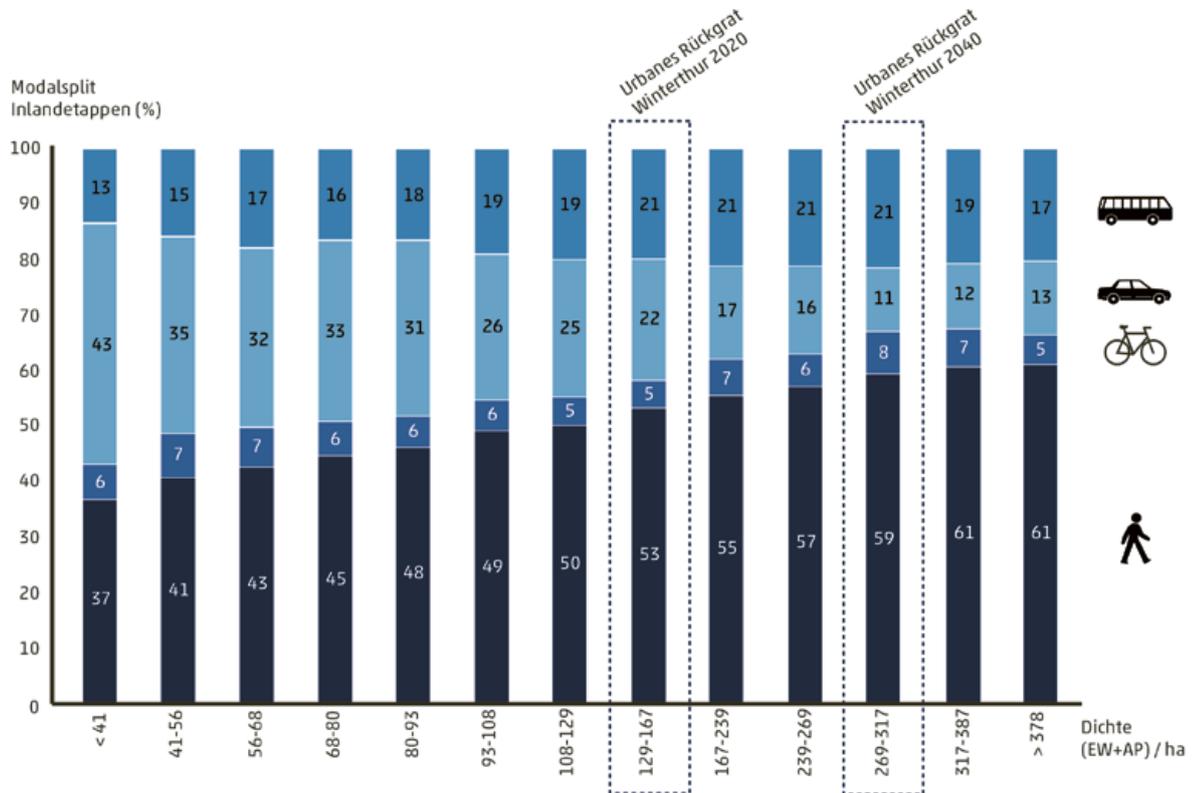
Damit können die Verkehrsnachfrage und die tatsächliche Verkehrsleistung (zurückgelegte Kilometer pro Tag und Person) reduziert resp. vermieden werden → [siehe Kapitel 2.1](#). Studien zeigen zudem, dass mit zunehmender Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte die durchschnittlich zurückgelegten Weglängen abnehmen. **Dichte und Nutzungsmischung wie im urbanen Rückgrat tragen somit zu einer Stadt der kurzen Wege bei und fördern Siedlungsformen, in denen man nicht auf ein eigenes Auto angewiesen ist.**



Abhängigkeit der zurückgelegten Tagesdistanz von der Siedlungsdichte, eigene Darstellung gemäss Quelle «Dichte und Mobilitätsverhalten», ARE 2018);
 EW = Einwohnende; AP = Arbeitsplätze; EW+AP = Personen (Einwohnende + Arbeitsplätze); ha = Hektare

2. Verkehr verlagern: Auf flächeneffizienten Fuss- und Veloverkehr sowie ÖV

Verkehr, der nicht vermieden werden kann, soll möglichst auf effiziente Verkehrsmittel verlagert werden. Das aus den neuen Nutzungen generierte Verkehrsaufkommen muss also primär vom öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr bewältigt werden. Untersuchungen wie der → [Städtevergleich Mobilität 2015](#) zeigen auf, dass 50% aller MIV-Wege der Einwohnerinnen und Einwohner



Prinzip der Abhängigkeit von Siedlungsdichte mit der Verkehrsmittelwahl (eigene Darstellung gemäss Quelle «Dichte und Mobilitätsverhalten», ARE 2018)

unter 5 km liegen. Hier liegt ein grosses Potenzial für den Fuss- und Veloverkehr sowie dem ÖV. Der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs und ÖV am «Modal Split» soll deshalb möglichst gross sein
 → [Kapitel 3.2.](#)

Um dieses Ziel zu erreichen, sind sogenannte «**Push-and-Pull**»-Massnahmen notwendig: Es braucht einerseits Massnahmen, die Druck (push) ausüben, wie z.B. die Beschränkung der Anzahl von Parkplätzen bei neuen Bebauungen, Parkplatzbewirtschaftung, Verkehrssteuerung, Mobility Pricing (Prüfung im Rahmen des → [Energie- und Klimakonzepts 2050](#)), etc. Andererseits sind Anreize (pull) für die Benützung des ÖV, des Fuss- und Veloverkehrs zu schaffen, wie z.B. der Ausbau des Angebots für den ÖV und den Velo- und Fussverkehr sowie deren gezielte und konsequente Bevorzugung im

Strassenraum. Diese Verkehrsmittel müssen am attraktivsten sein, damit sie auch intuitiv bevorzugt benutzt werden.

Aber auch **die Struktur der Stadt hat wesentlichen Einfluss auf die Wahl der Verkehrsmittel.** Eine dichte Stadt mit einer hohen Nutzungsmischung unterstützt die Wahl von flächeneffizienten Verkehrsmitteln: Mit zunehmender Siedlungsdichte nimmt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs ab, der Anteil von Fuss- Velo- und öffentlichem Verkehr nimmt dagegen zu.

Obige Abbildung zeigt, dass in der Schweiz in Stadtteilen mit vergleichbarer Dichte wie im urbanen Rückgrat gemäss «Winterthur 2040» nur etwa halb so viele Etappen mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt werden wie

in Stadtteilen mit der heutigen Dichte im Gebiet des urbanen Rückgrates (11% statt 22%). Diese Auswertung zeigt, dass eine Veränderung des «Modal Splits» in dieser Grössenordnung mit der prognostizierten Verdichtung erreicht werden kann → [siehe Kapitel 3.2.](#)

3. Verkehr verträglich gestalten: angepasste Strassenräume, Geschwindigkeiten und Verkehrssteuerung

Verkehr, der nicht vermieden oder verlagert werden kann, soll verträglich gestaltet werden, damit auch mit dem in der Stadt verbleibenden Verkehr eine hohe Wohn- und Lebensqualität gewährleistet werden kann. Dazu gehören Stadträume von hoher Qualität, in denen neben der Mobilität auch weitere Bedürfnisse Platz finden und eine an den Belastungsgrenzen orientierte Verkehrsplanung. Im urbanen Rückgrat findet beides seinen Niederschlag.

Nicht verträglich ist Verkehr, wenn er Belastungsgrenzen überschreitet. Dies ist dann der Fall, wenn z.B. die Kapazitätsgrenzen im Strassennetz, Luftschadstoff- und Lärmgrenzen überschritten werden, wenn der öffentliche Verkehr zu hohe Verlustzeiten aufgrund von Staus einfährt oder Strassen an zentralen Bereichen nur ungenügend gequert werden können. Die Planung einer verträglichen Abwicklung des MIV sollte sich daher an Belastungsgrenzen orientieren (angebots- anstatt verkehrsorientiert). Grundsätzlich soll sich der Verkehr den örtlichen Gegebenheiten anpassen und nicht umgekehrt. Um eine hohe Mobilität zu gewährleisten sind auf den Stadtradien → [siehe Kapitel 2.2](#) in besonderer Weise die Bedürfnisse des ÖV zu berücksichtigen.

Für eine verträgliche Organisation des Verkehrs eignen sich folgende Strategien:

- Siedlungsorientierte, **auf die Situation und die Bedürfnisse der Menschen vor Ort** und auf die Ansprüche des ÖV **abgestimmte**

Strassenraumgestaltung (z.B. sichere und gute Querbarkeit der Strasse, Fahrbahnhaltstellen, Berücksichtigung der Aufenthaltsqualität, Begrünung, Gestaltung von Fassade zu Fassade). Die Forderung nach einer solchen Strassenraumgestaltung ergibt sich auch aus einer qualitätvollen Innenentwicklung, besonders im urbanen Rückgrat → [siehe Kapitel 2.2.](#)

- **Reduktion** der zulässigen **Höchstgeschwindigkeit**: Tempo-30 macht innerorts den Verkehr sicherer, in der Regel flüssiger und damit emissionsärmer, da Beschleunigungs- und Abbremsvorgänge vermindert werden.
- Vermeidung von Stausituationen (Stop&Go-Verkehr), z.B. durch Brechen der Verkehrsspitzen oder durch **Verkehrssteuerung** im Bereich von besonders sensitiven Stadtteilen und Strassenabschnitten.
- Der Umstieg auf alternative, im Fahrzeugbetrieb emissionsfreie Antriebstechnologien (z.B. Elektrofahrzeuge) sowie auf raumsparende und leichtere Kleinfahrzeuge.

4. Mobilität vernetzen: Multimodale Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsarten

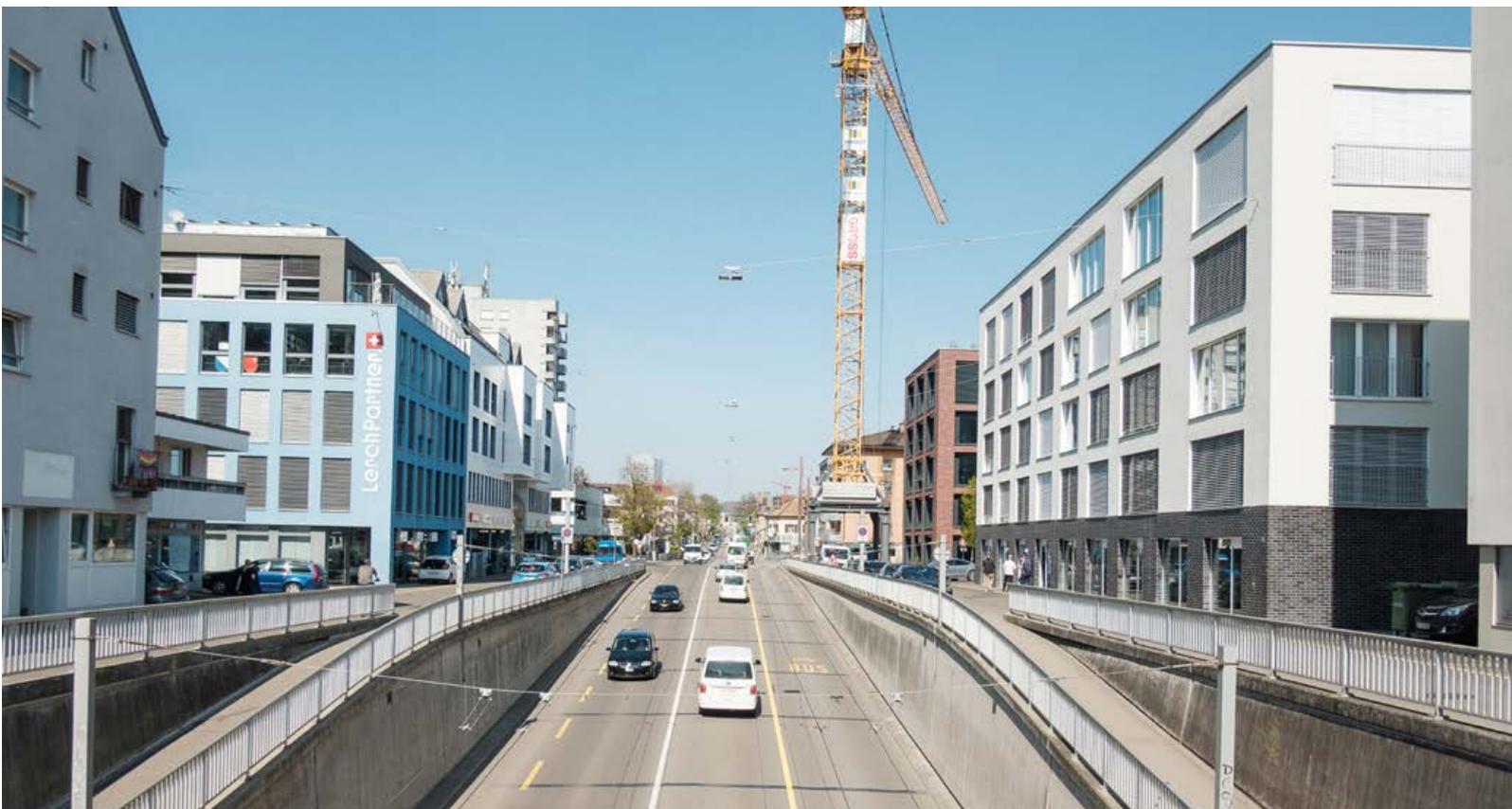
Ein wichtiger Beitrag zur gewünschten Änderung des «Modal Split» ist ein effektives Zusammenwirken der verschiedenen Verkehrsarten: Ein komfortables Zusammenspiel aus Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr, ergänzt durch Sharing-Angebote bis hin zu «Mobility as a Service» sind eine wichtige Voraussetzung für eine multimodale und stadtverträgliche Mobilität. Den einzelnen Zielbildern für die Mobilität liegt dieses Verständnis zugrunde.

Dies findet insbesondere seinen Ausdruck in der hohen Bedeutung der ÖV-Hubs und der Bahnhofsumfelder für das Zusammenspiel der Verkehrsarten (Umstieg, Abstellen von Velos, Mobility Hubs).

Die verkehrliche Strategie von «Winterthur 2040» baut auf den existierenden Planungen auf und entwickelt diese weiter. Bereits mit dem städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK) aus dem Jahre 2010 werden die oben erwähnten Zielsetzungen verfolgt und in der Planung schrittweise umgesetzt. Der Kanton und die Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU) zielen mit der regionalen Verkehrssteuerung und dem regionalen Gesamtverkehrskonzept (rGVK) in dieselbe Richtung. Die Langfristperspektive von «Winterthur 2040» erfordert nun eine noch konsequentere Umsetzung der überprüften Zielsetzungen.

In der Konsequenz bedeutet dies:

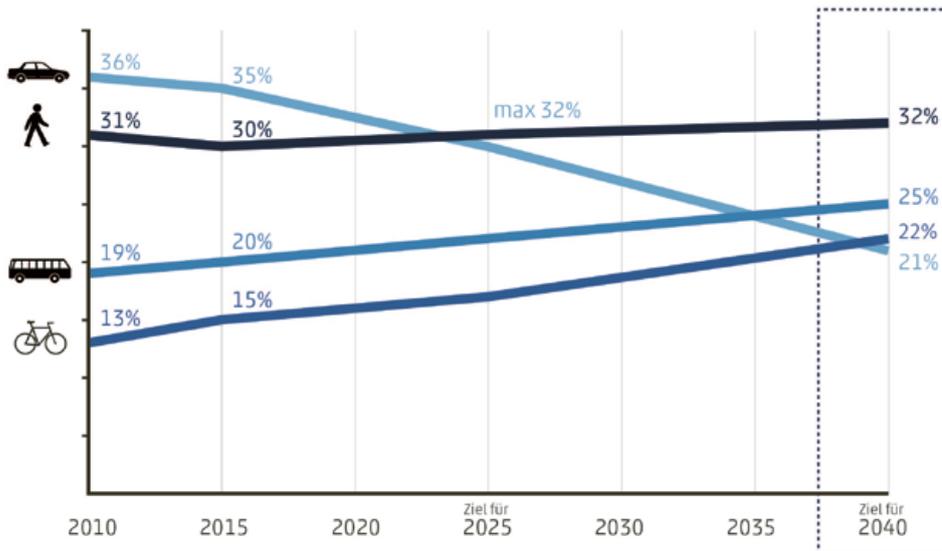
- **Ein neues «Modal Split-Ziel» im Hinblick auf 2040** → [siehe Kapitel 3.2](#);
- **aktualisierte Zielbilder für Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr** → [siehe Kapitel 3.3 bis 3.5](#);
- **ein neues Erschliessungsprinzip für den motorisierten Individualverkehr (MIV)** → [siehe Kapitel 3.6](#).



Potenzial Zürcherstrasse: die Mobilität soll künftig stadtverträglicher gestaltet werden

3.2

Die Änderung des Mobilitätsverhaltens sichert weiterhin eine hohe Mobilität für alle



Entwicklung «Modal Split» der Stadtbevölkerung Winterthur 2010 und 2015 gemäss Mikrozensus Verkehr sowie Ziel 2025 aus dem sGVK und das Ziel 2040 gemäss «Winterthur 2040» (Mobilitätsverhalten nach Anzahl zurückgelegter Wege)

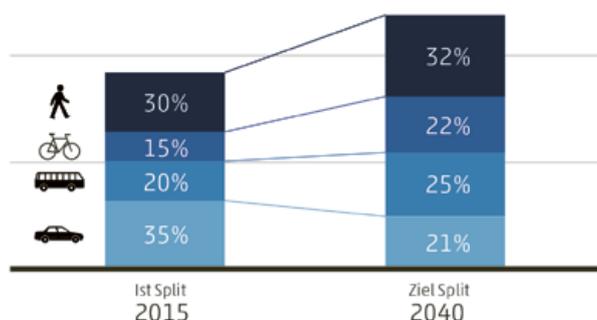
«Modal Split» Stadtbevölkerung

Mit dem «Modal Split» der durch die Stadtbevölkerung zurückgelegten Wege lässt sich das Mobilitätsverhalten der Winterthurer Bevölkerung abbilden. Bis 2040 wird von insgesamt 135'000 Einwohnerinnen und Einwohnern bzw. einem Bevölkerungswachstum von mindestens 16 % ausgegangen. Entsprechend steigt auch der Mobilitätsbedarf, wobei sich die Anzahl der zurückgelegten Wege im Gleichschritt mit dem Bevölkerungswachstum entwickeln wird.

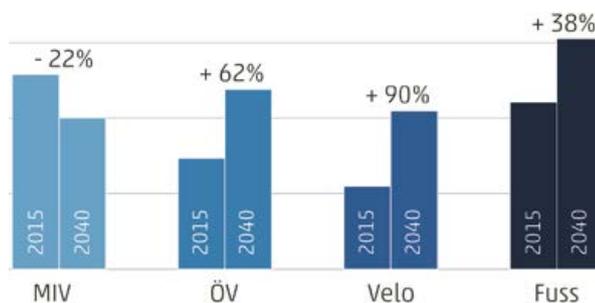
Damit ein höherer Mobilitätsbedarf nicht zu einem höheren Verkehrsaufkommen führt, muss sich die Zusammensetzung des «Modal Split» ändern: Der Mehrverkehr soll weitgehend durch den

Fussverkehr, den Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr bewältigt werden. Gleichzeitig wird auch eine Verlagerung vom heutigen motorisierten Individualverkehr auf die stadt- und umweltverträglicheren Verkehrsträger angestrebt. Durch ein bewussteres Mobilitätsverhalten der Stadtbevölkerung soll trotz Bevölkerungswachstum die absolute Anzahl der mit dem Auto zurückgelegten Wege um ca. 22% zurückgehen. Eine solche **Verlagerung ist auch im Sinne der städtischen Energie- und Klimapolitik** mit dem Ziel von Netto Null Treibhausgasemissionen bis 2050. Daran ändert auch die zunehmende Elektrifizierung der Autos nicht grundsätzlich etwas. Der Ressourcen- und Energiebedarf ist bei Elektroautos immer noch viel höher als z.B.

beim öffentlichen Verkehr. Und Elektroautos beanspruchen gleich viel Platz wie Autos mit Verbrennungsmotoren. Daher leisten sie keinen Beitrag zur höheren Flächeneffizienz im Stadtverkehr. Auch aus der Klimasicht ist das Hauptziel, Fahrten zu reduzieren.



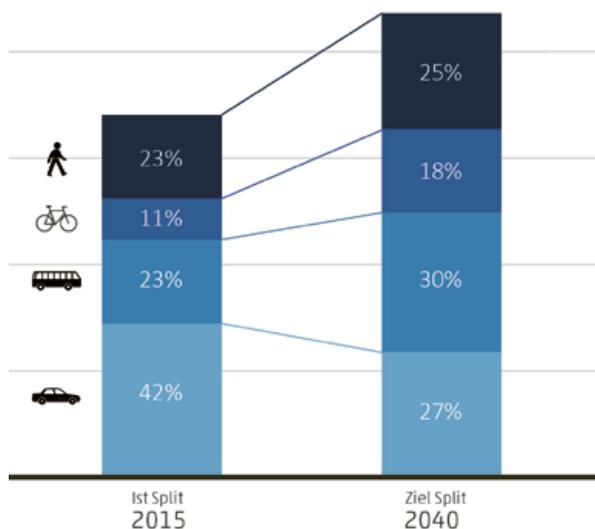
«Modal Split» der Stadtbevölkerung (Wege nach Hauptverkehrsmittel): Zielsetzung Entwicklung «Modal Split» zwischen 2015 (Basis Mikrozensus; aktuellste verfügbare Daten) und 2040 bei einer Zunahme der Anzahl Wege um 29%.



Wege der Stadtbevölkerung (nach Hauptverkehrsmittel): Zielsetzung der Veränderungen der Anzahl Wege nach Verkehrsträger zwischen 2015 und 2040.

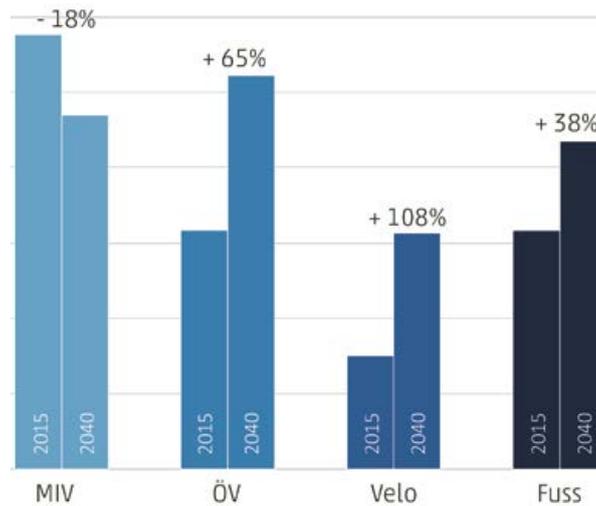
«Modal Split» Gesamtverkehr

Wie bei den Wegen der Stadtbevölkerung **besteht auch beim Gesamtverkehr in Winterthur für den Veloverkehr und für den ÖV ein grosses Wachstumspotenzial**. Das regionale Gesamtverkehrskonzept (rGVK) weist für die übrigen Gemeinden der Region Winterthur und Umgebung bis 2040 ein annähernd ebenso grosses Bevölkerungswachstum aus wie für die Stadt Winterthur. Zwischen der Stadt Winterthur und den Umlandgemeinden ist deshalb mit einem starken Zuwachs der Wegbeziehungen zu rechnen. Bis 2040 soll der **Anteil des ÖV am Gesamtverkehr von 23% auf 30% gesteigert** werden. Neben dem ÖV soll vor allem auch das **Velo** (insbesondere e-Bikes auf den Wegbeziehungen über die Stadtgrenze hinweg) stärker an Bedeutung gewinnen und seinen **Anteil von 11% auf 18%** am Gesamtverkehrsaufkommen steigern.



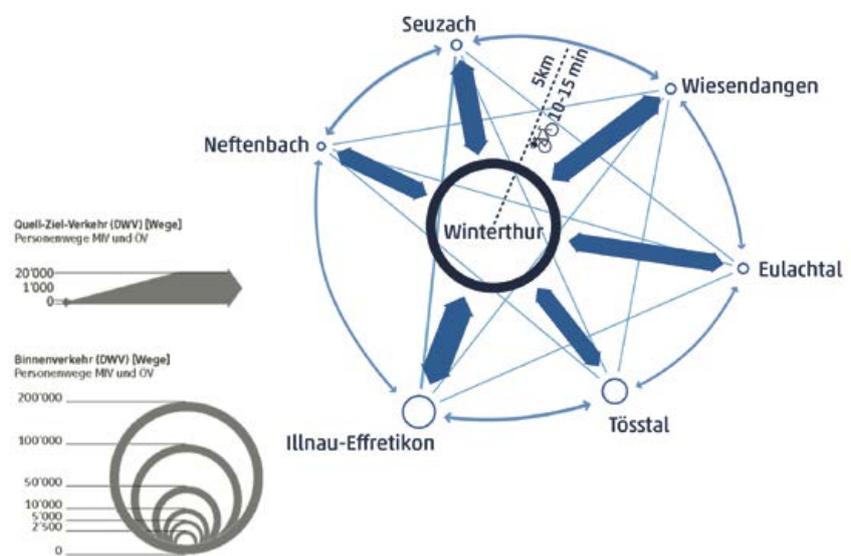
«Modal Split» Gesamtverkehr in Winterthur (Wege nach Hauptverkehrsmittel; mindestens ein Wegstart oder -ziel in der Stadt Winterthur; Richtplangrösse): Zielsetzung Entwicklung «Modal Split» zwischen 2015 (Basis Mikrozensus und GVM; aktuellste verfügbare Daten) und 2040 bei einer Zunahme der Anzahl Wege um 27%.

Mit den neu gesetzten «Modal Split-Zielen» wird eine Reduktion des Anteils des **MIV am Gesamtverkehr von 42 % auf 27 %** angestrebt. Bei einem angenommenen Wachstum der Stadtbevölkerung und der Arbeitsplätze von rund 30% bis 2040 ergäbe sich damit unter dem Strich eine Reduktion der mit dem MIV zurückgelegten Wege mit Quelle und/oder Ziel in der Stadt Winterthur von etwas mehr als jeder sechsten MIV-Fahrt (-18%).



Wege des Gesamtverkehrs in Winterthur (nach Hauptverkehrsmittel; mindestens ein Wegstart oder -ziel in der Stadt Winterthur): Zielsetzung der Veränderungen der Anzahl Wege nach Verkehrsträger zwischen 2015 und 2040.

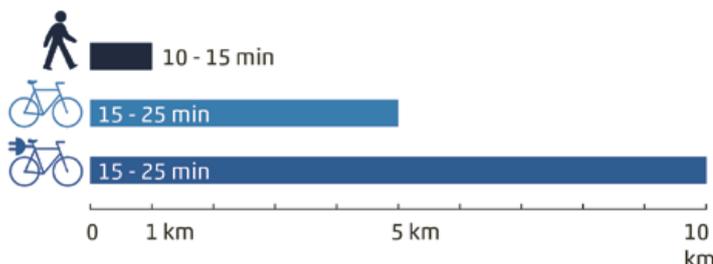
Innerhalb der Region Winterthur und Umgebung dominiert der radiale Verkehr von/zur Stadt Winterthur. Bei all diesen Wegen zwischen Winterthur und den Nachbargemeinden benutzen lediglich 1-2 von 10 Personen den ÖV, während sich 8-9 von 10 Personen mit dem Auto bewegen (Quelle: GVM Kt. Zürich, «Modal Split» ohne Fuss- und Veloverkehr). In diesen Verkehrsbeziehungen mit geringen Distanzen von 5 bis 10 km liegt ein grosses Veränderungspotenzial. Hier bietet auch das e-Bike eine echte Alternative, insbesondere in Kombination mit attraktiven und direkten Velowegen, der geeigneten Topographie und den idealen Velodistanzen. Auch der ÖV kann seinen Anteil weiter ausbauen, dazu ist eine konsequente Priorisierung notwendig.



Innerregionale Verkehrsbeziehungen im Binnen- und Ziel-Quell-Verkehr (Personenwege MIV und ÖV DWV (durchschnittlicher Werktagsverkehr), Datenquelle Gesamtverkehrsmodell Kt. ZH 2014);

Die Personenwege zwischen den Gemeinden der Region verlaufen primär radial zwischen den Umlandgemeinden und der Stadt Winterthur und auf Distanzen, wo das Velo und e-Bike grosses Potenzial aufweist.

10% der Autofahrten der Winterthurer Stadtbevölkerung sind kürzer als 1 km und 50% sind kürzer als 5 km (Quelle: Mikrozensus 2015). Diese Streckenlängen lassen sich ideal zu Fuss bzw. mit dem Velo zurücklegen. Wenn die Hälfte der Autofahrten kürzer als 1 km zu Fuss und die Hälfte der Autofahrten zwischen 1 und 5 km mit dem Velo zurückgelegt würden, wäre das «Modal Split-Ziel» 2040 (Stadtbevölkerung für den Fuss- und Veloverkehr) bereits heute erreicht.



Alltagsdistanzen mit grossem Umlagerungspotenzial vom MIV auf den Fuss- und Veloverkehr

Beispiele aus anderen erfolgreichen Städten zeigen, dass das Erreichen von ambitionierten «Modal Split-Zielen» möglich ist: → [Infobox](#)

Zürich: Reduktion MIV-Anteil von 40% auf 25%

Die Stadt Zürich hat den MIV-Anteil am «Modal Split» (Wege auf Stadtgebiet) innert 15 Jahren (2000 - 2015) von 40% auf 25% reduziert und grösstenteils auf den ÖV umgelagert. Dies ebenfalls in einer Wachstumsphase mit einem starken Ausbau des ÖV sowie einer konsequenten Steuerung des MIV (Parkplatzangebot, Lichtsignalanlagen).

Freiburg im Breisgau, Deutschland: Reduktion MIV-Anteil von 32% auf 21%

Freiburg im Breisgau hat den MIV-Anteil am «Modal Split» (innerstädtische Wege) innert 17 Jahren (1999 - 2016) von 32% auf 21% reduziert und schwergewichtig auf den Fuss- und Veloverkehr umgelagert. Dies wurde unterstützt durch die Erschliessung sogenannter Rad-Vorrang-Routen. «Der im Jahr 2008 prognostizierte Wert von 30 Prozent Radverkehr bis 2020 wurde nach der neuesten Erhebung bereits 2016 mit 34 Prozent deutlich übertroffen», wie die Stadt berichtet.

Bozen, Italien: Erhöhung Velo-Anteil von 17% auf 29%

Bozen im Südtirol ist an der Bevölkerungszahl gemessen etwa gleich gross wie Winterthur. Mit dem Ziel, das Velo zu einem konkurrenzfähigen Transportmittel zu machen, schaffte es die Stadt Bozen mit der Hilfe eines umfangreichen Förderungskonzepts, ihren ohnehin schon hohen Veloanteil von 17% in 2002 auf 29% bis 2009 zu steigern. Hierbei setzte die Stadtverwaltung auf die konsequente Umsetzung von Velorouten und auf eine breit angelegte Marketingstrategie.

3.3

Zu Fuss ist in Winterthur erste Wahl



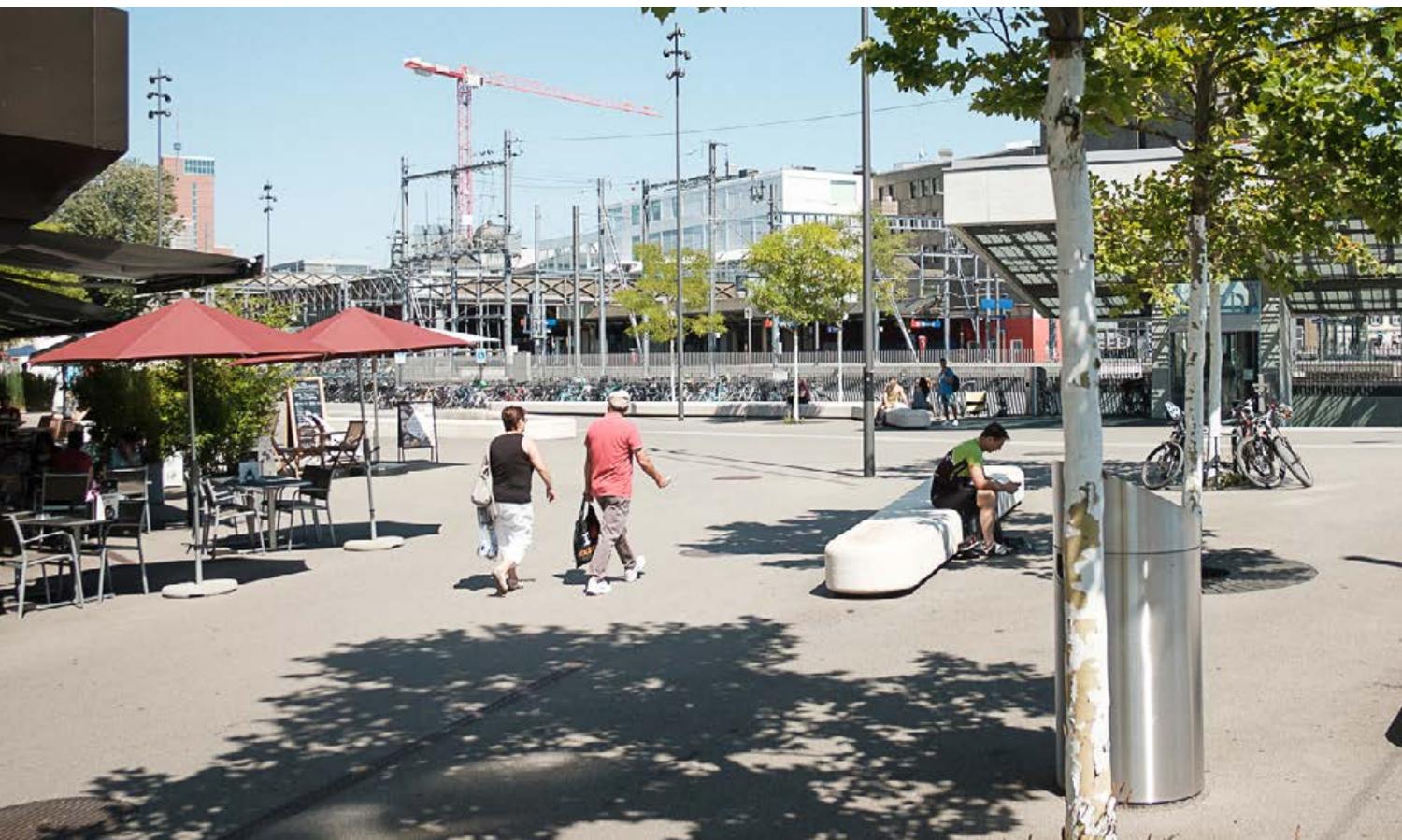
Der Fussverkehr ist eine tragende Säule städtischer Mobilität → [siehe Kapitel 3.2](#). Winterthur misst deshalb dem Fussverkehr in der gesamten Stadt eine hohe Bedeutung bei und sorgt für gute Rahmenbedingungen für das Zufussgehen.

In Winterthur liegen vielfältige Nutzungen nahe beieinander. Durch die Verdichtung und Nutzungsmischung im urbanen Rückgrat wird dies noch verstärkt → [siehe Kapitel 2.1 und Kapitel 2.2](#). Zusammen mit gut gestalteten Stadträumen schafft dies ideale Voraussetzungen für eine **Stadt der kurzen Wege**. Das **Zufussgehen** ist zukünftig aufgrund der Einfachheit, des hohen Komforts und der hohen Sicherheit **erste Wahl** für die alltägliche Mobilität.

Im ganzen Stadtgebiet wird eine **hohe Qualität und Netzdichte** des Fusswegnetzes angestrebt. Dabei berücksichtigt Winterthur die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen. Erhöhte Anforderungen an die Fusswegnetzqualität gelten im Einzugsgebiet von Haltestellen der ÖV-Hochleistungskorridore auf den Stadtradien und der S-Bahn-Haltestellen (Wegbreite und Direktheit), was die Verknüpfung von Fuss- und öffentlichem Verkehr fördert.

Sogenannte **«Fussverkehrsteppiche»** bieten an hochfrequentierten Stadträumen im urbanen Rückgrat und an zentralen Orten in den Quartieren sichere, sorgfältig gestaltete und zusammenhängende städtische Freiräume, die das **Zufussgehen selbstverständlich** machen. Wo sich ÖV-Hochleistungskorridore mit Fussverkehrsteppichen überlagern, hat nebst der ÖV-Priorisierung auch die Attraktivität zu Fuss, insbesondere die Verminderung der Trennwirkung, obersten Stellenwert. Die Veloschnellrouten nehmen Rücksicht auf Fussverkehrsteppiche, z.B. mit abschnittweisen Begegnungs- und Fussgängerzonen. Um eine hohe Qualität und Netzdichte zu erreichen ist ein 100m

Raster im urbanen Rückgrat anzustreben. Strassen, welche über Fussverkehrsteppiche führen sind dort abschnittsweise als Tempo-30-, Begegnungs- oder Fussgängerzonen auszugestalten → [Bericht Zielbild Temporegime der Stadt Winterthur](#).



Gut gestalteter Fussgängerbereich, Bahnhofsumfeld

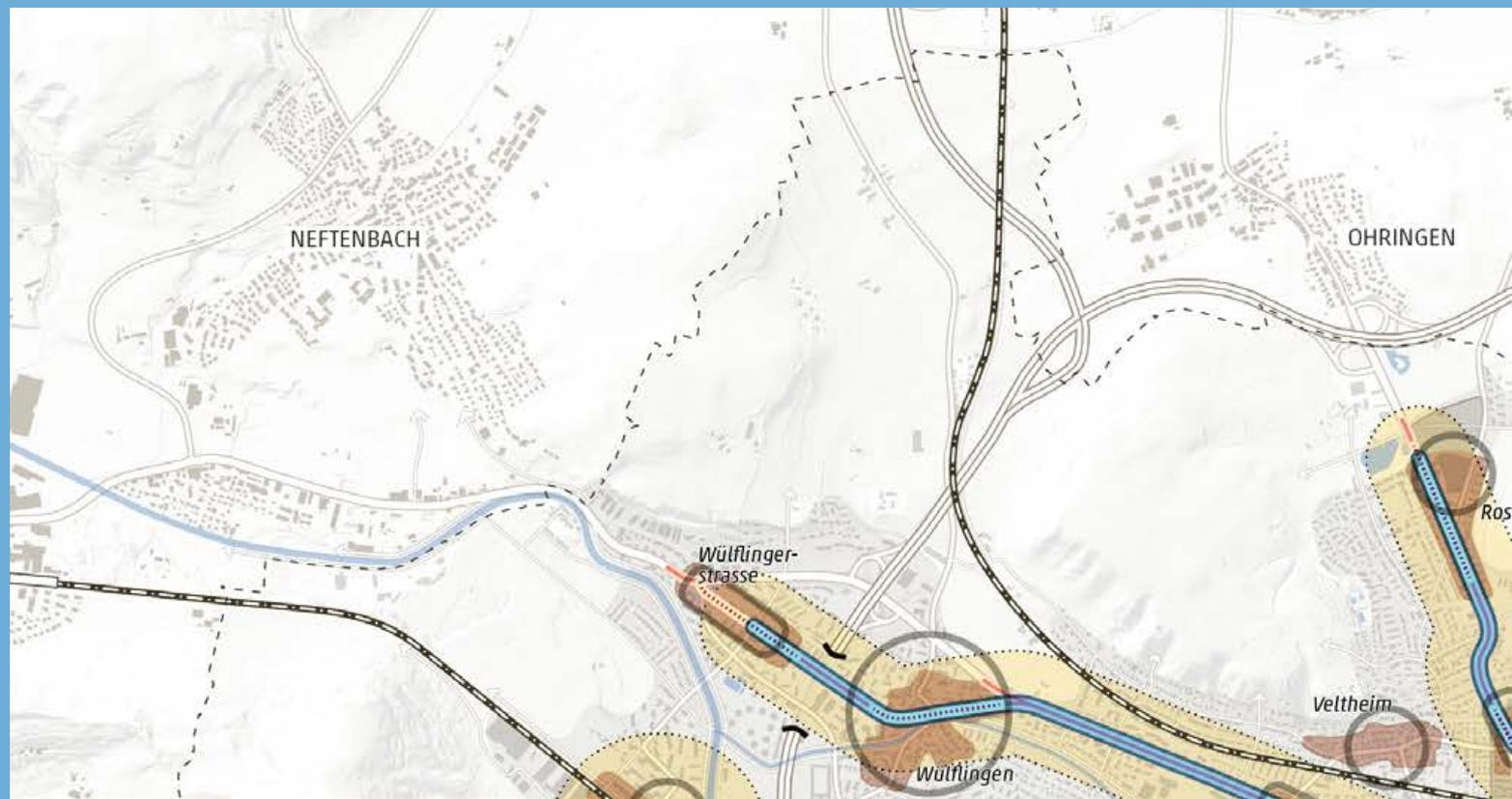
Zu Fuss ist in Winterthur erste Wahl

Grundsätze

- Dank der angepassten Gestaltung des öffentlichen Raumes ist der **Fussverkehr** auf dem gesamten Stadtgebiet **erste Wahl** für die Wegketten der alltäglichen Mobilität.
- **Fussverkehrsteppiche** bilden attraktive und zusammenhängende Räume für die Stadt der kurzen Wege.
- Im Zentrumsbereich wird die Fussgängerzone Altstadt schrittweise erweitert und mit dem Umfeld des Hauptbahnhofs in eine verkehrsberuhigte Zone «Zentrum» eingebettet: Über die Technikumstrasse und Museumstrasse am Stadtpark, das Neuwiesenquartier bis Neuwiesenstrasse, das Sulzerareal, das Wissensquartier und das Museumsquartier bis zum Kantonsspital.
- Dank direkter Wegführung und dem Fussverkehrsaufkommen entsprechender Dimensionierung und Gestaltung wird das Einzugsgebiet von Haltestellen der ÖV-Hochleistungskorridore und S-Bahn-Haltestellen maximal erweitert.
- Im urbanen Rückgrat wird eine hohe Netzdichte für den Fussverkehr (100m Raster) angestrebt.

Prioritäre Aufgaben

- Schaffung der Voraussetzungen für den Fussverkehrsteppich im Stadtzentrum, insbesondere nördlich der Altstadt (Stadthaus-, Museum- und St.Georgen-Strasse, St.Georgen-Platz) und um den HB mittels stadträumlicher und verkehrlicher Vertiefung → *siehe Kapitel 6.3.*
- Umsetzung von Verkehrsberuhigung und Fussverkehrsteppichen mittels Umsetzung Zielbild Temporegime der Stadt Winterthur auf Sammelstrassen und auf dem übergeordneten Netz sowie mittels der Verkehrsberuhigung in Quartieren.
- Beheben von bekannten Schwachstellen im Fussverkehrsnetz (wie z.B. Unterführung Bahnhof Oberwinterthur) im Rahmen von Strassenbauprojekten und mit Sofortmassnahmen.



Teilbild **Zu Fuss ist in Winterthur erste Wahl**

Fussverkehr und Stadträume

-  Fussverkehrsteppich
-  Fussgängerzone Altstadt
-  Stadtradiale / Stadtradiale in Zentralitätsgebieten
-  Urbane Hauptachse im Stadtzentrum

ÖV - Öffentlicher Verkehr

-  ÖV-Hochleistungskorridor
-  Bahnlinie mit Bahnhof
-  Hauptbahnhof
-  Stadtteilbahnhof
-  Quartierbahnhof

Einzugsbereiche ÖV

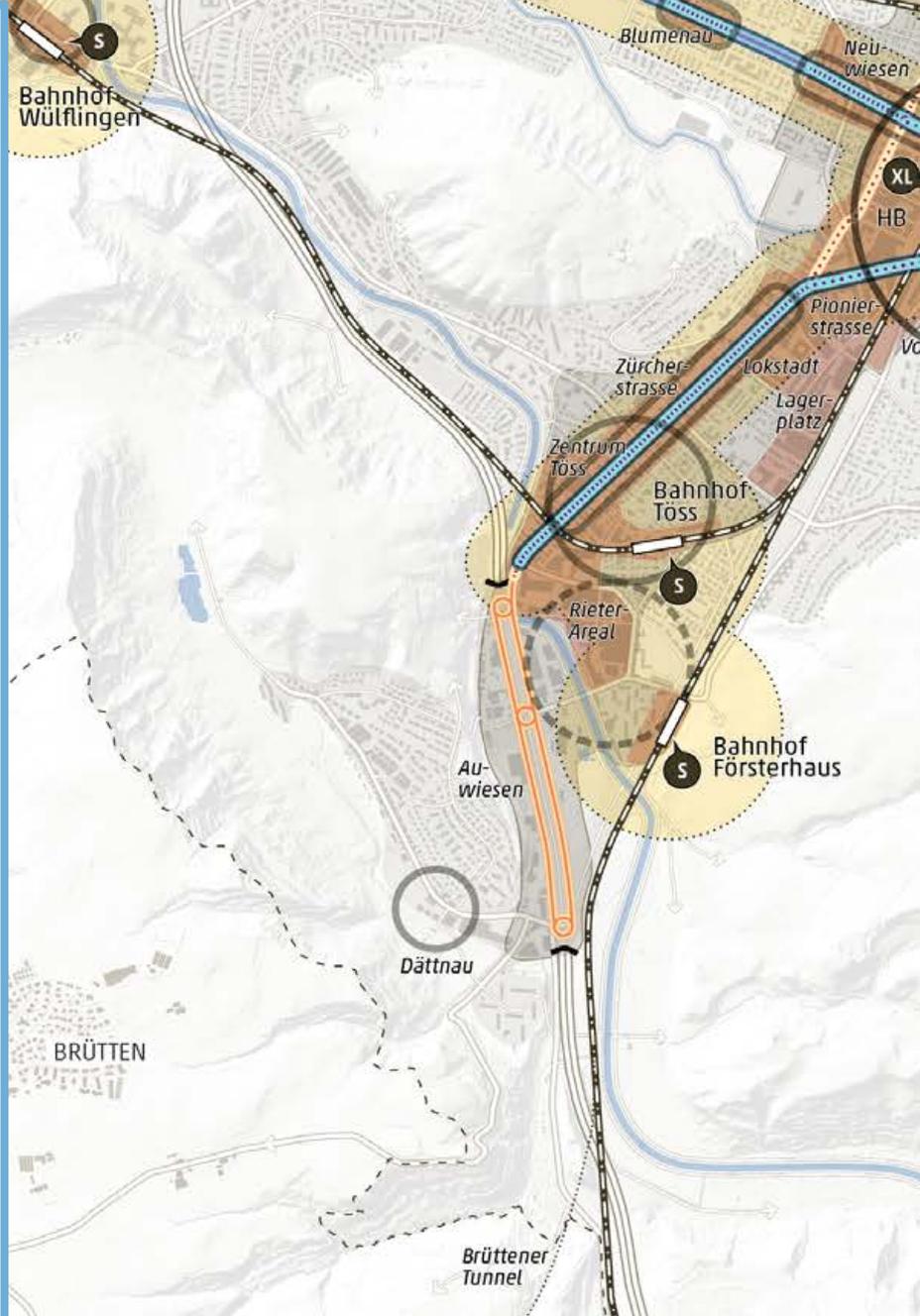
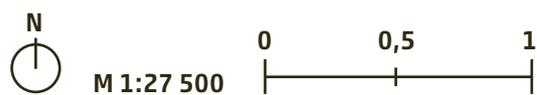
-  200m-Einzugsbereich ÖV-Hochleistungskorridor
-  400m-Einzugsbereich städtische Bahnhöfe

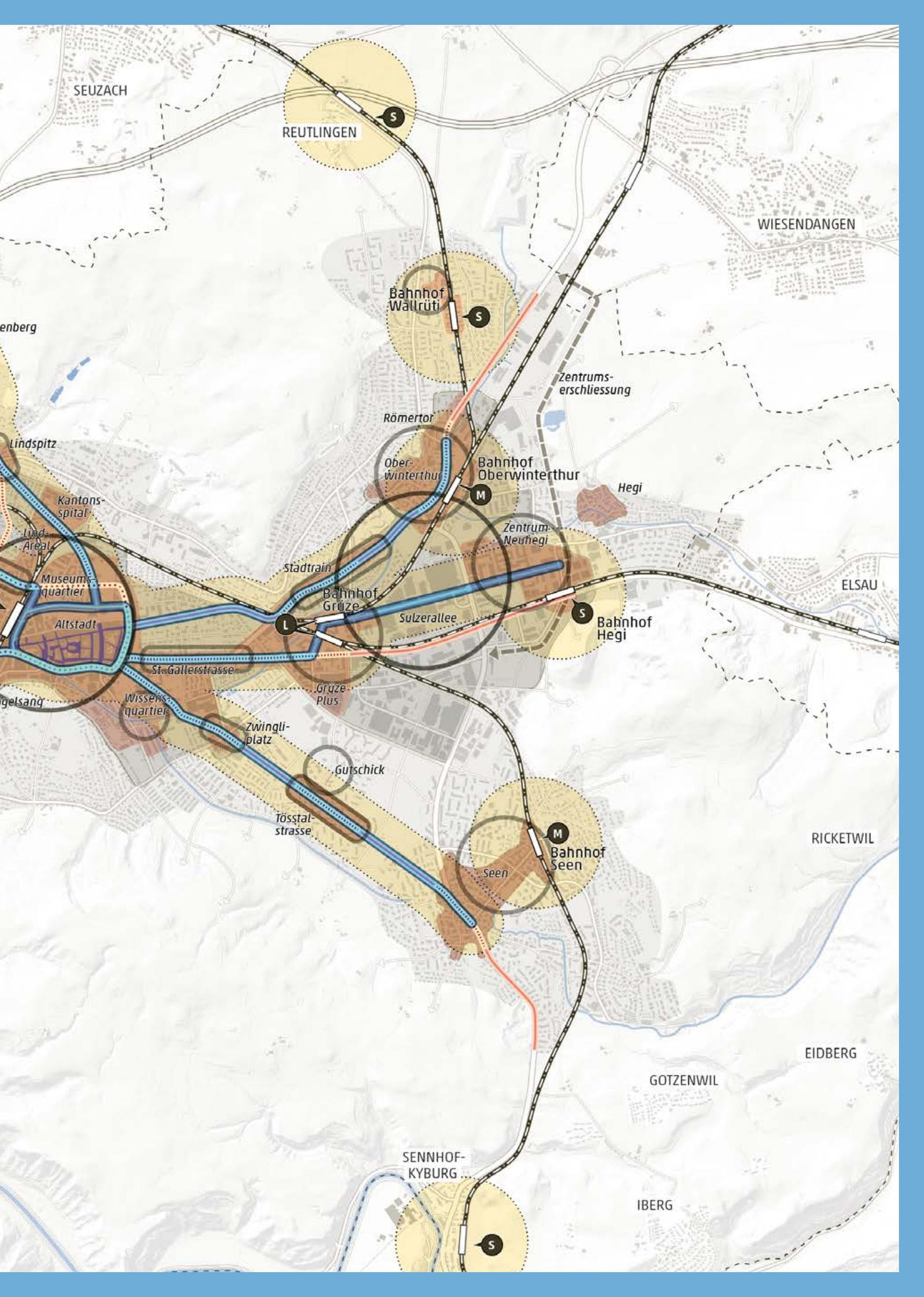
Zentrenhierarchie

-  Stadtzentrum
-  Stadtteilzentrum
-  Quartierzentrum
-  Zentrum an Hauptachse / an Knotenpunkt

weitere Inhalte

-  Urbanes Rückgrat / Zentrumsgebiete





SEUZACH

REUTLINGEN

WIESENDANGEN

Bahnhof Wallrüti

S

Zentrumserschliessung

Römertor

Oberwinterthur

Bahnhof Oberwinterthur

M

Hegi

Zentrum Neuhegi

ELSAU

Stadtrain

Bahnhof Grütze

Sulzerallee

Bahnhof Hehi

S

St. Gallerstrasse

Wissensquartier

Zwingliplatz

Gutschick

Tösstalstrasse

Seen

Bahnhof Seen

M

RICKETWIL

EIDBERG

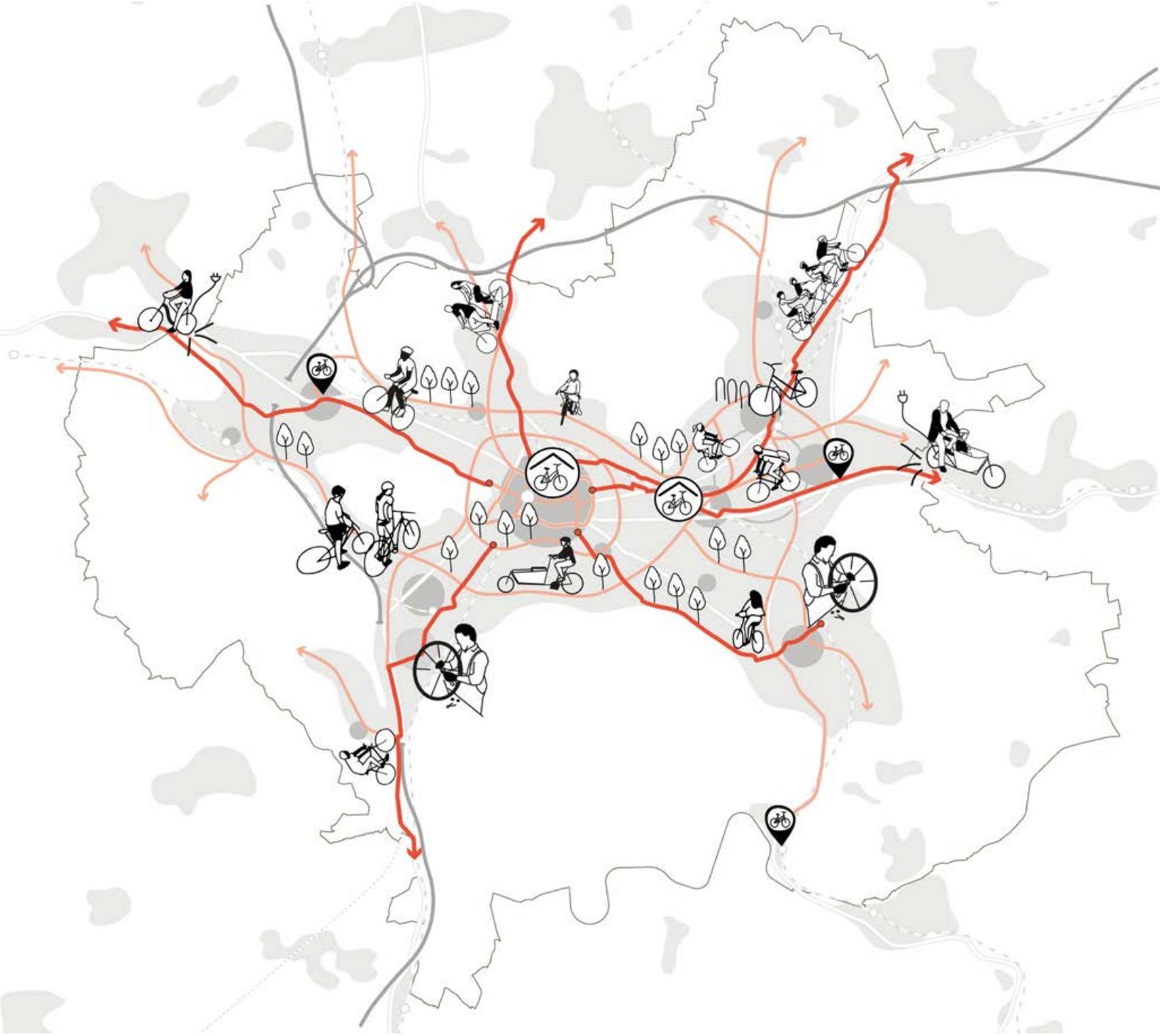
GOTZENWIL

SENNHOF-KYBURG

IBERG

S

3.4 Velostadt Winterthur



Im Veloverkehr liegen die grössten Potenziale für die erforderliche Veränderung des «Modal Split».

Winterthur schafft deshalb im gesamten Stadtgebiet optimale Voraussetzungen dafür, dass Velofahren für alle Altersgruppen sicher und komfortabel ist und zu einem selbstverständlichen Fortbewegungsmittel wird. Die Entwicklungen im Bereich E-Bike und Cargo-Bike bieten zusätzliches Potenzial und werden genutzt.

Sechs radiale Veloschnellrouten verbinden die Quartiere komfortabel, sicher und schnell mit der Innenstadt und der Region. Sie bilden das Grundgerüst für ein flächendeckendes Velowegnetz, dass von allen **von 8 bis 80 Jahre selbstverständlich** befahren wird.

Die Priorisierung der **Veloschnellrouten** gegenüber den anderen Verkehrsträgern geschieht in der Regel folgendermassen

→ Synthesebericht Veloschnellrouten:

- Veloschnellrouten werden gegenüber Bus-Quartierlinien und / oder einer kommunalen Strasse priorisiert;
- Bei Knoten von Veloschnellrouten mit Buslinien und / oder übergeordneten Strassen soll anhand einer Einzelfallbetrachtung aufgezeigt werden, ob und wie die Veloschnellroute bevorzugt oder deren Führung optimiert werden kann;
- ÖV-Hochleistungskorridore und Hauptverkehrsachsen werden gegenüber Veloschnellrouten priorisiert.

Durch die geplanten Veloschnellrouten «für alle» kann das Veloangebot auf den parallel verlaufenden **Stadtradien primär** auf **routinierte Velofahrende** und schnelle e-Bikes ausgerichtet werden (**Velorouten an Hauptachsen**). Das schafft neue

Möglichkeiten für die Strassenraumgestaltung in den Stadtradien. Die Ansprüche an den Strassenraum der Stadtradien bleiben auch mit einer Verkehrsverlagerung von städtischem Verkehr auf die ausgebaute Autobahn grösser als der zur Verfügung stehende Raum. Künftig sind daher MIV, Bus- und Veloverkehr auf diesen Achsen in geeigneter Form weiterhin oft im Mischverkehr (mit tiefen Geschwindigkeiten) zu führen. Für unsichere Velofahrerinnen und Velofahrer wird ein alternatives Angebot (u.a. in Form der Veloschnellrouten) geboten.

Neben den Veloschnellrouten ergänzen **Hauptrounten** das städtische Hauptnetz mit **erhöhten Komfortanforderungen** an die Infrastruktur. Grundsätzlich ist das gesamte städtische und kantonale Strassennetz für Velofahrende sicher zu befahren, was eine flächendeckende, dichte Vernetzung für Velofahrende ermöglicht.

Im **Zentrumsgebiet** ist durch die Vielzahl an Zielpunkten eine flächige Erschliessung für den Veloverkehr erforderlich. Hier überlagern sich die Mobilitätsbedürfnisse und erfordern künftig eine Koexistenz zwischen allen Verkehrsteilnehmenden.

Zu einer guten Veloinfrastruktur gehören gut platzierte und sichere Abstellmöglichkeiten in ausreichender Anzahl an Quelle und Ziel. Konzepte für öffentliche Veloabstellanlagen und die Parkplatzverordnung sorgen für genügend Veloabstellplätze in guter Qualität und an geeigneten Lagen für öffentliche und private Nutzungen. Besonders an den Schnittstellen zum ÖV auf der Schiene soll der Umstieg zwischen Velo und ÖV einfach und zügig funktionieren → siehe Kapitel 3.5. Darüber hinaus sollen die Rahmenbedingungen für Cargo-Bikes verbessert werden.



oben: Veloschnellrouten verbinden die Kernstadt mit den Quartieren, Quelle: © Arnold Kohler;

unten: Potenzial Veloverkehr, Technikumstrasse, Quelle: © Arnold Kohler

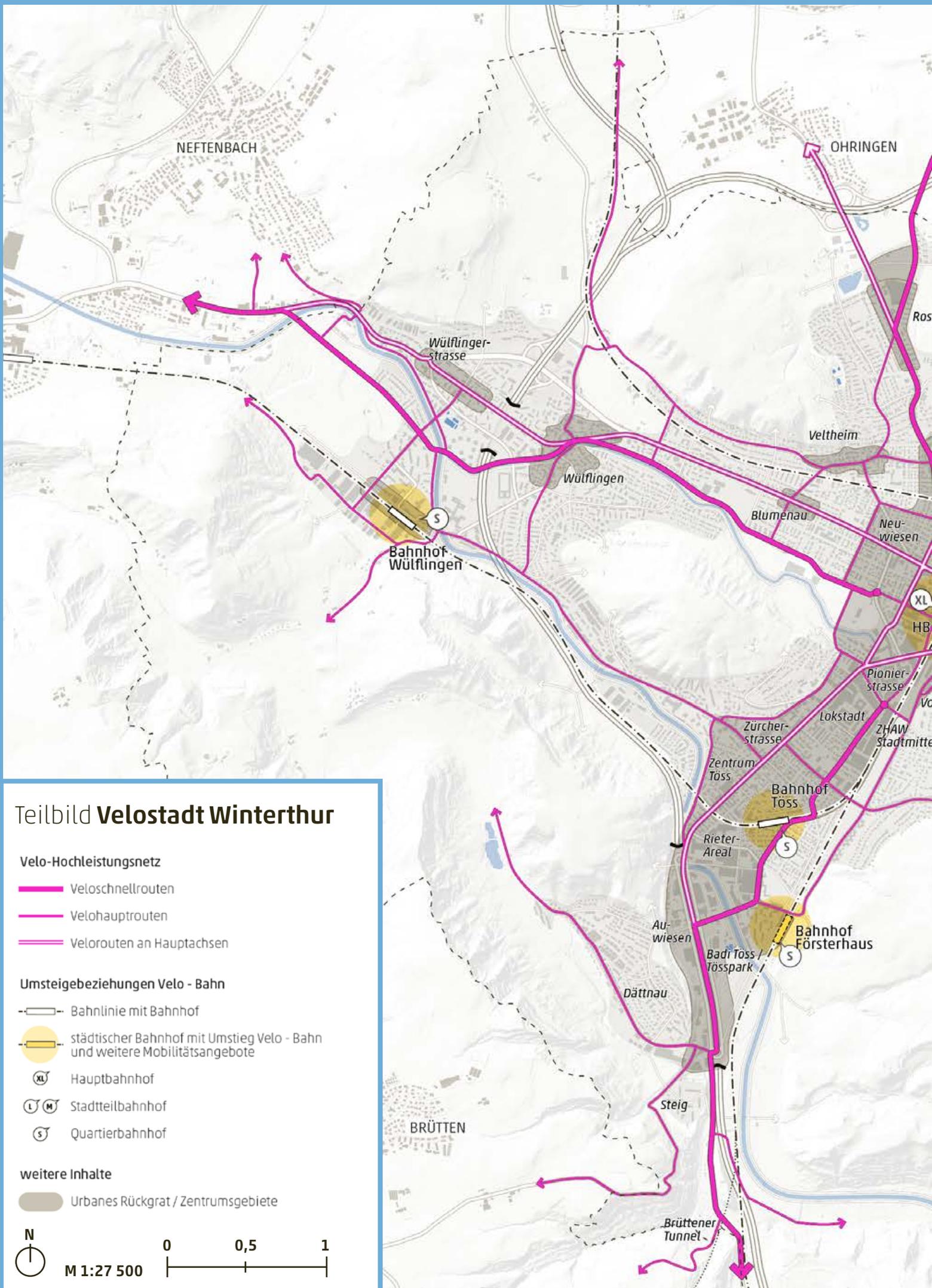
Velostadt Winterthur

Grundsätze

- Das **gesamte Stadtgebiet** bietet für **Velofahrende** ein flächendeckendes und dichtes Netz. Die städtischen und kantonalen Strassen sind für Velofahrende sicher zu befahren.
- Radiale **Veloschnellrouten** verbinden Quartiere und die Stadt mit der Region. Sie sind selbstverständlich zu befahren für alle von 8 bis 80 Jahre. Die sechs Veloschnellrouten werden vernetzt durch tangentielle und ergänzende Velohaupttrouten sowie wichtige Anschlüsse in die Region.
- Veloschnellrouten sollen priorisiert werden, jedoch ist die Zweckmässigkeit im Einzelfall zu beurteilen. ÖV-Hochleistungskorridore und Hauptverkehrsstrassen werden gegenüber den Veloschnellrouten immer priorisiert. Auf Fussverkehrsteppiche nehmen die Veloschnellrouten Rücksicht, z.B. mit abschnittsweisen Begegnungs- und Fussgängerzonen.
- **Velohaupttrouten** mit erhöhten Komfortanforderungen ergänzen das Netz an Veloschnellrouten zum Basisnetz der Stadtradien.
- Auf parallel zu Veloschnellrouten verlaufenden starken Achsen ist das Veloangebot primär auf schnelle und routinierte Velofahrende ausgerichtet.
- Im Zentrumsgebiet wird eine **Koexistenz zwischen allen Verkehrsteilnehmenden** angestrebt.
- Konzepte (wie z.B. Mobilitäts- oder Abstellkonzepte an Bahnhöfen) und die **Parkplatzverordnung** sorgen für genügend Veloabstellplätze in guter Qualität und an geeigneten Lagen für öffentliche und private Nutzungen.
- «Mobility as a Service», ein stadtweites privates Veloverleihangebot und Cargo-Bike-Nutzungen für Handwerker, lokales Gewerbe, City-Logistik, an Bahnhöfen und in Quartierzentren sowie flächendeckende Hausliefer- und Kurierdienste mit Transportvelos werden gefördert / ermöglicht → *Energie- und Klimakonzept 2050*.

Prioritäre Aufgaben

- Schaffung der Voraussetzungen für attraktive Veloverbindungen im Stadtzentrum, insbesondere nördlich der Altstadt (Stadthaus-, Museum- und St.Georgen-Strasse, St.Georgen-Platz) und um den HB mittels stadträumlicher und verkehrlicher Vertiefung → *siehe Kapitel 6.3*.
- Beheben von bekannten Schwachstellen im Velonetz, wie z.B. im Rahmen von Strassenbauprojekten und mit Sofortmassnahmen.
- Schrittweise Umsetzung der Veloschnellrouten sowie der wichtigen Anschlüsse (kurzfristige Sofortmassnahmen und mittelfristige Umgestaltungsprojekte), mittelfristig zusätzliche Integration von Velohaupttrouten in Netzkonzeption der Veloschnellrouten.



Teilbild **Velostadt Winterthur**

Velo-Hochleistungsnetz

- Veloschnellrouten
- Velohauptrouten
- Velorouten an Hauptachsen

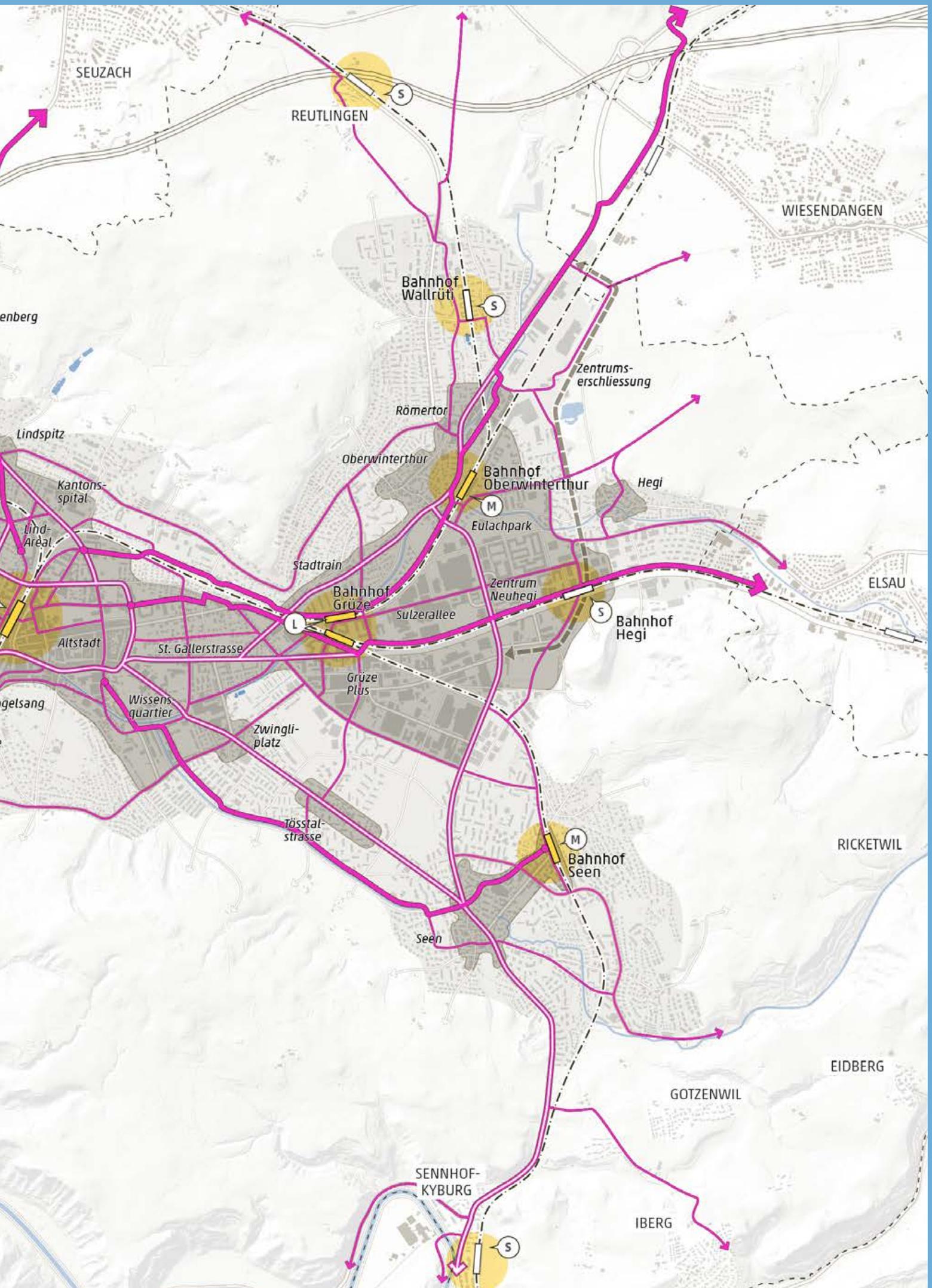
Umsteigebeziehungen Velo - Bahn

- Bahnlinie mit Bahnhof
- städtischer Bahnhof mit Umstieg Velo - Bahn und weitere Mobilitätsangebote
- Hauptbahnhof
- Stadtteilbahnhof
- Quartierbahnhof

weitere Inhalte

- Urbanes Rückgrat / Zentrumsgebiete





3.5

Winterthurs ÖV ist leistungsfähig, zuverlässig und vernetzt



Der ÖV ist die **tragende Säule der leistungsfähigen und zuverlässigen Mobilität** in der dichten Stadt. Eine hohe Einwohner-, Arbeitsplatz- und Nutzungsdichte im Umfeld der Haltestellen erhöht die Attraktivität des ÖV und hilft dabei Mobilität effizient zu gestalten. Die Siedlungsentwicklung (Richt- und Nutzungsplanung) erfolgt deshalb in enger Abstimmung mit der ÖV-Angebotsstrategie (Bus), den Ausbausritten der S-Bahn (2G) und ist auf die starken ÖV-Achsen ausgerichtet. Der ÖV braucht, um seiner tragenden Rolle gerecht zu werden, die geplante Bevorzugung, Lesbarkeit und Einfachheit in der Benutzung sowie direkte und sichere Zugänge zu den Haltestellen. Kurz: der ÖV muss leistungsfähig, komfortabel, zuverlässig und einfach in der Benutzung sein.

Die von SBB und ZVV geplanten **Angebotsausbauten der 2. Generation S-Bahn (2G)** werden die Kapazität wie auch die Taktichte sowohl für den Korridor Zürich - Winterthur wie auch für die gesamte Umgebung von Winterthur ab dem Jahr 2035 massiv erhöhen. Das infrastrukturelle Kernelement dafür bildet der Brüttenertunnel.

Das **Bussystem** ist das **Hauptverkehrsmittel** des ÖV-Systems auf **Stadtebene**. Auf den **starken Achsen** ergänzen sich jeweils zwei städtische Hauptlinien zu einem **ÖV-Hochleistungskorridor**. Dort ist das Takt-Angebot so dicht, dass man in den Hauptverkehrszeiten (HVZ), ohne auf den Fahrplan zu schauen, an der Haltestelle max. 3-4 Minuten auf den nächsten Bus warten muss. Auf den ÖV-Hochleistungskorridoren werden die Busse gegenüber allen anderen Verkehrsmitteln priorisiert, wobei in Fussverkehrsteppichen nebst der ÖV-Priorisierung auch die Attraktivität zu Fuss oberste Priorität geniesst. Es ist davon auszugehen, dass die mit den auch auf Busachsen geplanten Tempo-30-Regimes → [Bericht Zielbild Temporegime der Stadt Winterthur](#) verbundenen leichten Zeitverzögerungen aus

Kundensicht irrelevant sind. Dies umso mehr, wenn Tempo-30 einen Beitrag zur Harmonisierung der Verkehrsflüsse (weniger «Stop and Go») leisten kann. Aus betrieblicher Sicht können in gewissen Fällen Zusatzkosten (Anpassung der Umläufe und Einsätze) resultieren, was mit dem ZVV zu thematisieren ist. Das weitere Stadtgebiet wird auf den Hauptlinien in den HVZ mindestens im 7.5-min-Takt und auf Nebenlinien in der HVZ mindestens im 10-min-Takt bedient. Dank dem Betrieb der Linien mit der grössten Nachfrage mit **Doppelgelenkbussen**, ist das städtische Bussystem in Winterthur auch im Jahre 2040 genug leistungsfähig.

Ein ausgebautes Bussystem kann in Winterthur auch die für 2045/50 prognostizierte Nachfrage bewältigen. Ein **neues Hochleistungssystem** im Sinne eines Systemwechsels im öffentlichen Verkehr (z.B. Tram) ist aus heutiger Perspektive **frühestens ab 2060** ein Thema. Jedoch ist es wichtig, vorausblickend und umfassend – über einen ganzen Planungs- und Umsetzungszeitraum eines neuen Transportsystems hinaus – die möglichen Entwicklungen in den nächsten 25 Jahren zu prüfen und zu entscheiden, wann und wie die umfangreiche Planung anzugehen ist.



Der städtische ÖV soll künftig noch leistungsfähiger werden.
Heutige Verkehrssituation auf der Technikumstrasse

Der Hauptbahnhof von morgen festigt die Position als die zentrale Mobilitätsdrehscheibe und wird für das starke prognostizierte Fahrgastwachstum der kommenden Jahrzehnte gerüstet. So gehen die SBB von einem Wachstum von täglich 120'000 (2016) auf rund 160'000 (2040) Bahnpassagiere aus. Damit dieser Zuwachs gut bewältigt werden kann, müssen neben der Bahninfrastruktur auch die Fussverkehrsflächen, Veloabstellmöglichkeiten, Sharing-Angebote und die Organisation des Busverkehrs mit seinen Haltestellen neu organisiert werden. Dies hat deshalb auch Auswirkungen auf die Organisation des MIV → [siehe Kapitel 3.6](#). Das Umfeld um den Hauptbahnhof entwickelt sich ebenfalls sehr dynamisch. Die dort in Umsetzung und Planung befindlichen Projekte haben grosse stadträumliche und verkehrliche Auswirkungen auf die Erschliessung und Nutzungen im Gleisraum. Die Beziehungen zwischen diesen Entwicklungen und dem **Hauptbahnhof** müssen **stadträumlich und funktional** zusammengedacht werden,

insbesondere die Fuss- und Velerverbindungen und die Haltestellen von Stadtbus → [siehe Kapitel 6.3](#).

Neben dem Hauptbahnhof wird die **S-Bahn-Haltestelle Grüze** mit der neuen Haltestelle Grüze Nord, dem geplanten dichten S-Bahn-Angebot und der unmittelbaren Verknüpfung mit dem städtischen ÖV (neue Gleisquerung) zur **zweitwichtigsten innerstädtischen Mobilitätsdrehscheibe**. Dank den Direktverbindungen in alle Bahn-Richtungen (ausser Schaffhausen), kann sie den Hauptbahnhof massgeblich entlasten.

Oberwinterthur und Seen werden auch zu **leistungsfähigen, innerstädtischen Mobilitätsdrehscheiben** entwickelt. Alle vier städtischen Mobilitätsdrehscheiben bieten Direktverbindungen in die angrenzende Region und die Stadt Zürich, Anschlüsse an das städtische ÖV-Angebot, Anbindung an die Veloschnellrouten, Sharing-Angebote sowie Dienstleistungen fürs Quartier → [siehe Kapitel 4.2](#).



Zentrale ÖV-Drehscheibe, Hauptbahnhof

Dank diesen vier wichtigsten innerstädtischen Mobilitätsdrehscheiben (HB, Grüze, Oberwinterthur und Seen), den weiteren städtischen S-Bahn-Haltestellen (Wülflingen, Töss, Wallrüti, Reutlingen, Hegi, Sennhof-Kyburg und gegebenenfalls eine potentielle Haltestelle Försterhaus) und den vielfältigen Durchbindungen am Hauptbahnhof wird die **S-Bahn** neben dem **zuverlässigen und leistungsfähigen Verkehrsmittel in die Region** zunehmend auch zum **schnellen innerstädtischen Verkehrsmittel**. Um die Erschliessungswirkung der S-Bahn zu erweitern, sind alle Haltestellen mit attraktiven und direkten Zugangswegen und Zufahrtsmöglichkeiten für Velos und vor allem für den ÖV sowie mit genügend und sicheren Abstellmöglichkeiten auszustatten. Ergänzend wird ein stadtweites

Bike-Sharing-Angebot angestrebt

→ [siehe Kapitel 3.4.](#)

Eine neue **S-Bahn-Haltestelle Försterhaus** würde Nutzungsmöglichkeiten der S-Bahn als schnelles innerstädtisches Verkehrsmittel erweitern und den «Modal Split» für das Entwicklungsgebiet Auwiesen/Rieterareal mit Direktverbindungen nach Zürich positiv beeinflussen → [siehe Kapitel 2.3.](#)



Geplante Brücke Neumühle Töss, Quelle: SBB

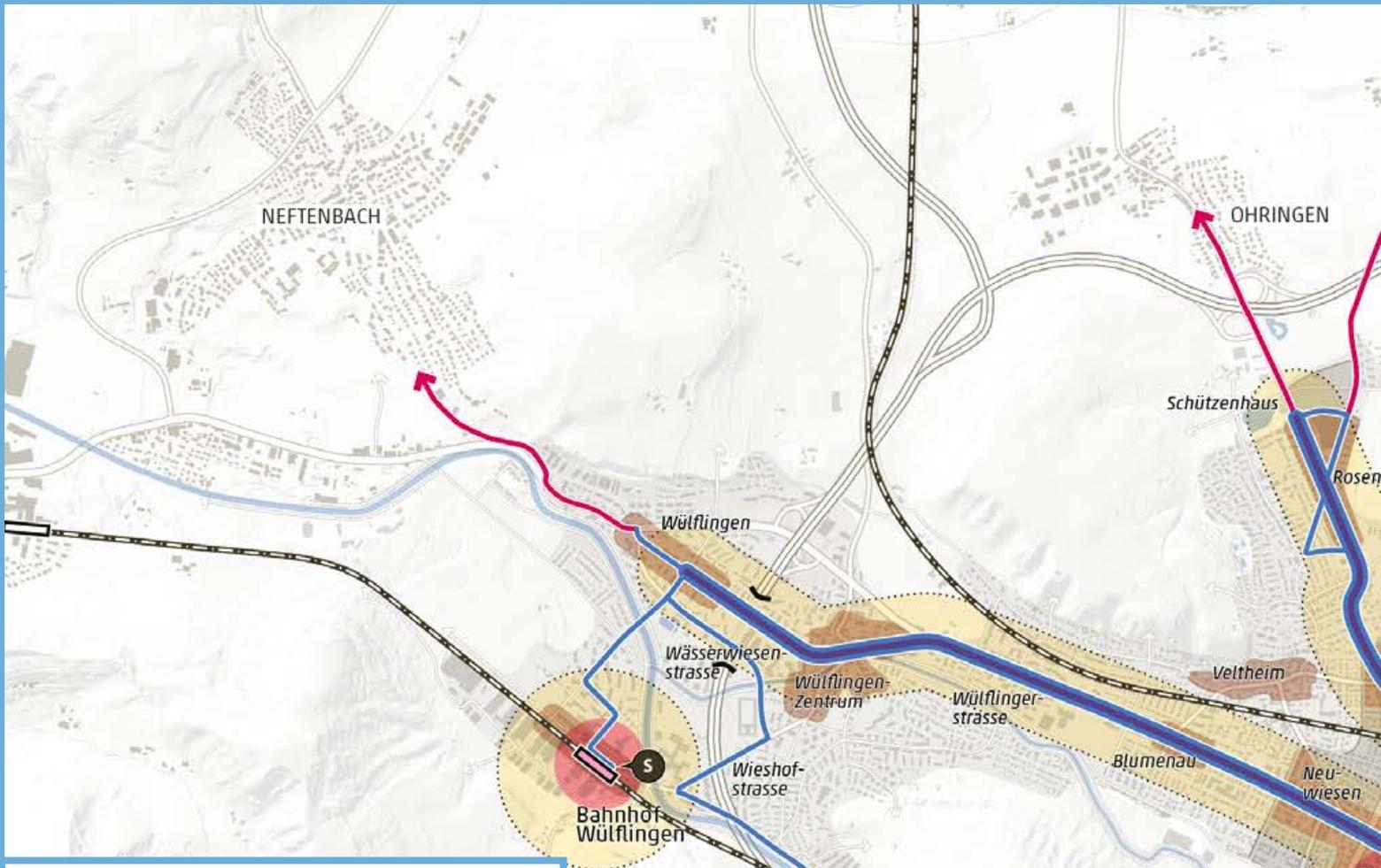
Winterthurs ÖV ist leistungsfähig, zuverlässig und vernetzt

Grundsätze

- Das städtische ÖV-System baut auf der S-Bahn ZG auf und ist **leistungsfähig, zuverlässig, komfortabel und einfach in der Benutzung**.
- Auf sechs starken Achsen ist ein **dichtes Busangebot das Rückgrat des städtischen Verkehrs**. Auf den ÖV-Hochleistungskorridoren werden die Buslinien gegenüber allen anderen Verkehrsmitteln priorisiert, wobei in Fussverkehrsteppichen nebst der ÖV-Priorisierung auch die Attraktivität zu Fuss oberste Priorität genießt.
- Das ÖV-Angebot ist gut **auf die Umsteigebeziehungen abgestimmt** und mit dem Fuss- und Veloverkehr sowie Sharing-Angeboten verknüpft.
- Der **Hauptbahnhof** wird für das prognostizierte Fahrgastwachstum **ausgebaut** und mit dem städtischen Umfeld abgestimmt. Dabei ist eine **attraktive Verknüpfung von Bus und Bahn** von besonderer Bedeutung (z.B. Überprüfen Einbahnverkehr im Bereich Museumsstrasse / St.Georgen-Strasse).
- Neben dem Hauptbahnhof wird die S-Bahn-Haltestelle **Grüze / Grüze-Nord zur zweitwichtigsten städtischen Mobilitätsdrehscheibe** entwickelt mit direkten Bahnverbindungen in alle Richtungen (ausgenommen Schaffhausen).
- Die S-Bahn-Haltestellen Grüze, Oberwinterthur und Seen werden zu **leistungsfähigen Mobilitätsdrehscheiben** entwickelt mit Direktverbindungen in die angrenzenden Agglomerationen, Anschlüssen ans städtische ÖV-Angebot, Anbindung an die Veloschnellrouten und Dienstleistungen fürs Quartier.
- Die Planungsarbeiten für die Umstellung auf ein geeignetes neues städtisches ÖV-Hochleistungssystem in Winterthur werden rechtzeitig gestartet.

Prioritäre Aufgaben

- Umsetzung Querung Grüze inklusive Bustrasse St. Gallerstrasse bis Grüzefeldstrasse.
- Konsequente Realisierung der regionalen und städtischen Verkehrssteuerung.
- Umfassende Reduktion der ÖV-Verlustzeiten durch Planung und konsequente Umsetzung der Busbevorzugung im Strassenraum. Das städtische ÖV-System ist auf ein neues Level der Zuverlässigkeit zu bringen.
- Schaffung der Voraussetzungen für ein leistungsfähiges Bussystem im Stadtzentrum und einer attraktiven Verknüpfung am HB mittels stadträumlicher und verkehrlicher Vertiefung → *siehe Kapitel 6.3.*
- Optimierung des Busnetzes und der ÖV-Er-schliessung der Quartiere.



Teilbild Winterthurs ÖV ist leistungsfähig, zuverlässig und vernetzt

ÖV-Linien

- ÖV-Hochleistungskorridor / starke Achsen
- städtische Buslinien
- regionale Buslinien
- bedarfsabhängiges Angebot regionale Buslinien
- Bahnlinien mit Bahnhof

Klassifizierung der Bahnhöfe

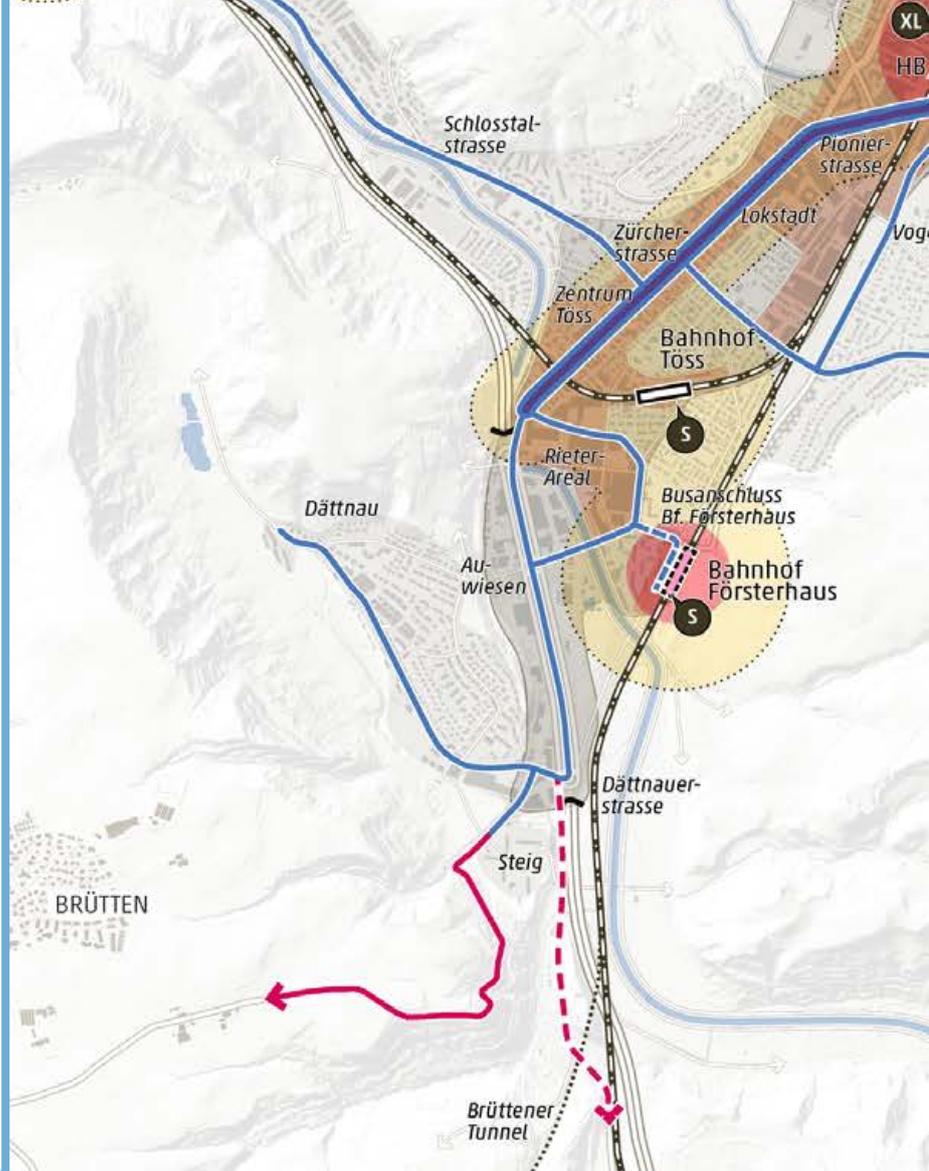
- Hauptbahnhof
- Stadtteilbahnhof
- Quartierbahnhof
- Bahnhof als ÖV-Hub: Umstieg Bahn-Bus und weitere Mobilitätsangebote

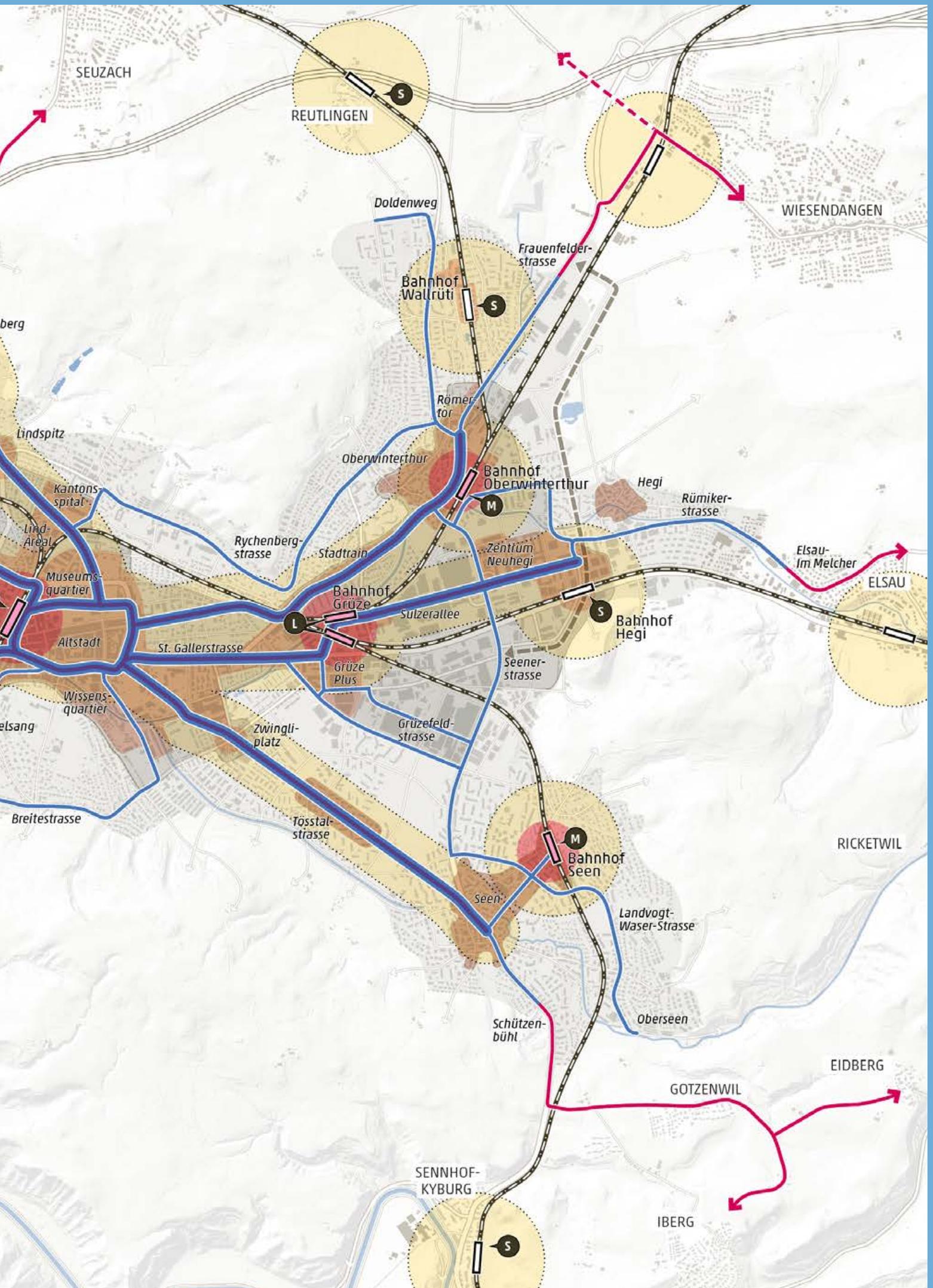
Einzugsbereiche ÖV

- 200m-Einzugsbereich ÖV-Hochleistungskorridor
- 400m-Einzugsbereich städtische Bahnhöfe

weitere Inhalte

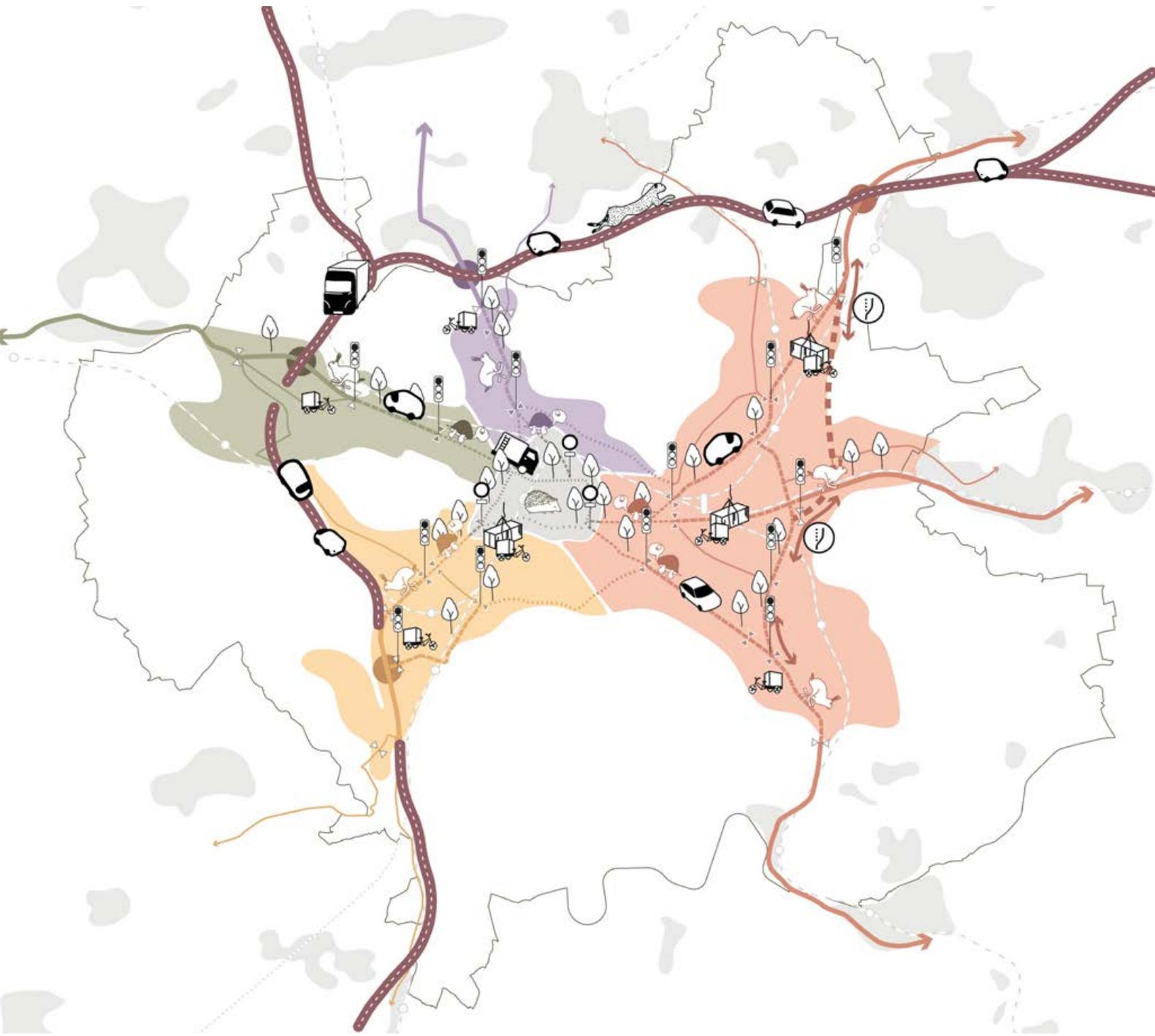
- Urbanes Rückgrat / Zentrumsgebiete
- Fussgängerteppiche





3.6

Intelligente Steuerung des MIV



Damit Winterthur weiterhin gut erreichbar bleibt und eine **hohe stadtverträgliche Mobilität** bieten kann, muss auf dem nur begrenzt zur Verfügung stehenden Raum der Anteil an flächeneffizienten Verkehrsmitteln erhöht werden. In der Konsequenz heisst das, dass der **Anteil des MIV am «Modal Split» weiter gesenkt** werden muss → [siehe Kapitel 3.2](#). Ein Grossteil des MIV besteht aus innerstädtischem Verkehr (Quelle und Ziel in Winterthur). Dies zeigt, dass ein **grosses Verlagerungspotenzial** auf andere Verkehrsmittel besteht.

In einem ersten Schritt ist der **Fokus auf ein intelligentes Verkehrsmanagement** zu legen - in erster Linie auf die Umsetzung der Regionalen Verkehrssteuerung und des Steuerungs- und Dosierungskonzepts zur **Steuerung des MIV und Priorisierung des ÖV**. Mit der **Pannestreifenumnutzung (PUN)**, zwischen Ohringen – Oberwinterthur sowie Wülflingen – Effretikon), Spurmanagement und harmonisierten Geschwindigkeiten auf der Nationalstrasse können **zusätzliche Kapazitäten auf der Autobahn** und an den Anschlüssen, aber auch Stauräume für den in die Stadt einfahrenden MIV geschaffen werden. Die Potenziale sind gemeinsam mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) noch verstärkt auszuloten.

Die bestehenden **verkehrsberuhigten Zonen** auf dem untergeordneten Netz werden **flächendeckend über das gesamte Stadtgebiet erweitert**. Aber auch auf den **Stadtradiälen in Zentralitätsgebieten** und auf den **Urbanen Hauptachsen im Kerngebiet** wird im Sinne von «optimalen Geschwindigkeiten» und ausgehend von den Zentren schrittweise **Tempo-30** eingeführt. Dies, um den verschiedenen Ansprüchen an den Strassenraum gerecht zu werden, um Innenentwicklung zu ermöglichen und den Lärmschutz sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen → [Bericht Zielbild Temporegime der Stadt Winterthur](#).

Parkraumplanung als Lenkungsinstrument

Eine weitere **wichtige Einflussgrösse auf die Fahrerzeugung beim MIV ist die Parkraumplanung**. Angebotsorientierte Parkplatzzahlen auf privaten und öffentlichen Parkplätzen sind dabei ein zentrales Lenkungsinstrument. Dieses soll von der Stadt in der Ausgestaltung der Parkplatzverordnung und dem Angebot an öffentlichen Abstellmöglichkeiten (u. a. flächendeckende blaue Zone) genutzt werden. Die Verlagerung von öffentlichen Parkfeldern in Parkhäuser oder Quartier- und / oder Gemeinschaftsparkierungsanlagen sowie die Mehrfachnutzung schaffen Platz im öffentlichen Raum. Bei Flächenkonkurrenzen sind Parkplätze zugunsten von Projekten mit höherem öffentlichem Interesse aufzuheben.

Langfristig soll ein neues Erschliessungsprinzip zum Zug kommen, **das Kammern-Prinzip** unter Nutzung der Autobahn A1 als Stadtumfahrung. Dazu wird die Stadt in vier «Kammern» eingeteilt. Die Zu- und Wegfahrt von und nach ausserhalb erfolgt jeweils über Achsen in derselben Kammer. Jede Kammer verfügt über einen Anschluss an die Autobahn. Während Knoten in autobahnnahen Gebieten eine höhere Leistungsfähigkeit zu Gunsten des motorisierten Verkehrs aufweisen, nehmen in Richtung Innenstadt die Anforderungen der anderen Verkehrsträger zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs zu, was sich nebst der Steuerung auch in den Geschwindigkeiten niederschlägt → [siehe auch folgende Darstellungen MIV-Erschliessungsprinzip in Etappen](#).

Damit die **Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems** im Zentrumsbereich auf dem bestehenden Strassenraum auf stadtverträgliche Art gewährleistet werden kann, wird der MIV-Durchgangsverkehr durch den Zentrumsbereich (**ca. 50% des heutigen MIV-Verkehrsaufkommens im Zentrumsbereich**) vermieden, auf andere Verkehrsmittel verlagert oder auf die ausgebaute Autobahn A1 gelenkt.

Der **A1-Ausbau** wird zusammen mit der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze **als Chance zur Entlastung der Stadt** genutzt. **Das Umfahren der Stadt auf der Autobahn wird damit attraktiver als das Durchfahren.** Die Erreichbarkeit von Zentrum, Innenstadt und Quartieren bleibt für erforderliche Fahrten des motorisierten Verkehrs über die Stadtradien weiterhin gewährleistet.

Die Umsetzung des städtischen Erschliessungsprinzips für den MIV erfolgt schrittweise und wird einige Zeit dauern. Das Ergebnis aber wird sich lohnen: Die Region ist weiterhin **gut vernetzt**, Winterthur und das Stadtzentrum bleiben **gut erreichbar**. Von der Entlastung des MIV profitieren nicht nur Fussgänger, Velofahrerinnen und der öffentliche Verkehr (innerstädtisch wie regional). Auch **Autofahrende, die unbedingt in der Innenstadt sein müssen, erreichen schneller ihr Ziel**: Anwohner, Lieferanten und Handwerkerinnen, Ver- und Entsorgungsverkehr, Gesundheitsdienstleister und ältere Menschen oder solche die auf ein Auto angewiesen sind.

Flankierend zu der schrittweisen Reduktion der Zentrumsdurchfahrt ist die **Breitestrasse – Unterer Deutweg weiter zu beruhigen**. In einem ersten Schritt kann mit einer durchgehenden Signalisierung von Tempo-30 der Durchfahrtwiderstand erhöht und die Lenkungswirkung auf die Autobahn unterstützt werden. In einem zweiten Schritt sind eine Abklassierung und eine Belegung mit einer Durchfahrtsbeschränkung mögliche Schritte.

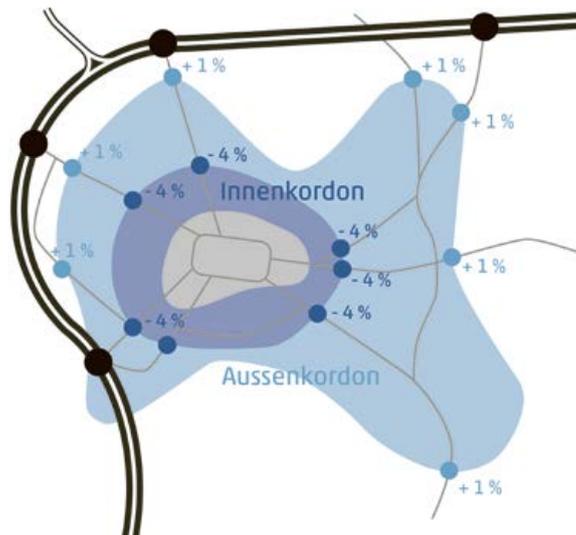
Schleichverkehr zwischen den Kammern wird durch verkehrslenkende Massnahmen unterbunden und eine Mehrbelastung der Quartiere **verhindert**.

Die schrittweise Umsetzung des Kammern-Prinzips ist zeitlich wie inhaltlich mit der Region, dem Kanton und dem Bundesamt für Strassen abzugleichen.

Der kantonale Richtplaneintrag zum Heiligbergtunnel ist beizubehalten, um den langfristigen Handlungsspielraum zu bewahren → *gemäss SGVK*, im vorliegenden Zielbild ist ein solches Tunnelbauwerk jedoch nicht enthalten.

Keine Zunahme der MIV-Verkehrsmengen trotz stetigem Wachstum

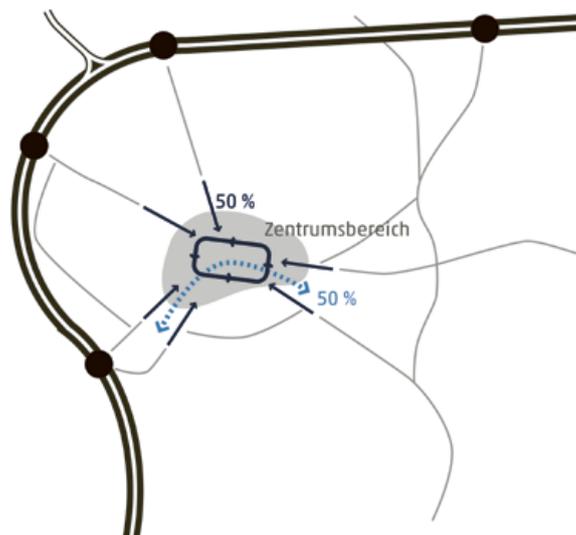
Seit dem Jahr 2000 haben die Verkehrsmengen auf den städtischen Hauptachsen in Winterthur im Gegensatz zur A1 nicht mehr zugenommen. Zwischen 2010 und 2015 sind die täglichen Fahrzeugmengen auf den Hauptachsen rund um die Innenstadt (Innenkordon) leicht zurückgegangen (-4%). Am Kordon entlang dem Stadtrand (Aussenkordon) hat sich die Verkehrsmenge an den Zählquerschnitten (+1%) nicht signifikant verändert (Durchschnittlicher täglicher Verkehr, Quelle: TBA Stadt Winterthur). Gleichzeitig steigen die ÖV-Verlustzeiten. Dies bestätigt die hohe Auslastung und teilweise Überlastung der Knoten in Winterthur.



Aussenkordon und Innenkordon mit stagnierenden MIV-Verkehrsmengen zwischen 2010 und 2015

Im Zentrumsbereich ist rund die Hälfte des MIV-Verkehrsaufkommens Durchgangsverkehr.

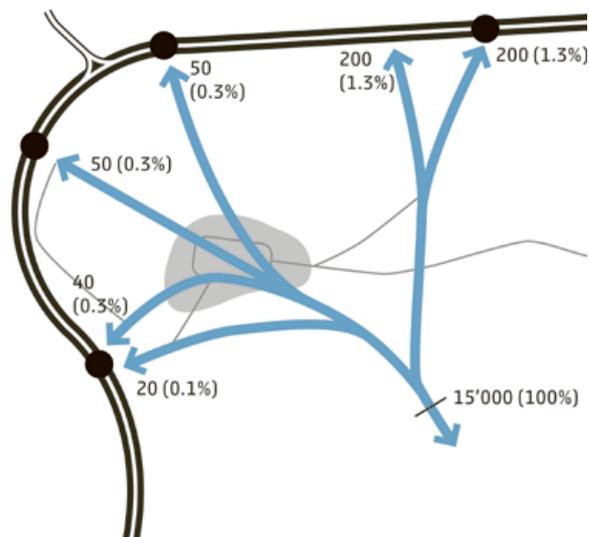
Nur rund die Hälfte des MIV im Stadtzentrum hat Quelle oder Ziel im Stadtzentrum. Jedes zweite Fahrzeug fährt durch den Zentrumsbereich (Quelle: GVM Zürich, 2016). Möglichst viele dieser Fahrten sollen mit Vorteil mit flächeneffizienteren Verkehrsmitteln abgewickelt werden oder via Autobahn das Zentrum umfahren und damit entlasten.



Zentrumsbereich mit 50% durchfahrenden Fahrzeugen (Quelle: GVM Kt. Zürich)

Gesamtstädtisch betrachtet ist der Durchgangsverkehr auf dem städtischen Netz marginal.

Der Durchgangsverkehr in der Stadt Winterthur liegt bei 24% (alle Verkehrarten inkl. Autobahn und Eisenbahn, Quelle GVM Kt. Zürich 2010). Jedoch ist der MIV-Durchgangsverkehr von Stadtgrenze zu Stadtgrenze auf dem städtischen und kantonalen Strassen-netz (also abgesehen von der A1) sehr gering (Störungen auf der A1 ausgenommen). So liegt z.B. der Anteil der Fahrten, vom und zum Tösstal, welche nicht im Stadtgebiet starten oder enden, bei wenigen Prozenten (Quelle: GVM Kt. Zürich 2016, siehe Abbildung nebenan). Das Potenzial für die «Modal Split-Veränderung» liegt folglich beim Binnenverkehr (33% des Gesamtverkehrsaufkommens) und beim Quell- und Zielverkehr (42% des Gesamtverkehrsaufkommens). Es sind also grösstenteils die Winterthurerinnen und Winterthurer sowie diejenigen, die zum Arbeiten, Einkaufen oder für die Freizeit in die Stadt fahren, gefragt.

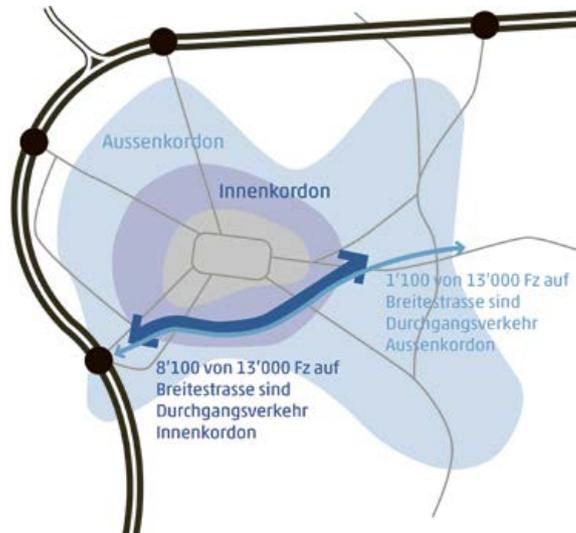


Verkehrsaufkommen (DTV 2016) auf Tösstalstrasse zwischen Sennhof und Seen mit Fahrtenzahlen und Routen bis zum Äusseren Kordon auf einer anderen Stadtseite (Quelle: GVM Kt. Zürich);
 Von den rund 15'000 Fahrten auf der Tösstalstrasse verkehren 60 (0.4%) Fahrzeuge pro Tag via Technikum-Zürcherstrasse (40) und Breitestrasse (20) bis zur Autobahn in Töss.

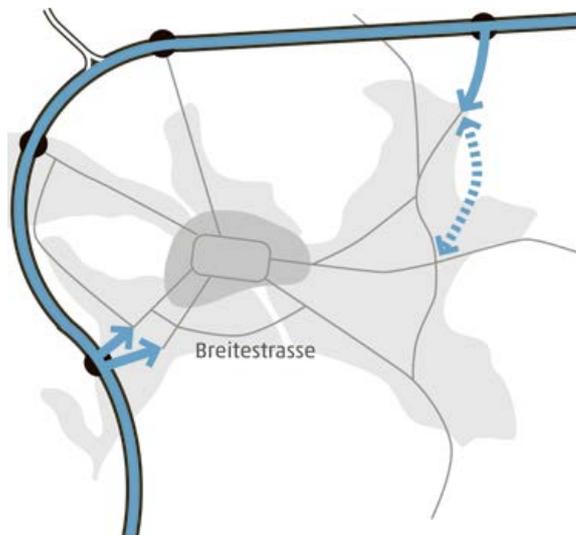
Die Nutzung der Breitestrasse entspricht heute nicht ihrer Funktion als kantonale Hauptverkehrsstrasse.

Die Breitestrasse weist aktuell eine Verkehrsbelastung von täglich 13'000 Fahrzeugen auf und führt vorwiegend durch Wohnquartiere. Sie sollte Siedlungsgebiete an die Hauptverkehrsstrassen Auwiesen- / Zürcher- und Tösstalstrasse anbinden. Jedoch nimmt der auf den Bereich zwischen Unterer Vogelsangstrasse und Tösstalstrasse bezogene «Durchgangsverkehr» einen Anteil von rund 60% ein (rund 8'000 Fz/Tag) ein.

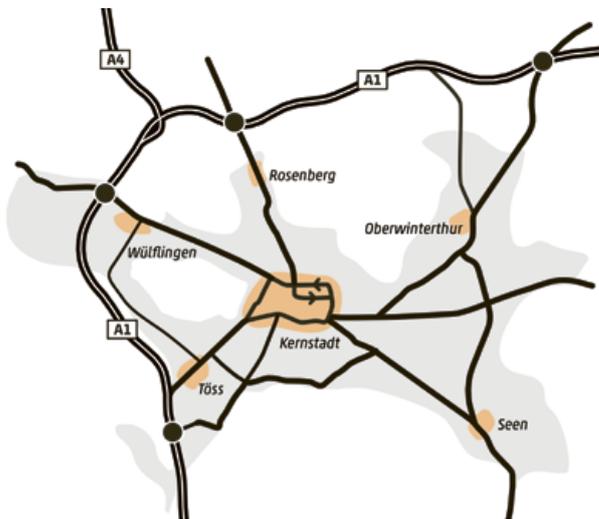
Als flankierende Massnahmen zum Autobahnausbau sind Massnahmen zur Erhöhung der Verträglichkeit der Verkehrsbelastung auf der Breitestrasse (u.a. durchgehend Tempo-30) nötig. Begleitend zur Erhöhung des Durchfahrts widerstandes im Stadtzentrum ist eine Abklassierung der Breitestrasse mit weitergehenden Massnahmen zur Beruhigung der Breitestrasse zu prüfen. Diese Massnahmen unterstützen die angestrebte Entlastung des Zentrumsbereiches und der Quartierdurchfahrt Breitestrasse sowie die Umlagerung auf die Autobahn A1. Fahrten aus dem Raum Töss und von/nach Zürich in den Raum Oberwinterthur / Grüze / Neuhegi / Seen sollen via A1 erfolgen.



Verkehrsbelastung auf Breitestrasse mit Durchgangsverkehr für den Aussenkordon und den Innenkordon (Quelle: GVM Kt. Zürich, DTV 2016).



Entlastungsrouten mit Umlagerungspotenzial von Breitestrasse auf Autobahn A1 – Oberwinterthur – Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze mit Kammern-Erschliessungsprinzip 2040; Diese Massnahmen unterstützen die angestrebte Entlastung des Zentrumsbereiches und der Quartierdurchfahrt Breitestrasse sowie die Umlagerung auf die Autobahn A1. Fahrten aus dem Raum Töss und von/nach Zürich in den Raum Oberwinterthur / Grüze / Neuhegi / Seen sollen via A1 erfolgen.



Zustand heute

Die heutige Situation ist geprägt von vielen Fahrten durch den Zentrumsbereich sowie durch die Quartiere auf dem Hauptverkehrsstrassennetz. Viele Strassen im gesamten Stadtgebiet sind überlastet. In der Folge stehen die Busse zu Hauptverkehrszeiten im Stau und fahren Verlustzeiten ein. Fussgängerinnen und Fussgänger haben lange Wartezeiten, um die Strassen queren zu können. Zudem sind die Emission hoch.



1. Etappe Erschliessungsprinzip «Morgen»

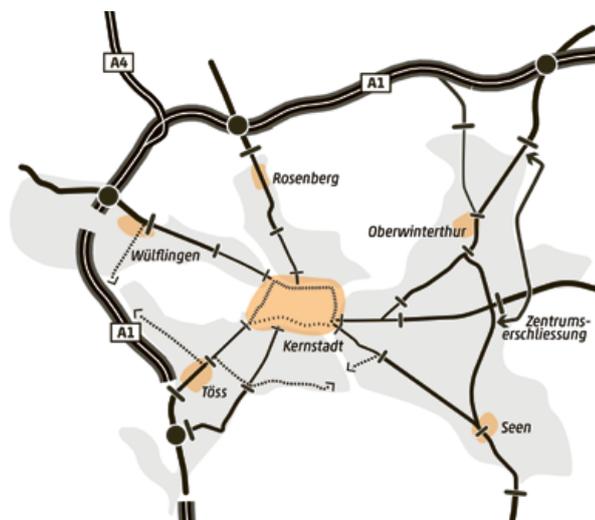
In einer ersten, bereits laufenden Etappe erfolgt die Zentrumsentlastung auf Basis der **regionalen Verkehrssteuerung (RVS)**, einem gemeinsamen Konzept von Kanton und Stadt und dem städtischen Steuerungs- und Dosierungskonzept mit **konsequenter ÖV-Priorisierung**. Mit diesen Massnahmen lässt sich der Verkehr im städtischen Netz räumlich und zeitlich besser lenken. Die Reisezeiten werden dadurch verlässlich und berechenbar, der ÖV kann kürzere und stabilere Reisezeiten garantieren, insbesondere auch um die Anschlusssicherheit an die Bahn zu gewährleisten. An Lichtsignalanlagen werden neben der **ÖV-Priorisierung** auch kürzere Wartezeiten für den Fuss- und Veloverkehr angestrebt. Ausgehend von den Fussverkehrsteppichen im Zentrum werden **schrittweise tiefere Geschwindigkeiten auch auf den Stadtradien** (Tempo-30) umgesetzt. Parallel dazu werden die Potenziale der **Pannestreifenumnutzung (PUN)** und harmonisierter Geschwindigkeiten auf der Nationalstrasse ausgelotet und genutzt.



2. Etappe Erschliessungsprinzip 2030

In zweiter Stufe wird im Zentrumsbereich schrittweise ein **vereinfachtes Erschliessungsprinzip** umgesetzt. Durch den Abbau einzelner Abbiegebeziehungen (z.B. Linksabbieger Zürcherstrasse in Schützenstrasse) können an Lichtsignalanlagen Wartezeiten für Fussgänger verringert werden, die Buspriorisierung verbessert oder/und Raum für Fussgänger oder Velofahrerinnen gewonnen werden. Das Verkehrsregime St.Georgen-Strasse / Museumstrasse wird überprüft und vereinfacht. Detailliert zu prüfen ist die Variante, die **Museumstrasse als neue Bus- und Velo-Achse in Gegenrichtung** befahren zu können (Einrichtung eines **Zweirichtungsverkehrs auf der St.Georgen-Strasse, Sperrung der Museumstrasse für den MIV**). Die Fussgängerzone in der Altstadt könnte dadurch über die Stadthausstrasse hinaus erweitert werden. Der Stadtgarten gewinnt an Qualität.

Die **«Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze»** verbessert die Erschliessung der östlichen Kammer von der Autobahn her. Damit wird diese Route attraktiver gegenüber der Fahrt durch das Zentrum. Mit der Eröffnung der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze muss der Abschnitt durch das Stadtteilzentrum Oberwinterthur (Römertor – Frauenfelderstrasse – Bahnhofplatz) umfassend beruhigt und aufgewertet werden, damit die Entlastungswirkung in Oberwinterthur nachhaltig gesichert wird.



3. Etappe Erschliessungsprinzip 2040

Mit der Leistungssteigerung der Autobahn (**6-Spur-Ausbau**) soll die A1 ihre Funktion als **«Stadtautobahn» für Winterthur** voll wahrnehmen können. Die **Durchfahrt durch das Zentrumsgebiet bleibt dem ÖV, Velo sowie Berechtigten** vorbehalten (Gewerbeverkehr, Anwohnende sowie weitere Berechtigte im Ziel- und Quellverkehr des Zentrumsgebietes). Die St.Georgen-Strasse sowie die Neuwiesenstrasse werden zu Sammelstrassen für Ziel-/Quellverkehr im Zentrum abklassiert. Die Technikumstrasse dient primär als Bus- und Veloachse sowie Zufahrten von Berechtigten. Fahrten ohne Quelle oder Ziel im Zentrum erfolgen ausschliesslich über die Autobahn.

Alternativ kann die notwendige Verkehrsentslastung im Zentrumsgebiet mit **Mobility Pricing** oder Einsatz eines **intelligenten technischen Systems** wie in anderen europäischen Städten erreicht werden → [siehe Kapitel 3.2.](#)

Andere Städte haben solche Massnahmen mit Durchfahrtsbeschränkungen und konsequenter Verkehrssteuerung erfolgreich umgesetzt:

Gent, Belgien: Durchfahrtsbeschränkungen im Zentrumsbereich

Gent ist etwa doppelt so gross wie Winterthur. Die flämische Stadt setzt konsequent auf Durchfahrtsbeschränkungen durch Gebiete, zu denen nur berechnete Fahrzeuge Zugang haben. Ein innerer sowie äusserer Ring leiten den Durchfahrtsverkehr um den Stadtkern herum. Innerhalb vom inneren Ring (Durchmesser 2 – 4 km) ist die Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr konsequent unterbunden. Im Kern befindet sich eine grosszügige autofreie Zone. Darum herum sind sechs Sektoren (Kammern) angeordnet. Die Autofahrt von einem Sektor in einen anderen Sektor ist nur via Ringstrasse möglich.



Verkehrslenkungsplan Gent mit sechs Sektoren (Kammern) um eine autofreie Zone (orange) innerhalb vom inneren Ring (Quelle <https://stad.gent/en/mobility-ghent/circulation-plan/principles-circulation-plan>; siehe «Overall map of the Circulation Plan»)

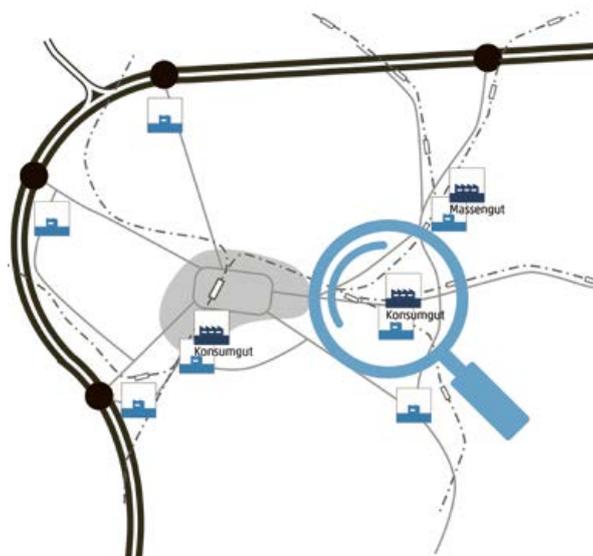
Zürich: Flankierende Massnahmen zur Westumfahrung

Mit Eröffnung der Westumfahrung mit dem Uetlibergtunnel im Frühling 2009 wurde die ehemalige Transitachse durch die Stadt (Westtangente) zurückgebaut und umgestaltet. Die Weststrasse und Sihlfeldstrasse wurde von einer zweispurigen Einbahnstrasse für den Durchgangsverkehr zu einer Wohnstrasse zurückgebaut. Die Seebahnstrasse wurde - statt zweispurig in einer Richtung - in Gegenrichtung geöffnet und einspurig pro Richtung betrieben. Dadurch wurden die Strassen und Plätze auf Stadtgebiet entlang

der ehemaligen Transitachse Bullinger-, Sihlfeld- und Weststrasse vom Motorfahrzeugverkehr entlastet und mehr Platz für den Fuss- und Veloverkehr sowie zum Verweilen geschaffen. In einer Vorher-Erhebung (2008) und Nachher-Untersuchung (2013) wurde die Wirkung der Massnahmen auf den Fuss- und Veloverkehr gemessen:

Im untersuchten Gebiet hat der Veloverkehr innert 5 Jahren markant zugenommen und sich fast verdreifacht (+262%). Der Fussverkehr hat durch die flankierenden Massnahmen ebenfalls deutlich gewonnen, vor allem in qualitativer aber auch in

quantitativer Hinsicht und im Durchschnitt um 22% zugenommen. Besonders gewonnen hat auch die Aufenthalts- und Verweilqualität. Entlang der beruhigten Strassen verweilen 2013 fast doppelt so viele Personen wie noch 2008 (+89%). Insbesondere die Aussenbereiche von Restaurants und Bars finden grossen Anklang (+158%).



Prinzipschema City-Logistik (links: grobe Verortung in Winterthur; rechts: Prinzipschema der Funktionalität)

Güterverkehr und City-Logistik

Gemäss Vorgabe des kantonalen Richtplanes soll die **Güterversorgung** möglichst lange gebündelt auf der Schiene erfolgen. Mit zunehmenden Stauzeiten auf den Strassen nimmt die Attraktivität der Bahn für den Güterverkehr insbesondere in Agglomerationszentren zu. Damit wird die Bedeutung der Bahn in Zukunft entgegen dem heutigen Trend wieder zunehmen. In Winterthur wird es dafür **2 bis 3 Standorte für City-Hubs für Konsum- und Massengutlogistik** (Konsumgut = Waren für den täglichen Bedarf; Massengut = Güter, welche in grossen Mengen transportiert werden; z.B. Kies, Aushub, Schrott, Bauschutt etc.) benötigen, wobei diese auch örtlich kombiniert werden können. Diese liegen grundsätzlich so, dass sie sowohl mit der Bahn wie auch auf der Strasse gut bedient werden können. Wird das unterirdische Gütertransportsystem «Cargo Sous Terrain» einst realisiert, sind entsprechende Anschlüsse vorzugsweise an City-Hubs vorzusehen. Von den City-Hubs erfolgt die Grobverteilung mittels CO₂-freien Fahrzeugen zu den **Micro-Hubs**. Ab hier erfolgt die Feinverteilung per Kleinfahrzeug oder Lastenbike zu den Endkunden. Knacknuss bei der Umsetzung ist vor allem die

Standortfrage für die erforderlichen Umschlagflächen von der Bahn auf die Strasse.

In der [Abbildung oben links](#) ist ein Schema einer möglichen groben Verortung der City-Hubs mit Bahnanschluss für Winterthur dargestellt. Im [Prinzipschema oben rechts](#) ist die Funktionalität dieses Systems der City-Logistik symbolisch erklärt.

Ein für Winterthur zugeschnittenes City-Logistik-Konzept ist in Arbeit. Die Standorte der City-Hubs sollen in der Richtplanung behördenverbindlich gesichert werden.

Intelligente Steuerung des MIV

Grundsätze

- **Gewährleistung einer stadtverträglichen Mobilität** mit der Bevorzugung von flächeneffizienten Verkehrsmitteln.
- Kurz - bis mittelfristig Plafonierung resp. **Reduktion der Verkehrsbelastung durch den MIV**, insbesondere auf den wichtigen Busachsen mittels intelligenter Verkehrssteuerung, Parkraummanagement und angepassten Geschwindigkeiten.
- Längerfristig **Einteilung der Stadt in vier «Kammern»**, welche die zentrale MIV-beruhigte Zone umgeben.
- Schrittweise **Einschränkung der Zentrumsdurchfahrt für den MIV**.
- Lenkung des Durchgangsverkehrs auf die Nationalstrasse zur Entlastung des Stadtgebiets.
- Gewährleistung des notwendigen MIV-Verkehrs ins Zentrum.

Prioritäre Aufgaben

- Umsetzung regionale Verkehrssteuerung (RVS) und Steuerungs- und Dosierungskonzept Innenstadt sowie konsequente Buspriorisierung (Erhöhung der Zuverlässigkeit des städtischen ÖV und weitgehender Abbau der ÖV-Verlustzeiten).
- Umsetzung des Zielbilds Temporegime der Stadt Winterthur.
- Umsetzung der flächendeckenden Blauen Zone.
- Umsetzung Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze inkl. flankierender Massnahmen (In der Folge: Beruhigung Durchfahrt Stadtteilzentrum Oberwinterthur und Sicherung der Entlastungswirkung, Ergänzung RVS Raum Neuhegi-Hegi).
- Dialog mit dem ASTRA zur Verkehrssteuerung an den Autobahnanschlüssen mit Pannestreifenumnutzung (PUN), Spurmanagement und harmonisierten Geschwindigkeiten.
- Die stadträumliche und verkehrliche Organisation des Bahnhofumfeldes und der nördlichen Innenstadt sind in weiteren Studien zu präzisieren. Dazu gehört insbesondere die Verkehrsorganisation im Bereich Museumsstrasse / St.Georgen-Strasse (Prüfung des Spielraums für eine Abklassierung der Museumstrasse und neue Nutzung als Bus- und Velo-Trasse sowie verkehrsfreie Stadthausstrasse bzw. erweiterte Fussgängerzone Altstadt).
- Vertiefung Erschliessungssystem «Winterthur 2040» mit Kammern-Prinzip in Abstimmung mit A1-Ausbau: Flankierende Massnahmen aufgrund Autobahnausbau zur Sicherstellung der Entlastungswirkung auf den Stadtachsen; Aktive Begleitung der ASTRA-Planung 6-Spur-Ausbau A1 und Verknüpfung der Umsetzung mit zentralen flankierenden Massnahmen (Beruhigung/Beschränkung MIV-Durchfahrt Zentrumsgebiet und Begleitmassnahmen in Quartieren).
- Güterverkehr: Erstellung städtisches Logistik-Konzept mit Standortsicherung für City-Hubs im Richtplan.
- Förderung der Elektromobilität; Legislaturziel «Erarbeitung einer Strategie und eines Konzepts zur Förderung der Elektromobilität und neuer Mobilitätsformen» beschleunigen und Umsetzung forcieren.

Teilbild Intelligente Steuerung des MIV

Strassennetz

-  Autobahn / Hochleistungsstrasse (HLS) mit / ohne Leistungsausba
-  Hauptverkehrsstrasse ausserhalb äusserem Kordon
-  Hauptverkehrsstrasse innerhalb äusserem Kordon
-  Hauptverkehrsstrasse innerhalb innerem Kordon
-  Verbindung im Zentrumsbereich
-  Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze (genauer Verlauf noch offen)
-  Verbindungsstrasse / Quartiersverbindung

Verkehrssteuerung

-  strategische Lichtsignalanlagen äusserer Kordon
-  strategische Lichtsignalanlagen innerer Kordon
-  Zentrumsbereich: Beschränkung auf Ziel- und Quellverkehr, Strassenraumaufwertung zugunsten urbaner Mobilität und Aufenthaltsqualität
-  Erhöhung Durchfahrtswiderstand oder Durchfahrtsbeschränkung (Abklassierung)

Kammern

-  Töss
-  Wülflingen
-  Rosenberg
-  Oberwinterthur / Neuhegi / Grüze / Seen

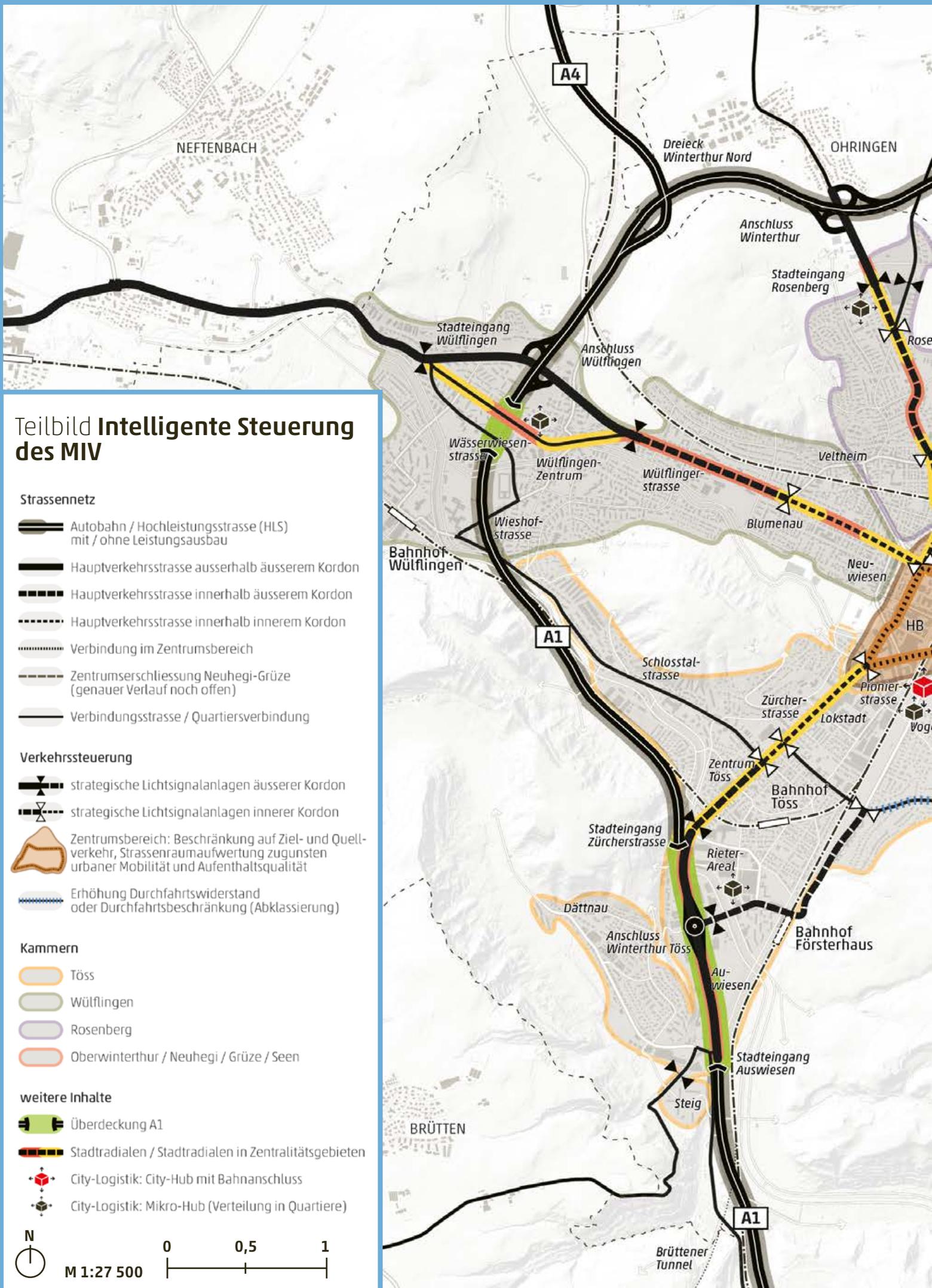
weitere Inhalte

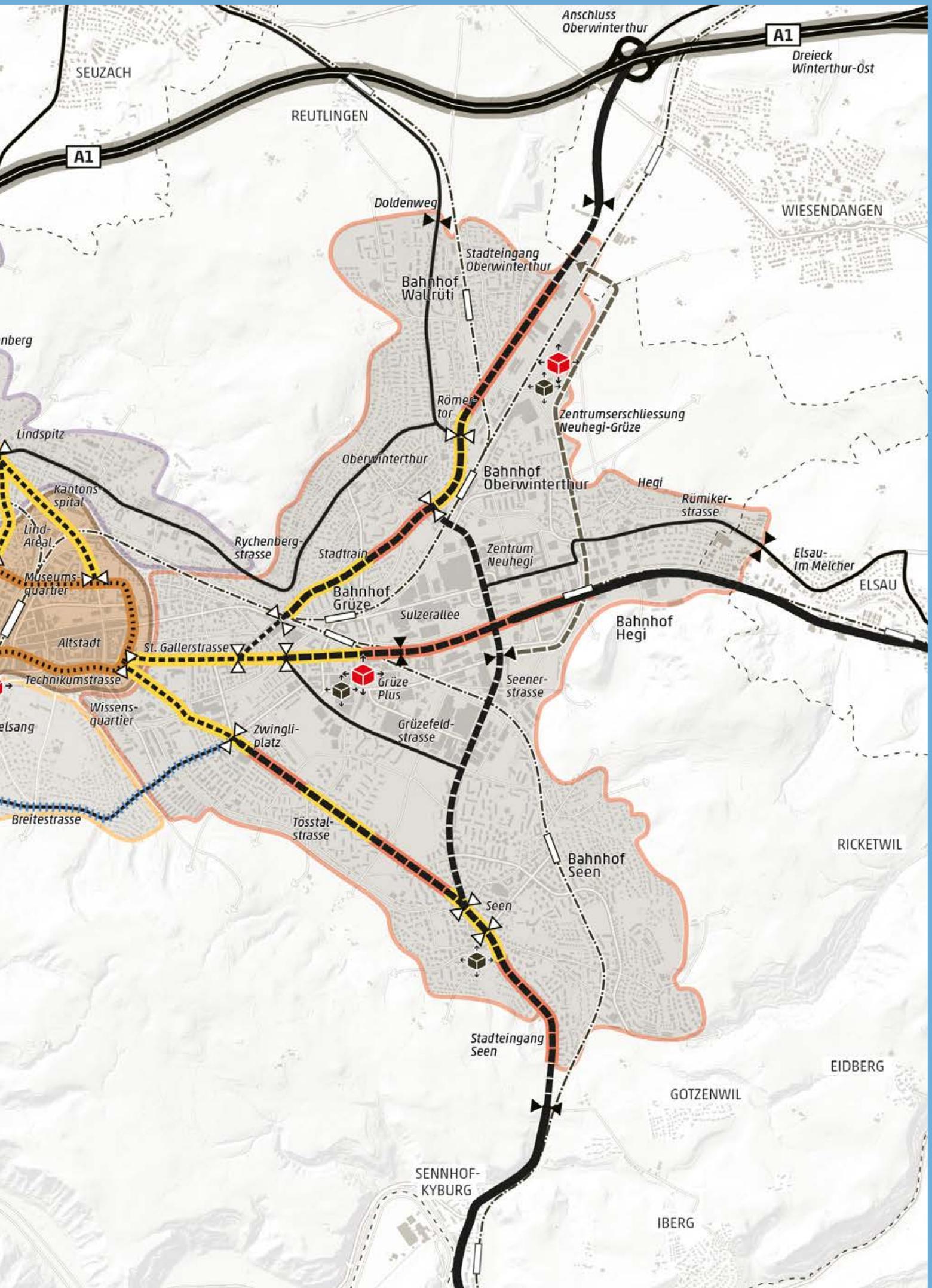
-  Überdeckung A1
-  Stadtradien / Stadtradien in Zentralitätsgebieten
-  City-Logistik: City-Hub mit Bahnanschluss
-  City-Logistik: Mikro-Hub (Verteilung in Quartiere)



M 1:27 500

0 0,5 1





Eine dichte urbane Stadt braucht eine stadtverträgliche Mobilität

Fussverkehr

 Fussverkehrsteppich

Veloverkehr

 Veloschnellrouten

 Velohauptrouten

ÖV - Öffentlicher Verkehr

 ÖV-Hochleistungskorridor / starke Achsen (hohes Taktangebot durch Buslinienüberlagerung)

 städtische Buslinien / regionale Buslinien

 Bahnlinien mit Bahnhof

 Hauptbahnhof

 Stadtteilbahnhof

 Quartierbahnhof

MIV - Motorisierter Individualverkehr

 Autobahn / Hochleistungsstrasse (HLS) mit / ohne Leistungsausbau

 Hauptverkehrsstrasse ausserhalb / innerhalb äusserem Kordon

 Hauptverkehrsstrasse innerhalb innerem Kordon

 Verbindung im Zentrumsbereich

 Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze

 Verbindungsstrasse / Quartiersverbindung

 Verkehrssteuerung äusserer / innerer Kordon durch strategische Lichtsignalanlage

 Trennung der Kammern (Verkehrssteuerung)

Querschnittsthemen

 Zentrumsbereich: Beschränkung auf Ziel- und Quellverkehr, Strassenraumaufwertung zugunsten urbaner Mobilität und Aufenthaltsqualität

 Stadtradiale in Zentralitätsgebieten

 Bahnhofsumfeld als ÖV-Hub: Umstieg Bahn-Bus (Hochleistungskorridor) und weitere Mobilitätsangebote

 Bahnhofsumfeld: Umstieg Velo - Bahn und weitere Mobilitätsangebote

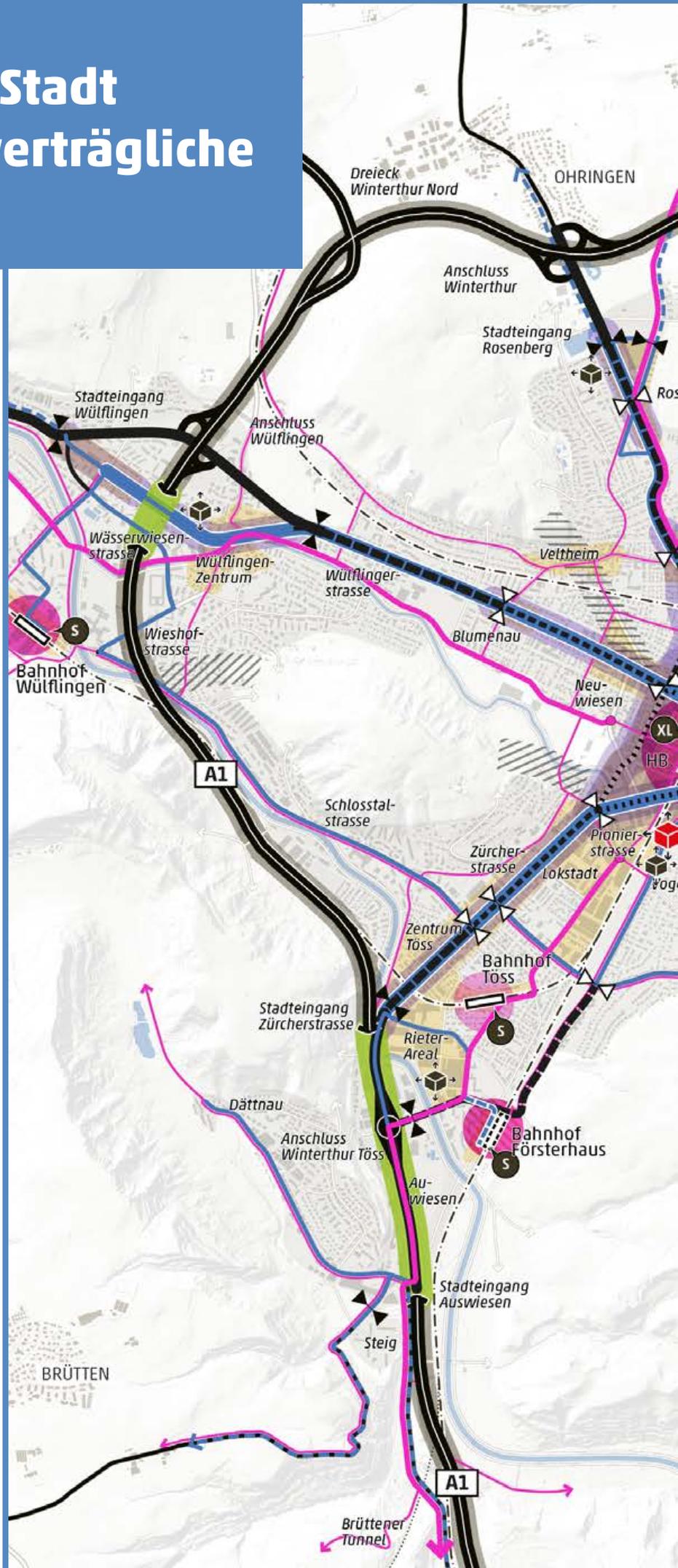
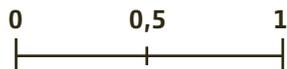
 Überdeckung A1

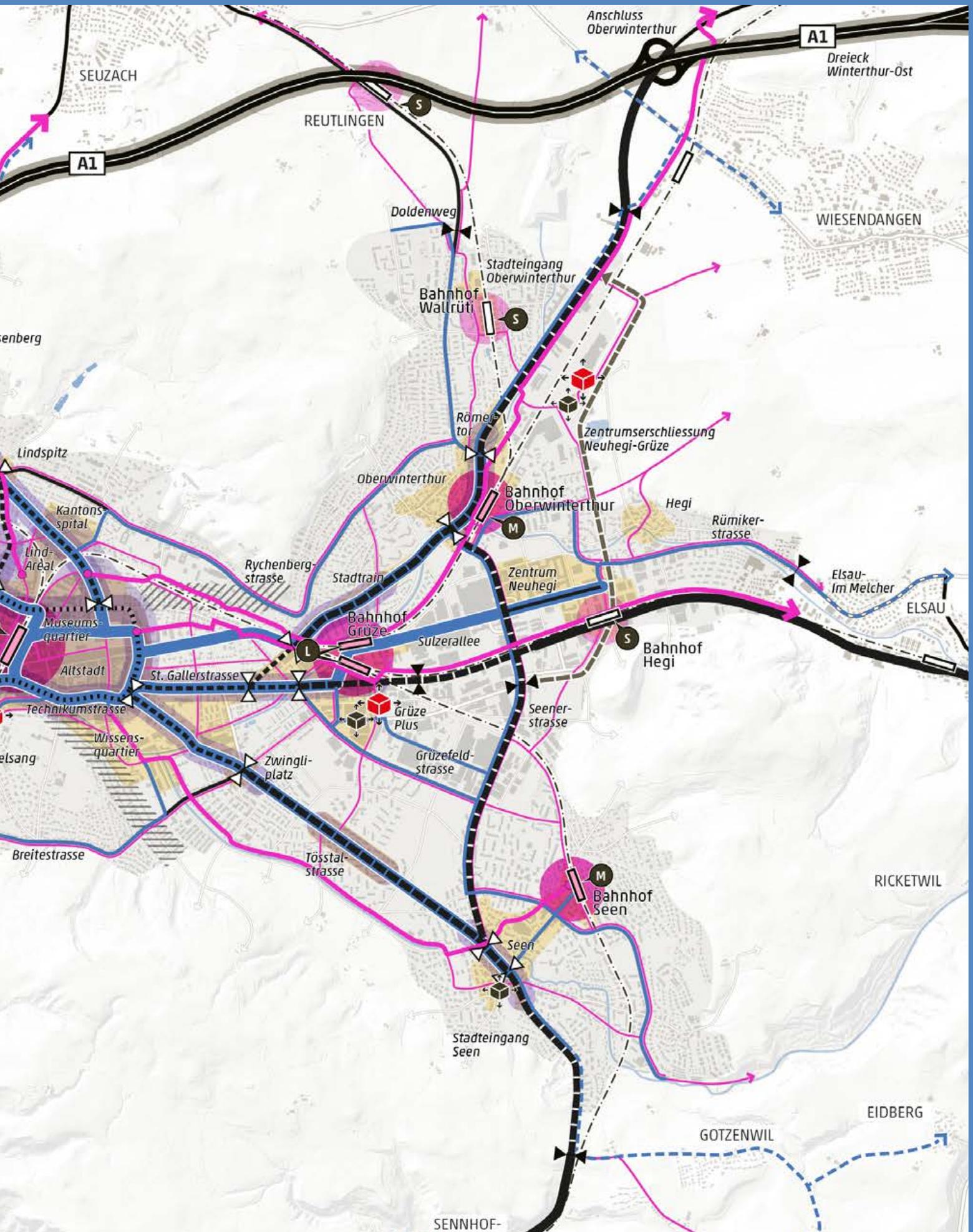
 City-Logistik: City-Hub mit Bahnanschluss

 City-Logistik: Mikro-Hub (Verteilung in Quartiere)



M 1:27 500





Zu Fuss ist in Winterthur erste Wahl

Velostadt Winterthur

Winterthurs ÖV ist leistungsfähig, zuverlässig und vernetzt

Intelligente Steuerung des MIV

4

Winterthur stärkt seine Quartiere





4.1

Winterthur entwickelt seine Quartiere behutsam

4.2

Winterthur hat «5-Minuten Quartiere»

4.3

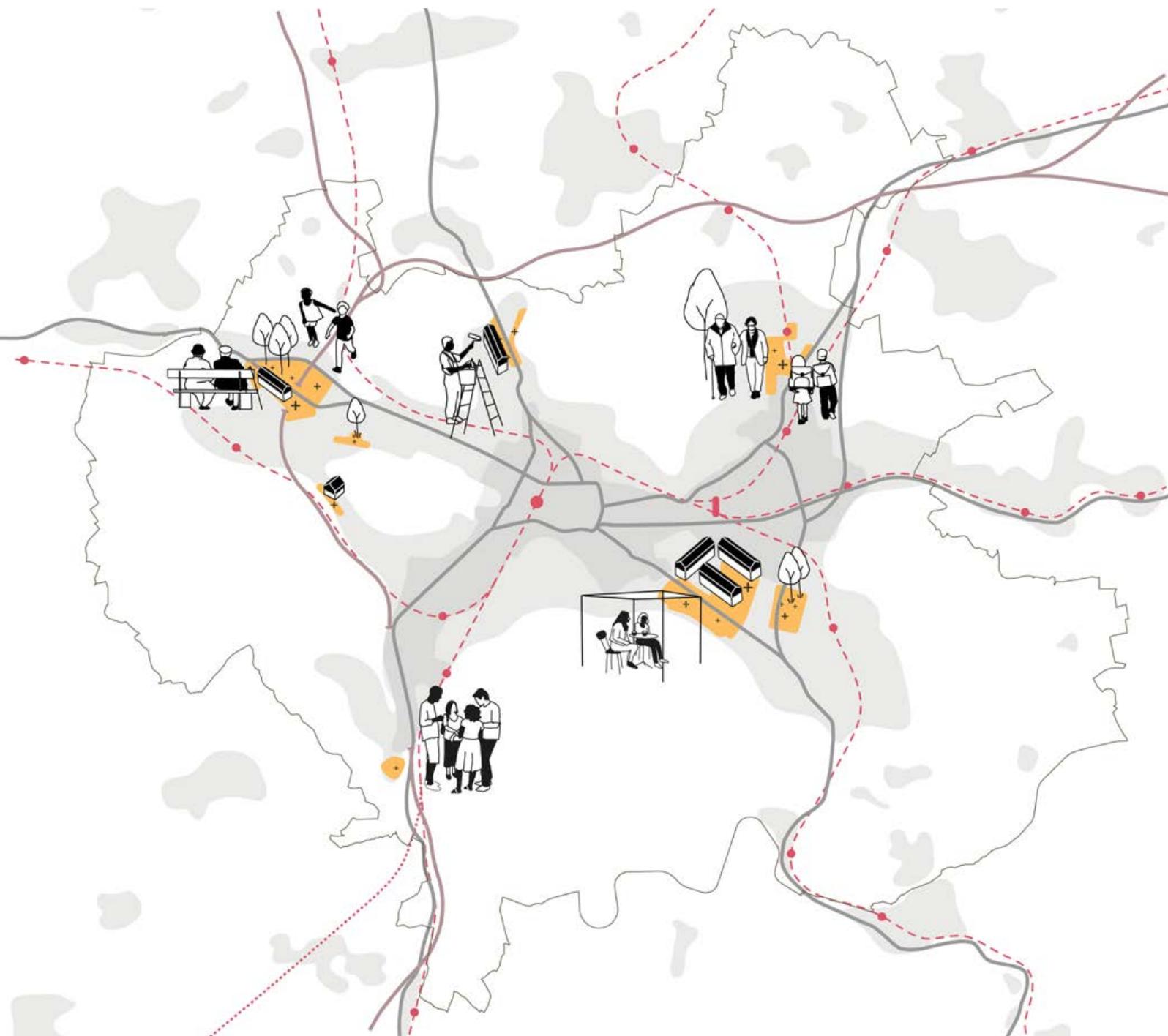
Winterthurs Quartiere sind grün und vernetzt

4.4

Zoom in die Quartiere

4.1

Winterthur entwickelt seine Quartiere behutsam



Die Konzentration eines wesentlichen Teils des Wachstums im urbanen Rückgrat geschieht auch deshalb, weil **keine grossflächige Verdichtung der Quartiere** angestrebt wird. Punktueller Verdichtungen an geeigneten Lagen, wie um die S-Bahnhöfe Seen und Wülflingen, sind auch dort zukünftig vorgesehen. In Quartiererhaltungszonen (QEZ), Kernzonen, bei Siedlungen im Siedlungsinventar oder in Gebieten mit Ortsbildschutz (ISOS-Gebiete) werden grundsätzlich keine Verdichtungen angestrebt. Der Bestand kann nur in Übereinstimmung mit den denkmalpflegerischen Anforderungen, **behutsam und an den heutigen Dimensionen orientiert**, weiterentwickelt werden. Dabei wird auf die **Eigenart und Vielfalt der Quartiere** sowie ein **gutes Wohnraumangebot für alle Bevölkerungsgruppen** Wert gelegt. Anstehende Erneuerungsphasen in grösseren Wohnsiedlungen werden dazu genutzt, die bauliche Dichte moderat zu erhöhen, ein vielfältiges Wohnraumangebot sicher zu stellen und **qualitative Verbesserungen** zu erreichen. Insbesondere in Gebieten, wo sich aufgrund sozialräumlicher Defizite Handlungsbedarf zeigt. Dabei geht es neben dem Ausbau und der Erneuerung des Wohnungsbestands in erster Linie um **gut nutzbare, wohnungsnaher Freiräume** und eine gute Vernetzung mit dem Umfeld (z.B. in Dättnau-Steig, Seen-Gutschick, Wülflingen-Langwiesen und Oberfeld).

Reserveflächen für Transformation kommen für die zukünftige Siedlungsentwicklung in Frage (z.B. Reservezone Rosenberg). Sie liegen meist am

Siedlungsrand und stellen den Übergang in die Landschaft dar. Eine allfällige Bebauung und Neunutzung dieser Flächen integriert sich in die Bau- und Freiraumstruktur der angrenzenden Quartiere und ergänzt diese. **Die zusätzlich notwendigen öffentlichen Infrastrukturen (u.a. Sport-, Quartier- und Schulanlagen) werden frühzeitig und konsequent eingeplant.** Die neu entstehenden Freiräume unterstützen die Ziele der Klimaanpassung und der ökologischen Vernetzung von Grünräumen. Sie bieten der Bevölkerung ein qualitativ hochwertiges Angebot.

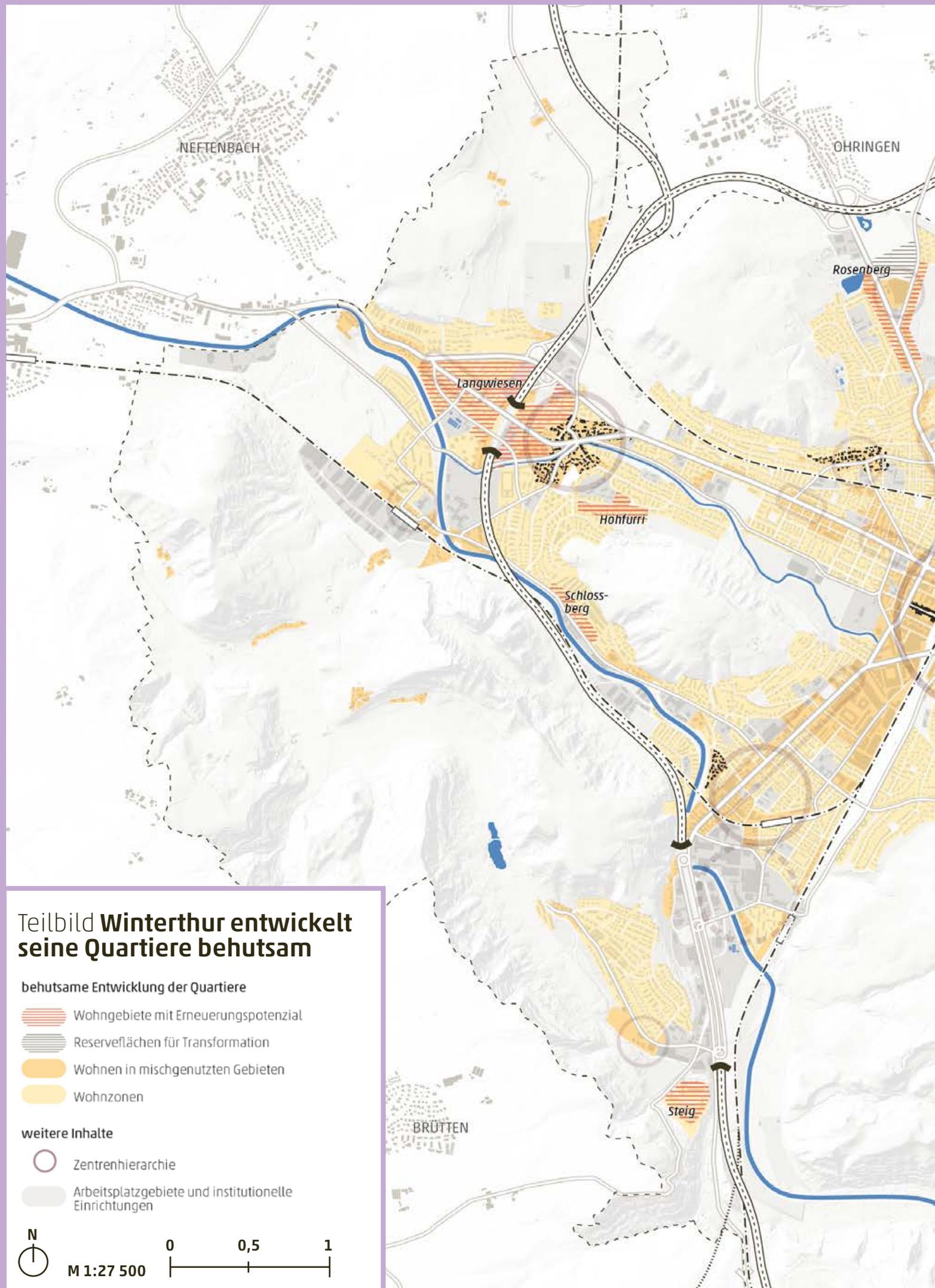


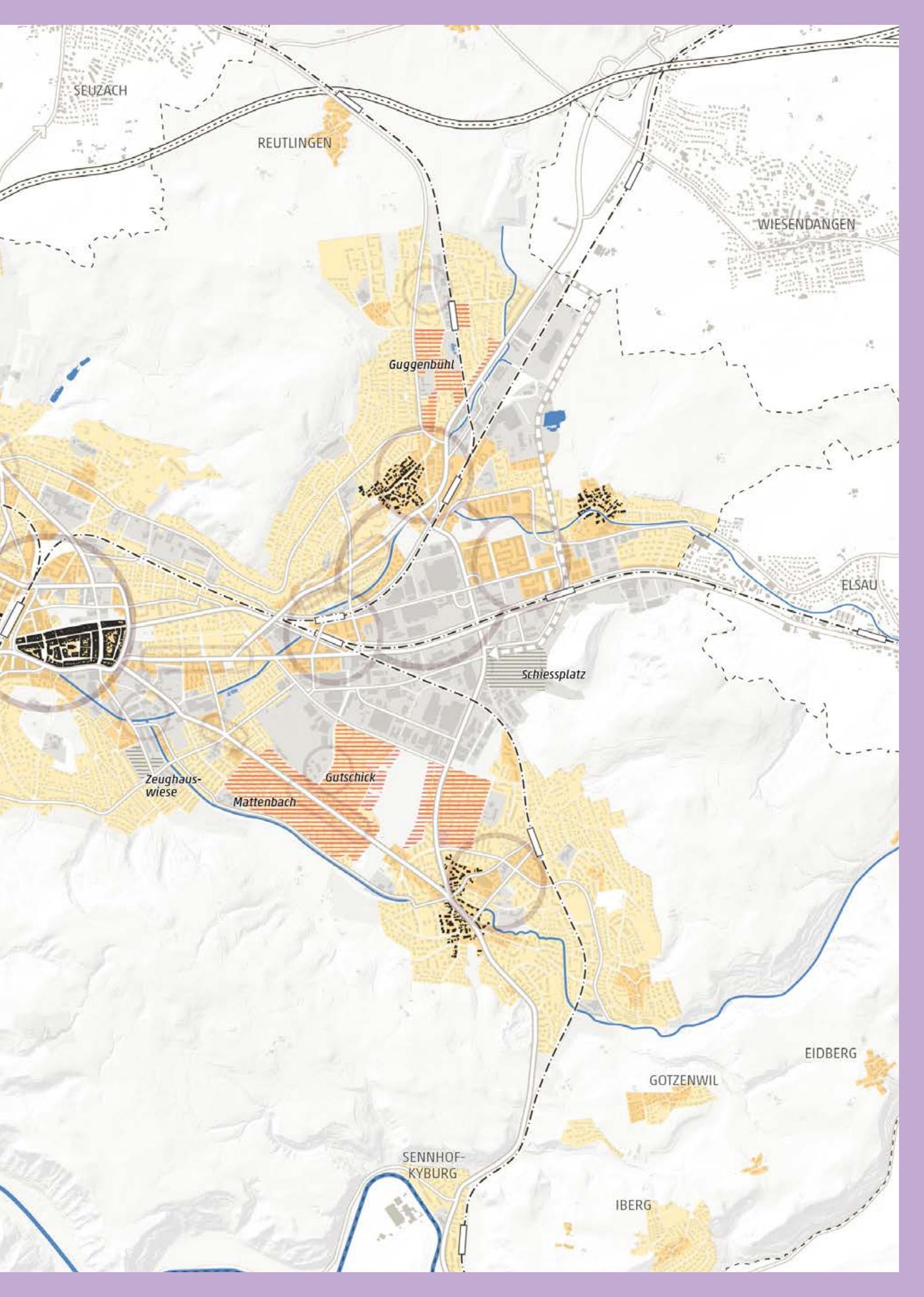
oben: Wohngebiete mit Erneuerungspotenzial,
Quartier Endliker;
unten: Behutsame Verdichtung im Bestand,
Hagmann-Areal Seen,
Quelle: weberbrunner Architekten

Winterthur entwickelt seine Quartiere behutsam

Grundsätze

- Winterthur strebt in den Quartieren keine grossflächige Verdichtung an.
- Grosse Erneuerungsmassnahmen (öffentliche und private) in den Quartieren werden über das Areal hinaus zur Quartiersentwicklung genutzt (gute Einbindung in den Strassenraum, bessere Freiraumvernetzung, Bausteine zur Quartiersversorgung).
- In Gebieten mit Erneuerungspotenzial wird frühzeitig das Gespräch mit Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern gesucht.
- Lokale Verdichtungen (mittels Gestaltungsplänen) sind gekoppelt an den Nachweis der Siedlungsverträglichkeit.
- Sozialräumliche Aspekte werden frühzeitig im Rahmen von Planungen (z.B. bei Gestaltungsplänen) eingebracht.





SEUZACH

REUTLINGEN

WIESENDANGEN

Guggenbühl

ELSAU

Schiessplatz

Zeughauswiese

Mattenbach

Gutschick

SENNHOF-KYBURG

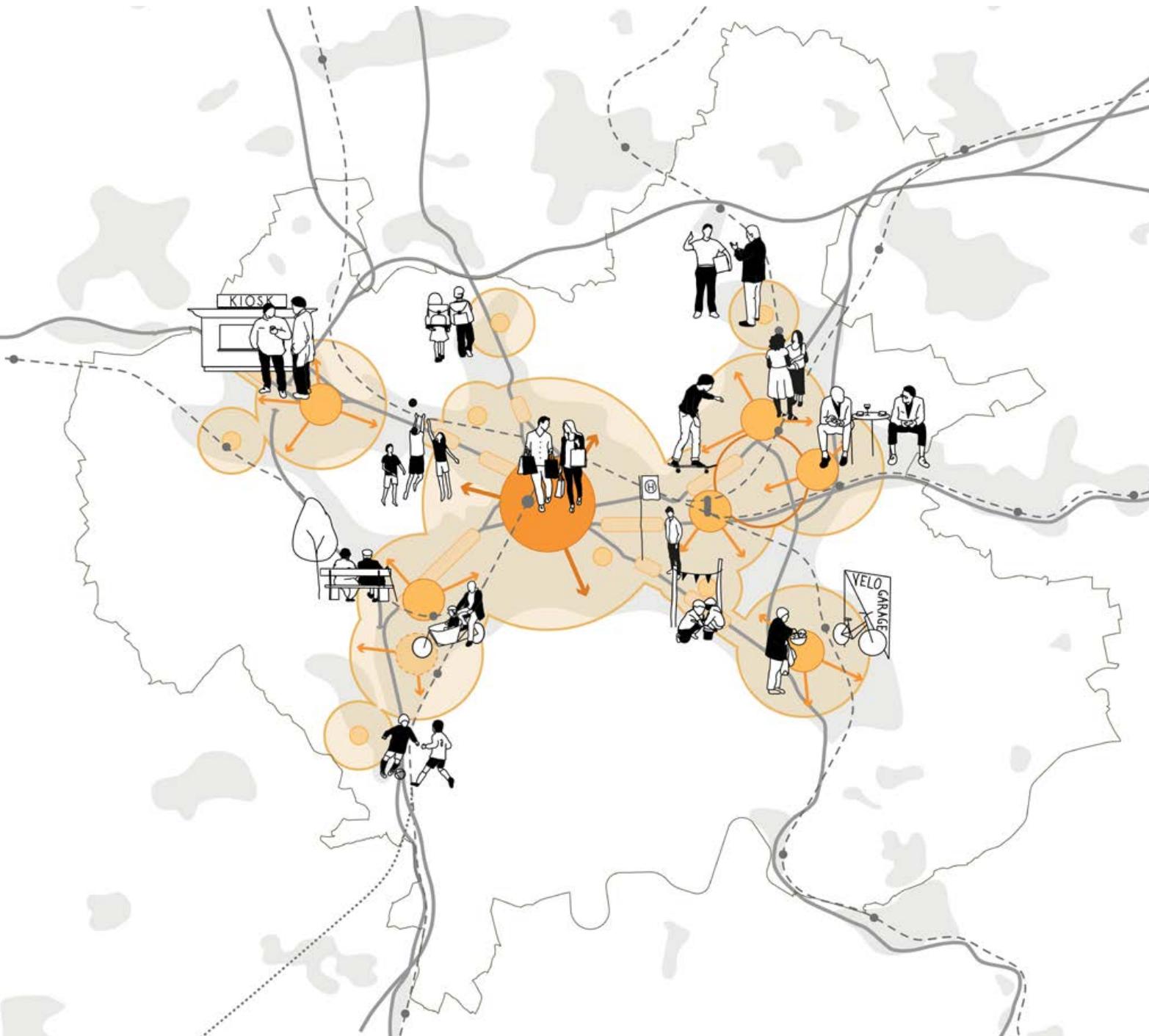
GOTZENWIL

EIDBERG

IBERG

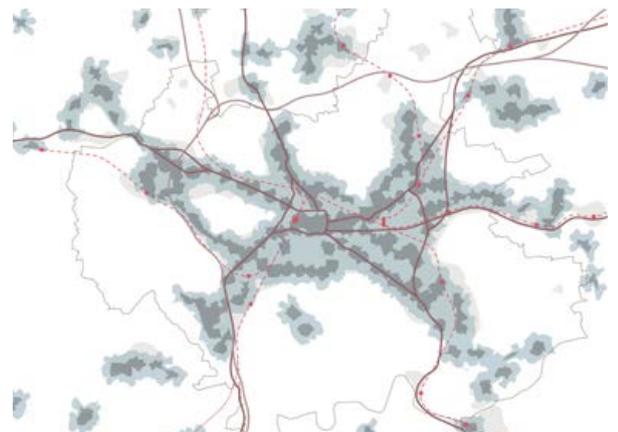
4.2

Winterthur hat «5-Minuten Quartiere»



Winterthurs Quartiere stehen für ein **angenehmes Leben in der Stadt für alle Alters- und Bevölkerungsgruppen**. Sie machen Winterthur zu einem grossen Teil aus und bieten Orientierung und Identifikation. Eine zunehmende Vermischung von Arbeiten und Wohnen, ein grösserer Anteil älterer- und jüngerer Bevölkerungsgruppen, fortschreitende Digitalisierung, eine Zunahme des Online-Handels und damit verbundene Lieferketten auch in die Wohnquartiere, eine notwendige Änderung des Mobilitätsverhaltens → *siehe Kapitel 3.2* sowie Einflüsse durch den Klimawandel sind Herausforderungen, auf die zukunftsfähige Quartiere vorbereitet sein müssen.

Winterthurs Quartiere werden deshalb in Ihrer Identität und Funktion gestärkt. Sie sind «5-Minuten Quartiere»: dazu gehören wohnungsnahe (in «5-Minuten» zu Fuss oder mit dem Velo erreichbare) Angebote für die Versorgung mit dem täglichen Bedarf, Bildungs- und Betreuungseinrichtungen, Angebote für Freizeit und Sport aber auch Möglichkeiten, um sich im öffentlichen Raum zu treffen und ohne Konsumzwang aufzuhalten. Die Voraussetzungen dafür sind sehr gut, wie die Karten zur heutigen Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen, Versorgungseinrichtungen, Kindergärten und Primarschulen zeigen.



oben: Erreichbarkeit Bushaltestellen (Bestand) innerhalb von 5 Minuten;
unten: Erreichbarkeit Kindergärten (Bestand) innerhalb von 5 Minuten



oben: Erreichbarkeit Primarschulen (Bestand) innerhalb von 5 Minuten;
 unten: Erreichbarkeit täglicher Bedarf (Bestand) innerhalb von 5 Minuten

In Bezug auf die Nutzbarkeit, Sicherheit, Gestaltung und Ausstattung der Quartiere sind die besonderen **Bedürfnisse von älteren und mobilitätseingeschränkten Personen sowie von Kindern und Jugendlichen** zu berücksichtigen. Insbesondere sollen die Quartiere so ausgestattet sein, dass ältere Menschen sich sicher im Quartier bewegen, am gesellschaftlichen Leben teilnehmen und Kontakte pflegen können → *Masterplan Pflegeversorgung*. Der Bewegungsradius von Kindern ist in der Regel auf die nahräumliche Umgebung beschränkt. Die Quartiere werden deshalb gut mit Frei- und Spielräumen ausgestattet. Auch die Versorgung mit Kindertagesstätten ist für Familien wichtig.

Sollte, wie vielfach angenommen, künftig das Einkaufen im Laden an Bedeutung verlieren, müssen die Zentren einer Stadt auch mit weniger Einkaufsangeboten funktionieren. Ihnen wird dann noch stärker die Rolle des Sozialen, des gesellschaftlichen Austauschs, der Bildung oder Kultur sowie persönlichen Dienstleistungen (Coiffeur,

Fusspflege etc.) und der Gesundheitsversorgung (Arztpraxen, Physiotherapie, Apotheken, Spitexzentren etc.) zukommen. Letztgenannte sind gerade für ältere Menschen wichtig und werden aufgrund der demografischen Entwicklung an Bedeutung gewinnen.

Um diese Funktionen erfüllen zu können, sind **flexible Nutzungsmöglichkeiten der Gebäude und Freiräume** vorzudenken. Es braucht **öffentliche Grün- und Freiräume mit einer hohen Aufenthaltsqualität**. Also Räume, die angenehm für alle Altersgruppen nutzbar sind, im Sommer Schatten bieten, über ausreichend Sitzgelegenheiten verfügen, die sorgfältig gestaltet sind und sich in das Stadtbild einfügen. Dazu gehört auch, dass in diesen Räumen **prinzipiell mehrere Nutzungen möglich** sind (beispielsweise spielen, sich treffen, unterhalten, ausruhen) → *siehe Kapitel 5.1*.



Quartiersubzentrum Veltheim, Quelle: © Arnold Kohler

- Das **Zentrum** von Winterthur ist die Altstadt und die angrenzenden Innenstadtbereiche mit allen Angeboten einer Grossstadt. Die Altstadt ist der Schwerpunkt des Einzelhandels, der Kultur, für Dienstleistungen, aber auch der Gastronomie. Prägend sind die Strassen, Gassen und Plätze zum Aufenthalt und Raum für Feste und Veranstaltungen.
- Neuhegi-Grüze entwickelt sich zu einem gleichwertigen, aber nicht gleichartigen zweiten Zentrum. Mit dem Eulachpark, dem grössten Winterthurer Park, und die S-Bahn-Haltestelle Grüze, dem zukünftig zweitwichtigsten Bahnhof im Stadtgebiet, liegen in diesem Zentrum zwei prägende Infrastrukturanlagen mit grosser Strahlkraft. Die unterschiedlichen, vielfältigen Nutzungen von Industrie/Gewerbe über Dienstleistungen, Wohnen, Versorgung bis zu Freizeit zeichnen das Gebiet aus. Im Gegensatz zum historischen Zentrum verfügt Neuhegi-Grüze über grosse Flächenpotenziale für alle Nutzungsarten. Das Zentrum wird überlagert vom Quartierzentrum Grüze und vom Quartiersubzentrum Hegi.
- Als **Quartierzentren** spielen die historischen Ortskerne, aber auch Bereiche mit einer Konzentration von Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen eine wichtige Rolle. Hier findet ein Grossteil des öffentlichen Lebens in den Quartieren statt. Durch das quartiersspezifische Angebot bilden sie die zentralen identitätsstiftenden Räume. Auf die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum soll hierbei zukünftig ein besonders grosses Augenmerk gelegt werden.
- Kleinere **Quartiersubzentren** ergänzen die Zentrenstruktur. Ausstattungsmerkmale sind kleine Versorgungsmöglichkeiten wie beispielsweise Convenience Shops oder Kioske, kleine Plätze oder gastronomische Angebote. Sie dienen als wohnungsnaher Treffpunkte und ergänzen das Versorgungsangebot. Dementsprechend soll der öffentliche Raum

Aufenthaltsqualitäten besitzen und Möglichkeiten bieten, um sich zu treffen oder kleinere nichtkommerzielle Veranstaltungen abhalten zu können.

- Strassenbegleitende **Kleinzentren** runden die Zentrenhierarchie ab. Sie bestehen aus einer Konzentration von kleineren Geschäften, Dienstleistungsangeboten und Gastronomie entlang von Strassenräumen und Knotenpunkten. Sie ergänzen ebenfalls das Versorgungsangebot in den Quartieren, sind mögliche Orte des gesellschaftlichen Austauschs und beleben die Strassenräume. Das Querungsbedürfnis ist in diesen Strassenbereichen erhöht, was in der Strassenraumgestaltung berücksichtigt werden soll → siehe Kapitel 2.2. Auch hier soll der öffentliche Raum Aufenthaltsqualitäten besitzen und Möglichkeiten bieten, um sich zu treffen.

Auf Quartiers- und Nachbarschaftsebene sollen zukünftig soziale Einrichtungen wie Schulen, Alterszentren, etc. - neben den Quartiertreffs – zu Anker- und Treffpunkten im Quartier werden. Dabei können auch kleinere Versorgungsfunktionen (z.B. Quartierladen) und Dienstleistungsangebote (z.B. Paketdienste) integriert werden. Eine **Ganztages- und Mehrfachnutzung sowie eine Öffnung für die Quartierbevölkerung** ist aus verschiedenen Gründen sinnvoll: Die öffentlichen Einrichtungen werden effizient genutzt und beinhalten auch Angebote, mit denen beispielsweise ältere Bewohnerinnen und Bewohner besser ins Quartiersleben eingebunden werden können. Für das Quartier sind diese Einrichtungen identitätsstiftend, sie bieten Räume für Kurse und Anlässe und dienen als Treffpunkte und Ausgleichsräume des Alltags. Dabei ist der Bedarf in den Quartieren jeweils herauszuarbeiten. **Ein starkes Quartier geht auf die Bedürfnisse der Bevölkerung ein.**

Generell müssen die städtischen Liegenschaften – von den Alterszentren bis hin zum Busdepot – für mehrere Funktionen gebaut und genutzt werden. So kann beispielsweise ein Schulhaus mehr sein als nur ein Ort zur Nutzung in den klassischen Unterrichtszeiten: In den Abendstunden können Unterrichtsräume oder Aula für Weiterbildungsangebote oder gesellschaftliche oder kulturelle Anlässe genutzt werden, ebenso die Sportanlagen. **Offene Nutzungsmöglichkeiten** sind bei Neubauten zu berücksichtigen.

Auch die Freiflächen von Schulen, Alterszentren und weiteren Sozialeinrichtungen übernehmen in Zukunft eine noch stärkere Funktion für die Versorgung der Quartiere mit Grün- und Freiflächen und zur Anpassung an den Klimawandel → Rahmenplan Stadtklima; Kapitel 5.1.



oben: Versorgungsbereich Römertor, Schiltwiesenplatz
in Oberwinterthur, Quelle: © Arnold Kohler;
unten: Strassenbegleitendes Kleinzentrum an der
Wülfingerstrasse im Bereich Blumenau, Quelle: © Arnold Kohler





Aufwertung der Bahnhofsumfelder und Vernetzung mit Ortskernen/Quartierszentren, Bahnhof Oberwinterthur

Im Zusammenspiel mit den oben genannten Zentren werden zukünftig auch die **S-Bahnhöfe eine noch wichtigere Rolle für die Quartiere spielen**. Durch die Verbesserung des ÖV-Angebotes im Zuge der S-Bahn-Strategie 2. Generation (2G) werden die Bahnhöfe und ihre Umfelder stärker frequentiert. Entsprechend sollen sich auch die Angebote und Nutzungen um die S-Bahnhöfe anpassen. Dazu gehören: Schnelle und komfortable **Umsteigemöglichkeiten** zwischen Bus und Bahn, gute und ausreichend **Veloabstellmöglichkeiten**, neue **Mobilitätsangebote** (Sharing), punktuelle **Nahversorgungsmöglichkeiten** sowie **Dienstleistungsangebote**. Die Bahnhofsbereiche sollen zu hochwertigen öffentlichen Räumen werden. Stark frequentierte Haltestellen bilden eine tragfähige Grundlage für neue Angebote und Nutzungen und sorgen für Belebung.

Die Winterthurer Bahnhöfe und ihre Umfelder werden gemäss ihrer verkehrlichen Bedeutung → [siehe Kapitel 3](#) aber auch hinsichtlich ihrer Versorgungsfunktion in folgende Kategorien unterteilt:

- **XL:** Der **Hauptbahnhof im Zentrum der Stadt bildet die höchste Kategorie**: Er ist die zentrale Mobilitätsdrehscheibe der Stadt und konzentriert Versorgungs- und Dienstleistungsangebote. Als wichtiger Ankunftsort und Verteiler auf andere Mobilitätsformen soll der Bahnhof zukünftig «Gesichter» zu allen Seiten bekommen und sich als wichtiger Stadtraum in das Gefüge der öffentlichen Räume der Stadt einfügen → [siehe Kapitel 3.5](#).
- **L:** Der **S-Bahnhof Grüze wird im Zuge des Ausbaus der zweitwichtigste Bahnhof der Stadt** werden. Die Frequentierung wird durch die Ergänzung mit der Haltestelle Grüze Nord, einem dichteren S-Bahn-Angebot, sowie der Verknüpfung mit dem Bus via neuer Gleisquerung und einer Anbindung ans Veloschnellroutennetz deutlich erhöht. Infolge der lancierten Entwicklung des Bahnhofumfeldes wird auch das Nutzungsangebot um den S-Bahnhof erweitert und gestärkt. Dadurch übernimmt das Bahnhofumfeld auch wichtige Versorgungsfunktionen für die angrenzenden Gebiete. Eine komfortable Weiterverteilung auf andere Mobilitätsangebote, gute Verbindungen in die benachbarten Quartiere und hochwertige öffentliche Räume kennzeichnen die zukünftige S-Bahn-Haltestelle Grüze.
- **M:** Die **Bahnhöfe in den Stadtteilzentren Oberwinterthur und Seen** ergänzen durch ihre räumliche Nähe und ihr Nutzungsangebot die Stadtteilzentren. Bei beiden Bahnhöfen besteht noch Verdichtungspotenzial, das genutzt werden soll. Auch hier spielt die Verknüpfung mit weiteren Dienstleistungs- und Mobilitätsangeboten (Bus, Velo) eine wichtige Rolle. Ein weiteres Ziel ist die bessere Anbindung der Bahnhofsräume an die benachbarten Quartiere.
- **S:** **Kleinere Bahnhöfe wie Töss und Wülflingen, aber auch Hegi, Wallrüti, Sennhof und Reutlingen** (und allenfalls Försterhaus) zählen zur Kategorie «S». Diese Bahnhöfe bzw. S-Bahn-Haltestellen übernehmen eine Funktion als Treffpunkte in den Quartieren, ergänzen durch kleinere Angebote die Versorgungsfunktion und bieten einen komfortable Umsteigemöglichkeiten vom Bus, Velo und zu Fuss auf die S-Bahn.



oben: gut gestaltete zweckgebundene Freiräume können wichtige Ankerpunkte in den Quartieren sein, Beispiel Schulhaus Tössfeld, Quelle: © Arnold Kohler; unten: Zentrum Neuhegi



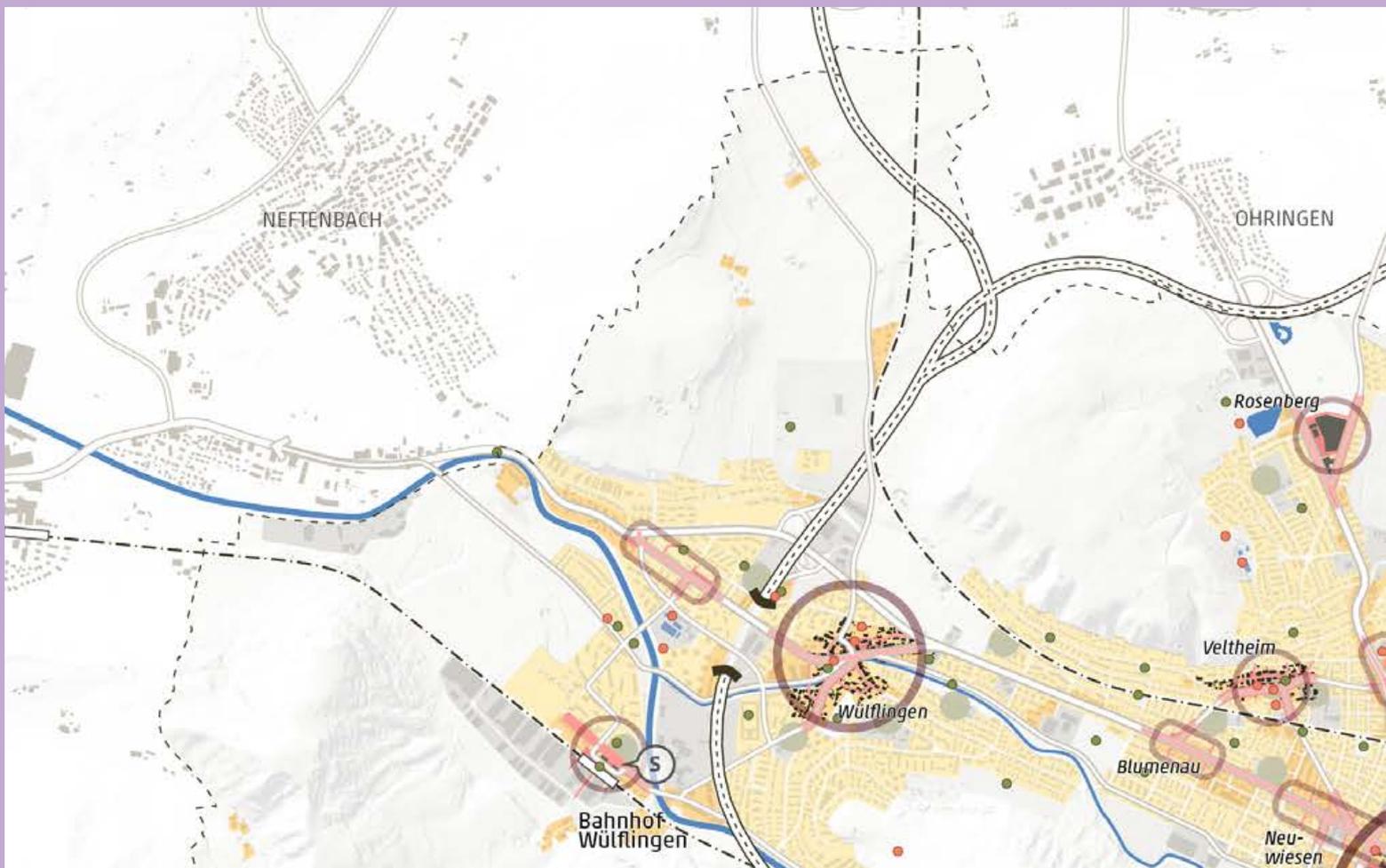
Winterthur hat «5-Minuten Quartiere»

Zielsetzungen

- Winterthur sorgt für eine **Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den Quartierszentren** (insbesondere auch ausserhalb der historischen Dorfkerne).
- **Die Versorgungsqualität in den Quartieren wird gesichert**; der Bedarf in den Quartieren ist herauszuarbeiten.
- Winterthur **entwickelt die Bahnhofsumfelder** und schafft eine Aufwertung des öffentlichen Raumes.
- Eine **Mehrfachnutzung von städtischen Liegenschaften** wird angestrebt; dazu werden konzeptionelle Grundlagen erarbeitet.
- Die **Sozialinfrastruktur in den Quartieren wird gestärkt** und öffnet sich mehr für die Quartiersbevölkerung, sie wird zu lebendigen Treffpunkten ausgebaut.
- Frühzeitige Abstimmung von Planungen mit sozialräumlichen Themen.

Prioritäre Aufgabe

- Identifikation, Aktivierung und Entwicklung derzeit noch «geschlossener» Freiräume zugunsten der Quartierbevölkerung.



Teilbild Winterthur hat «5-Minuten Quartiere»

Zentrenhierarchie

- Zentrum
- Quartierzentren
- Quartierssubzentren
- Strassenbegleitende Kleinzentren
- öffentliche Räume mit Bedeutung für das Zentrum

Anker- und Treffpunkte

- Treffpunkte
- Quartiertreffs
- Scholareale

Klassifizierung der Bahnhöfe

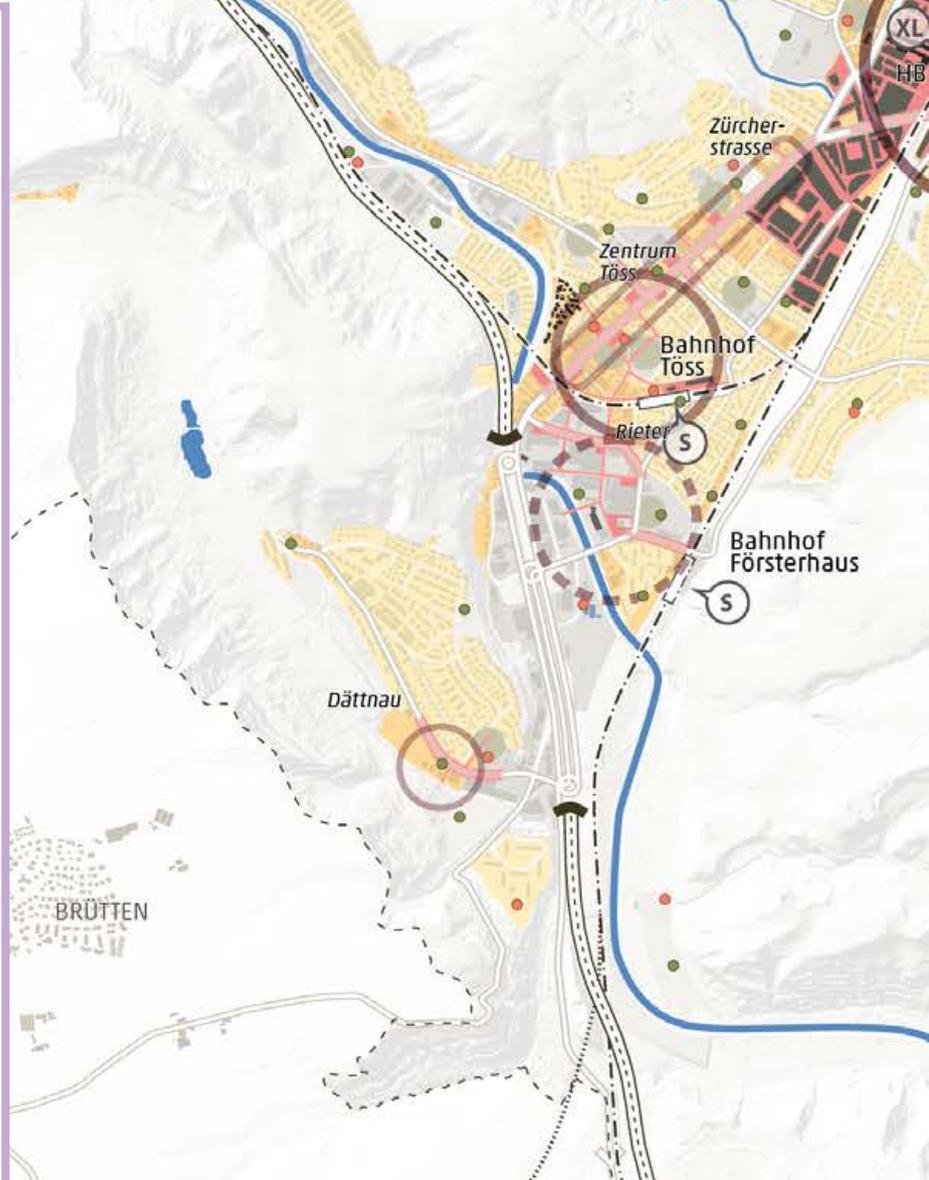
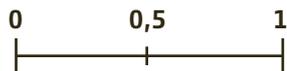
- Hauptbahnhof
- Stadtteilbahnhöfe
- Quartierbahnhöfe

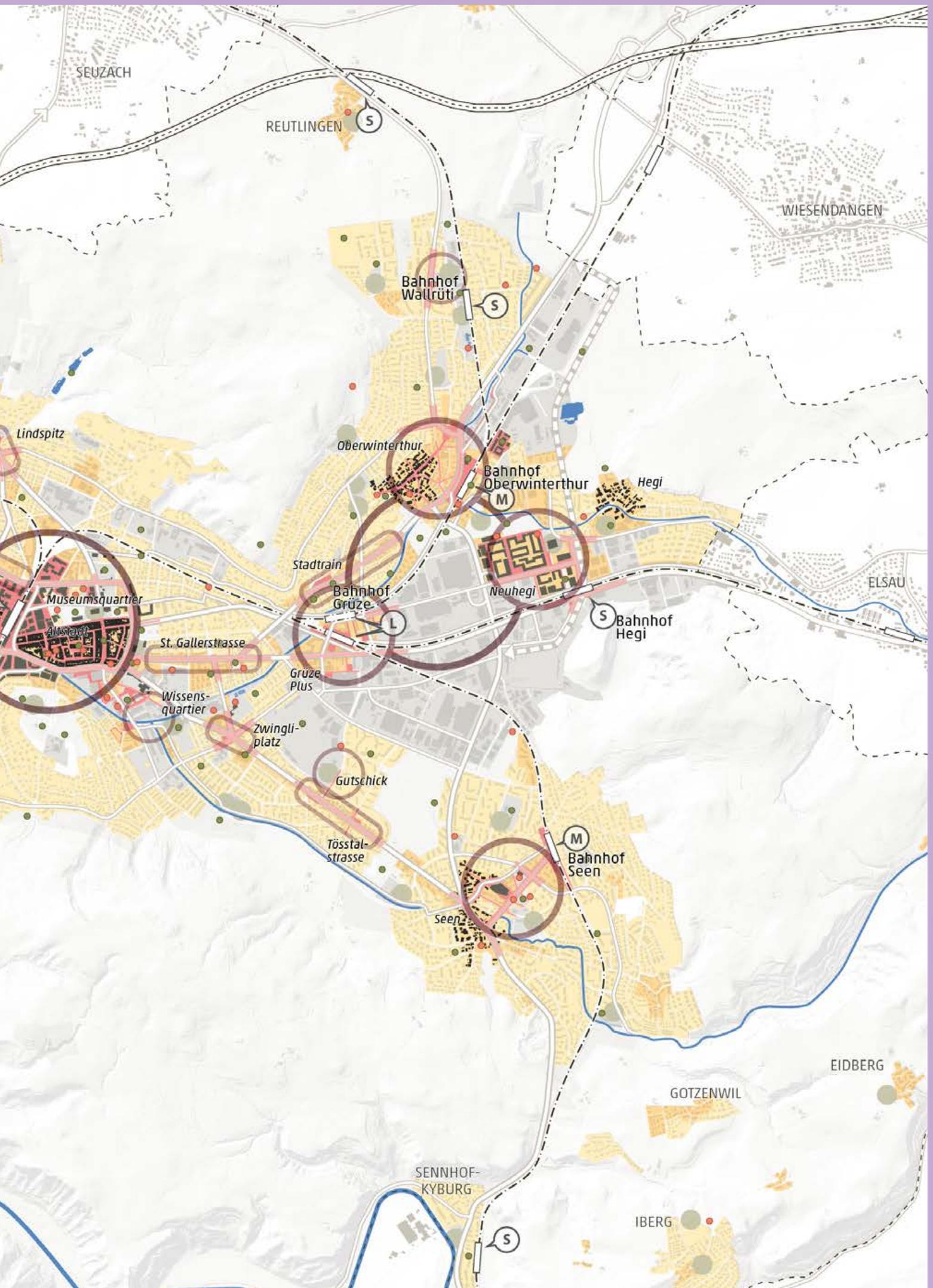
weitere Inhalte

- Wohnen in mischgenutzten Gebieten
- Wohnzonen
- Arbeitsplatzgebiete und institutionelle Einrichtungen



M 1:27 500





4.3

Winterthurs Quartiere sind grün und vernetzt



Ein wesentliches Merkmal von Winterthur sind die durchgrüneten Gartenstadtquartiere. Die Stadt stellt ein **ausreichendes Angebot an öffentlichen Freiflächen** sicher und sorgt dafür, dass man auch in Zeiten der Klimaerwärmung **Abkühlung auf öffentlichen Grünflächen** im Quartier findet sowie **schnell und angenehm die nahe gelegene Landschaft erreicht**.

Zusätzlich sollen auch Grünflächen (halb-) öffentlicher und sozialer Einrichtungen (z.B. Schulanlagen und Altersheime) zur Abkühlung dienen und somit ein zusammenhängendes **Netz aus sogenannten Entlastungsräumen** bei Hitzeperioden schaffen. Auch die (teilweise) Öffnung von Pünkten (Durchwegung, Gemeinschaftsgärten) und anderer zugangsbeschränkter Grünflächen können dieses Netz ergänzen. Wichtige und stark frequentierte Strassen- und Wegverbindungen werden ebenfalls in das Netz integriert und sollen möglichst durch Bäume beschattet werden → *Alleenkonzept*. Sie schaffen somit nicht nur angenehme Verbindungen in die Landschaft, sondern auch vor Hitze geschützte Verbindungen innerhalb des Quartiers → *Rahmenplan Stadtklima*.

Ein grosser Teil der Gartenstadt besteht aus privaten Freiflächen und privaten Baumbeständen. Es ist von zentraler Bedeutung, dass **auch die privaten Eigentümerinnen und Eigentümer ihrer Verantwortung zum Erhalt und Entwicklung der Gartenstadt** gerecht werden. Dies kann vor allem durch möglichst einheimische und standortgerechte Bepflanzung, Erhalt von Grossbäumen, Entsiegelung der Grundstücke und Begrünung von Gebäuden erfolgen.

Ein Grossteil der täglichen Bewegungen in der Stadt und im Quartier können gut zu Fuss und mit dem Velo zurückgelegt werden. **Jeder Fussweg und jede Velofahrt entlastet das Verkehrsnetz** → *siehe Kapitel 3.2* und fördert die Gesundheit. Dies

soll durch eine entsprechende Wegführung und Infrastruktur für alle Altersgruppen komfortabel und sicher sein. Für Fussgängerinnen und Fussgänger sind vor allem die Bereiche um die Stadtteilzentren, Bahnhöfe sowie Verbindungen zu den Grünflächen und in die Landschaft von Bedeutung. Ihnen gilt in diesen Bereichen Priorität → *siehe Kapitel 3.3*.

Das Velo übernimmt eine wichtige Funktion im gesamtstädtischen Verkehrssystem und ist ein gutes und schnelles Alltagsverkehrsmittel in der Stadt und den Quartieren. Über durchgängige und sichere Velorouten kann man schnell die Stadtteil- und Quartierszentren sowie die Nachbarquartiere erreichen und ins Zentrum gelangen. Es gibt **ausreichend sichere und zielnahe Abstellmöglichkeiten**. Nicht nur an den Zielen in der Stadt, sondern auch im Wohnungsbau wird auf eine gute Veloinfrastruktur geachtet (z.B. einfach zugängliche überdachte Abstellanlagen). Der Ausbau des urbanen Rückgrats verbessert nicht nur die Veloinfrastruktur für die angrenzenden Quartiere, sondern auch deren Anbindung mit dem ÖV.



oben: Grüne Quartierstrassen spenden Schatten und bieten Raum für Spiel und Aufenthalt;
unten: Grüner Quartiersplatz

Winterthurs Quartiere sind grün und vernetzt

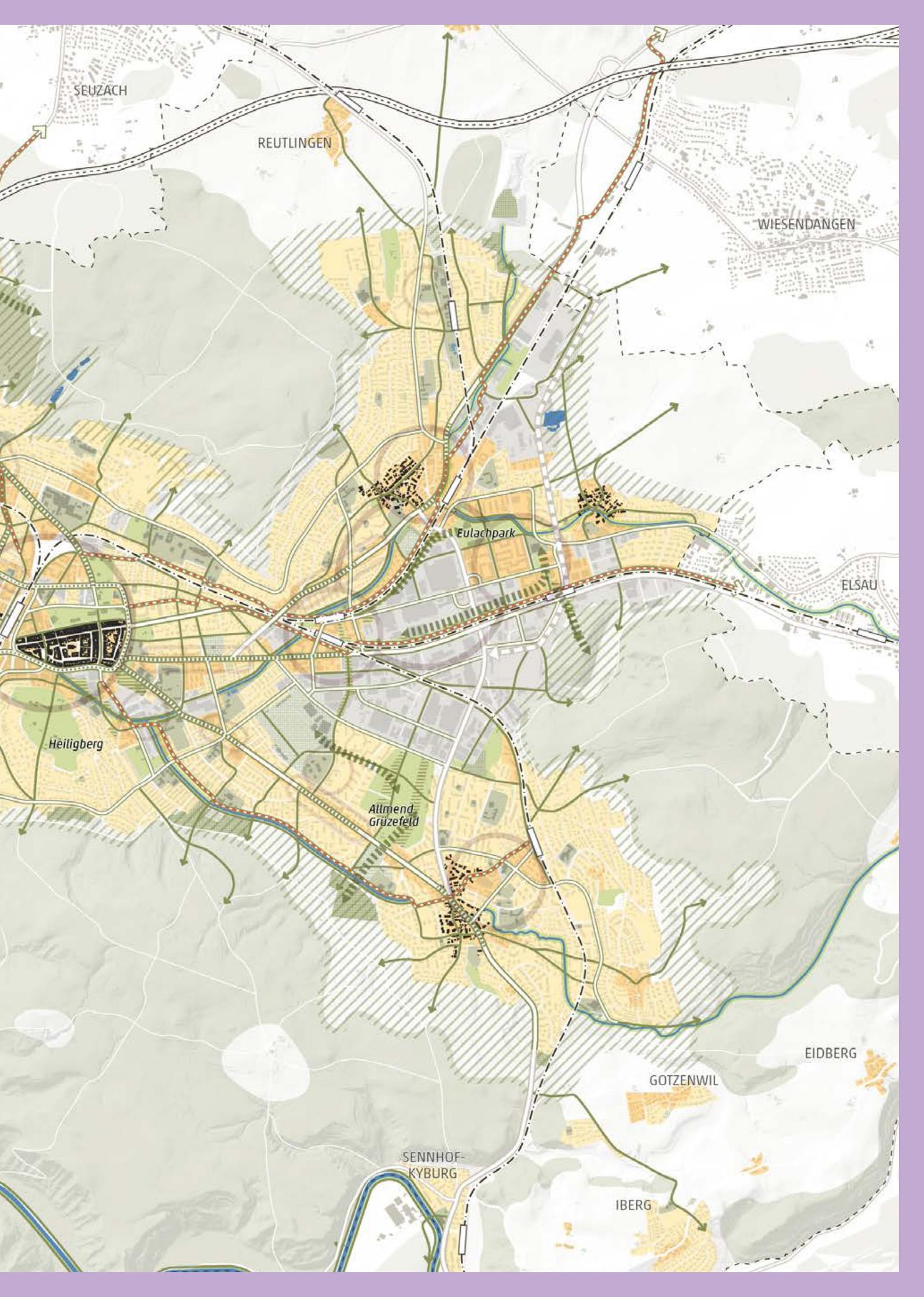
Grundsätze

- Quartierfremder Verkehr wird auf übergeordnete Achsen gelenkt. Die Quartiere verfügen über eine feinmaschige Durchwegung.
- Die Fuss- und Veloanbindung der Quartiere untereinander und an die Kernstadt werden verbessert, unter anderem:
 - Oberwinterthur und Neuhegi
 - Neuhegi über die St. Gallerstrasse und über die Seenerstrasse
 - Wülflingen über den Autobahndeckel
 - Dätttau/Steig an die Kernstadt und zu den Freiräumen entlang der Töss
 - Gutschick mit der Allmend im Grüzefeld
- Das Alleenkonzept wird umgesetzt. In den wichtigen Quartierstrassen wird eine hohe Aufenthaltsqualität angestrebt.
- Die Gestaltung von öffentlichen Bauten, Grünflächen sowie wichtige Wegverbindungen in den Quartieren erfolgt klimawandelangepasst.
- Private Eigentümerinnen und Eigentümer sollen künftig vermehrt in die Verantwortung zum Erhalt und zur Entwicklung der Gartenstadt genommen werden.

Prioritäre Aufgaben

- Verankerung von Klimamassnahmen im kantonalen Planungs- und Baugesetz PBG (Federführung Kanton) und in der Bau- und Zonenordnung BZO Stadt Winterthur.
- (Behördenverbindliche) Umsetzungsagenda Rahmenplan Stadtklima.
- Erarbeitung einer gesamtstädtischen Freiraumstrategie und stufengerechte Sicherung im kommunalen Richtplan.





SEUZACH

REUTLINGEN

WIESENDANGEN

Eulachpark

ELSAU

Heiligberg

Allmend
Grüzefeld

EIDBERG

GOTZENWIL

SENNHOF-
KYBURG

IBERG

Winterthur stärkt seine Quartiere



Zentrenhierarchie

- Zentrum
- Quartierzentren
- Quartiersubzentren
- Strassenbegleitende Kleinzentren
- öffentliche Räume mit Bedeutung für das Zentrum

Anker- und Treffpunkte

- Treffpunkte
- Quartiertreffs

Klassifizierung der Bahnhöfe

- Hauptbahnhof
- Stadtteilbahnhöfe
- Quartierbahnhöfe

behutsame Entwicklung der Quartiere

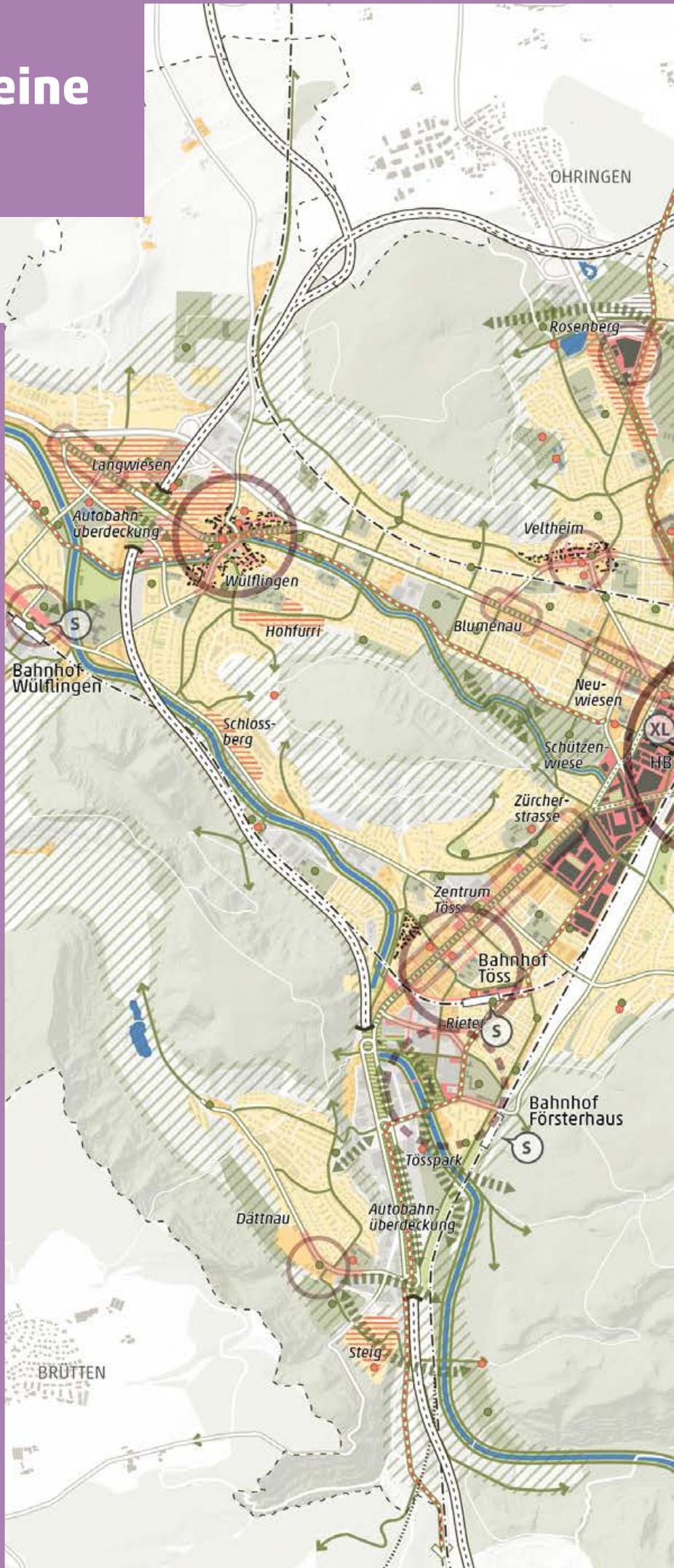
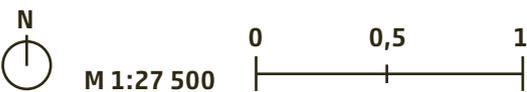
- Wohngebiete mit Erneuerungspotenzial
- Reserveflächen für Transformation
- Freiräume mit Aufwertungspotenzial
- Wohnen in mischgenutzten Gebieten
- Wohnzonen
- Arbeitsplatzgebiete und institutionelle Einrichtungen

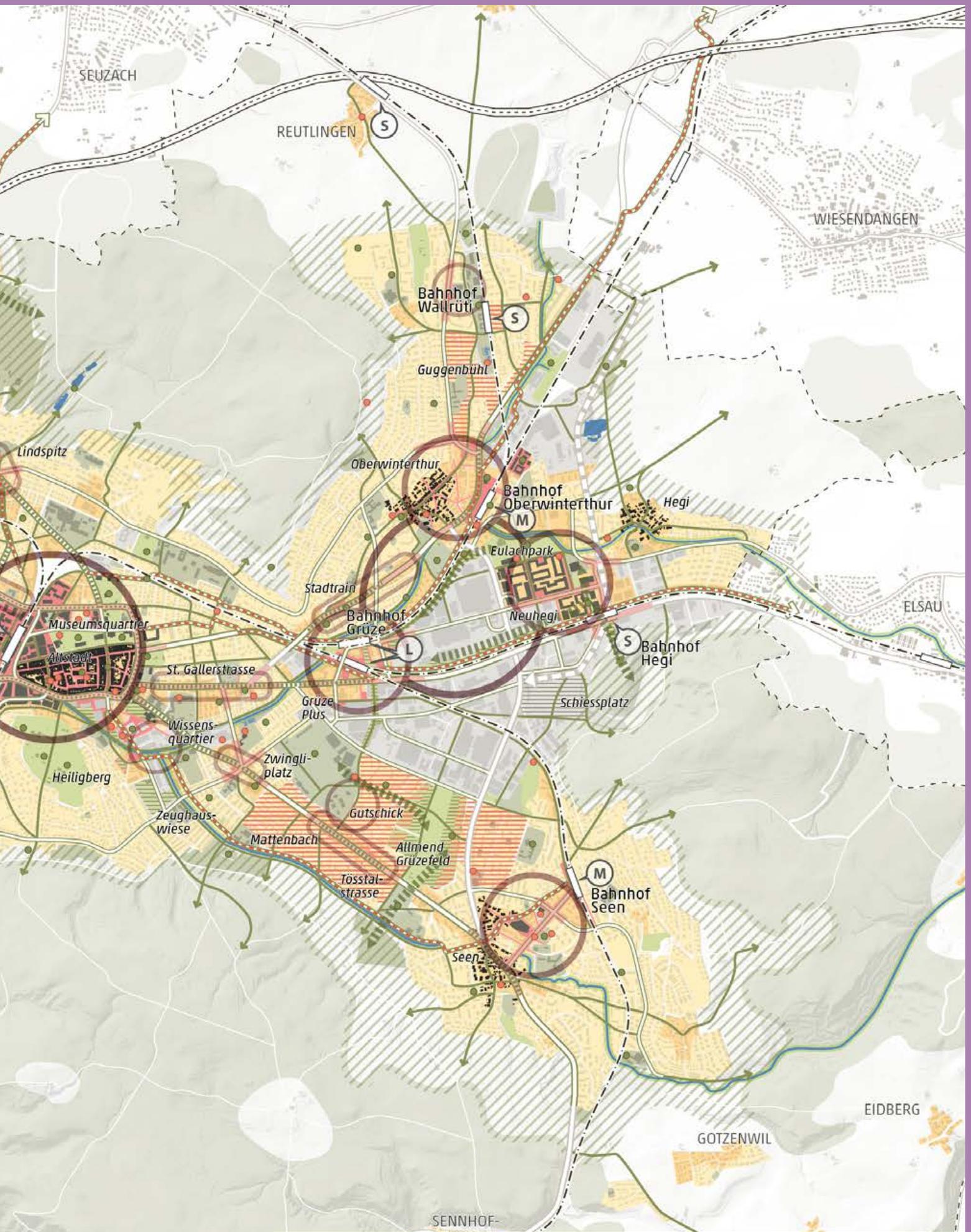
Freiraumstruktur

- Grünraumverbindungen für das Quartier
- Parkanlagen und öffentliche Grünflächen
- Zweckgebundene Freiräume (Schul-, Bade-, Sport-, Freizeitanlagen, Friedhöfe, Pünten)
- Stadtrandpark

Wegeverbindungen

- Stadtradiale in Zentralitätsgebiet
- Urbane Hauptachsen im Stadtzentrum
- grüne Stadt- und Quartiersverbindungen
- Veloschnellroute
- grüne Quartierwege und Zugänge in die Landschaft



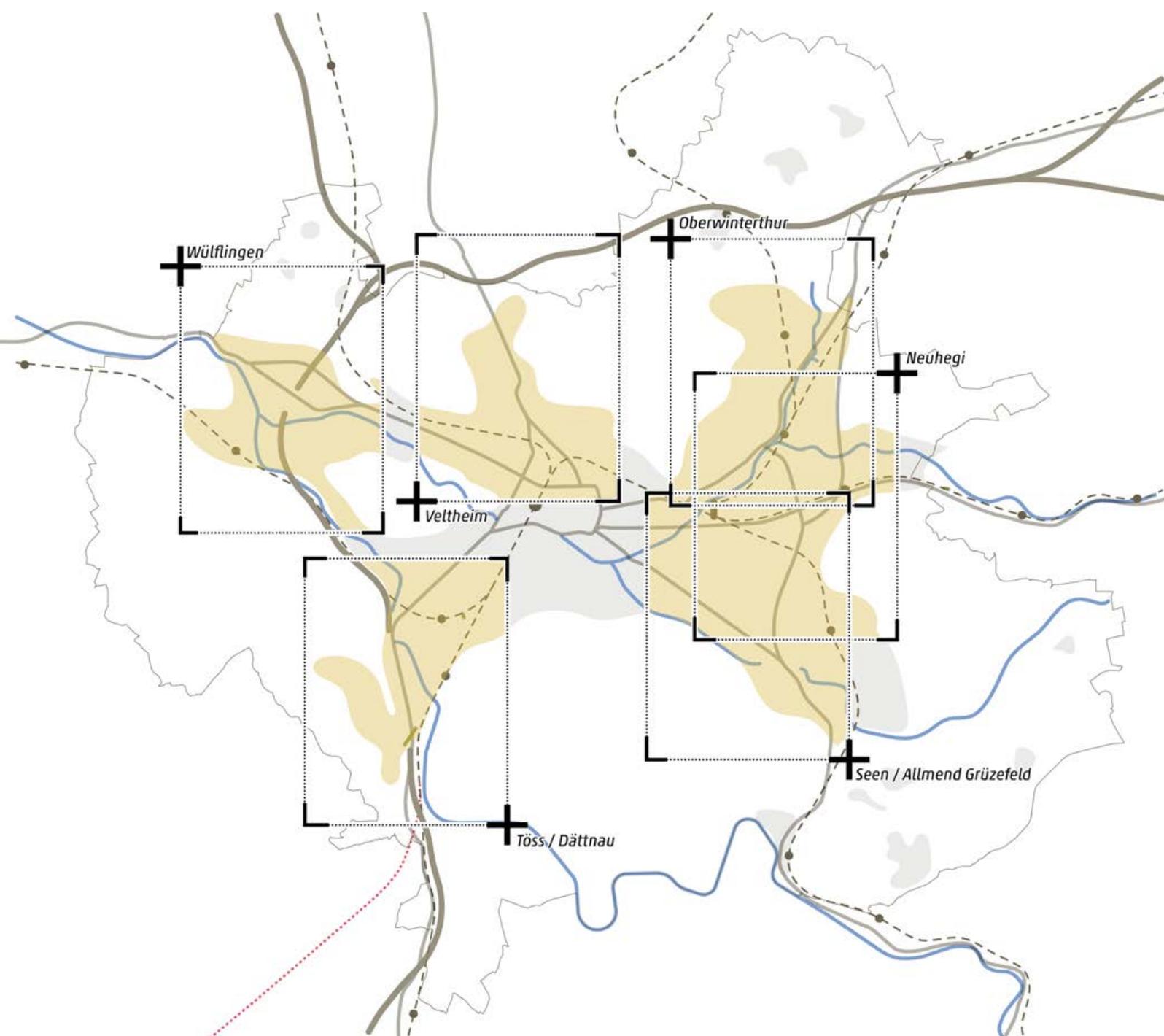


Winterthur entwickelt seine Quartiere behutsam

Winterthur hat «5-Minuten-Quartiere»

Winterthurs Quartiere sind grün und vernetzt

4.4 Zoom in die Quartiere



In den folgenden Zoom-ins werden die wichtigsten Quartiersthemen in den jeweiligen Ausschnitten präzisiert :

- Wülflingen
- Veltheim
- Oberwinterthur
- Neuhegi
- Seen / Allmend Grüzefeld
- Töss / Dätttau

4.4.1 Wülflingen



- Aufwertung Ortskern:** Der Stadtteil Wülflingen wird über eine der sechs Stadtradien (Wülflingerstrasse) erschlossen, welche auch durch den gewachsenen Ortskern führt. Ziel ist es, diesen Raum in seiner Versorgungsfunktion zu sichern und auszubauen, massvoll baulich zu ergänzen und stadträumlich aufzuwerten. Dabei gilt es insbesondere, die Benutzung für Fussgängerinnen und Fussgänger attraktiv zu machen. Eine hohe Aufenthaltsqualität stärkt die Zentrumsfunktion. Dazu bieten insbesondere die Uferbereiche der Eulach sowie Strassenräume und Plätze Potenziale zur Umgestaltung (Lindenplatz, entlang des Frohsinn-Areals und Kirchplatz).
- Chance Autobahnausbau:** Die Autobahnüberdeckung ermöglicht die Aufhebung der Trennwirkung zwischen Langwiesen / In der Härti und dem Ortskern Wülflingen. Gleichzeitig verbessert sie die Lärmsituation und Grünraumversorgung innerhalb des Quartiers. Eine parkähnliche Gestaltung, die auch Raum schafft für Sportnutzungen, kann die Barriere innerhalb des Quartiers aufheben und die Aufenthaltsqualität deutlich steigern.
- Quartiererneuerung:** Insbesondere in den Gebieten Langwiesen / Härti sowie Oberfeld- / Burgstrasse zeichnen sich umfangreichere Sanierungen und Erneuerungen des Wohnungsbestandes ab. Diese sollen dazu genutzt werden, das Wohnraumangebot zu verbessern (vielfältiger Wohnungsspiegel in unterschiedlichen Preissegmenten) und die Aufenthaltsqualität in den Freiflächen zu erhöhen. Im Zuge dieser Entwicklung können entlang der Wülflingerstrasse strassenbegleitende Kleinzentren entstehen, welche die Quartiersversorgung verbessern und neue Orte für Begegnung und Aufenthalt schaffen.

Zentrenhierarchie

-  Quartierzentren
-  Quartiersubzentren
-  Strassenbegleitende Kleinzentren
-  Öffentliche Räume mit Bedeutung für das Zentrum

Anker- und Treffpunkte

-  Treffpunkte
-  Quartiertreffs

Klassifizierung der Bahnhöfe

-  Quartierbahnhof

behutsame Entwicklung der Quartiere

-  Wohngebiete mit Erneuerungspotenzial
-  Freiräume mit Aufwertungspotenzial
-  Wohnen in mischgenutzten Gebieten
-  Wohnzonen
-  Arbeitsplatzgebiete und institutionelle Einrichtungen

Freiraumstruktur

-  Grünraumverbindungen für das Quartier
-  Parkanlagen und öffentliche Grünflächen
-  Zweckgebundene Freiräume (Schul-, Bade-, Freizeitanlagen, Friedhöfe)
-  Sportanlagen
-  Pünten
-  Stadtrandpark
-  Freihaltung Kaltluftleitbahnen

Wegeverbindungen

-  Stadtradienle / Stadtradienle in Zentralitätsgebiet
-  grüne Quartiersverbindungen
-  Veloschnellroute
-  grüne Quartierwege und Zugänge in die Landschaft



Aufwertungspotenzial Ortskern Wülflingen

- **Ankerpunkt Bahnhof:** Das Bahnhofumfeld dient als Schnittstelle und Ankerpunkt für das Arbeitsplatzgebiet Niederfeld und die angrenzende Wohnbebauung. Kleine Dienstleistungen und Nahversorger finden hier ihren Platz.
- Die Lage der Bahnstufunterführung wurde überprüft und gemäss Richtplaneintrag bestätigt.
- **Stadtrandpark und grüne Wege:** Begrünte Wege durch das Quartier und die gute Verbindung in die Landschaft erhöhen die Attraktivität Wülflingens. Nicht nur die Umgebung, sondern auch das Quartier selbst ist durchgrünt und bietet grüne Freiräume, die dem Klima innerhalb des Quartiers zugutekommen.
- **Uferbereich Töss und Eulach:** Die Gestaltung des Stadtrandparks und die Aufwertung der Freiräume entlang der Eulach und Töss sowie deren Zugänglichkeit sind wichtig für Wülflingen.
- **Stadteingang von Nordwesten:** Der Kreuzungsbereich Wülflingerstrasse / Salomon-Hirzel-Strasse (Härti) ist aus städtebaulicher Sicht der geeignete Ort für die Akzentuierung als Stadteingang von Westen her und um die Siedlungsbereiche am Hang besser über die Kantonstrasse zu verbinden.
- **Schnelle Veloanbindung:** Die Veloschnellroute bietet eine schnelle und sichere Verbindung in die Innenstadt.

Wülflingen

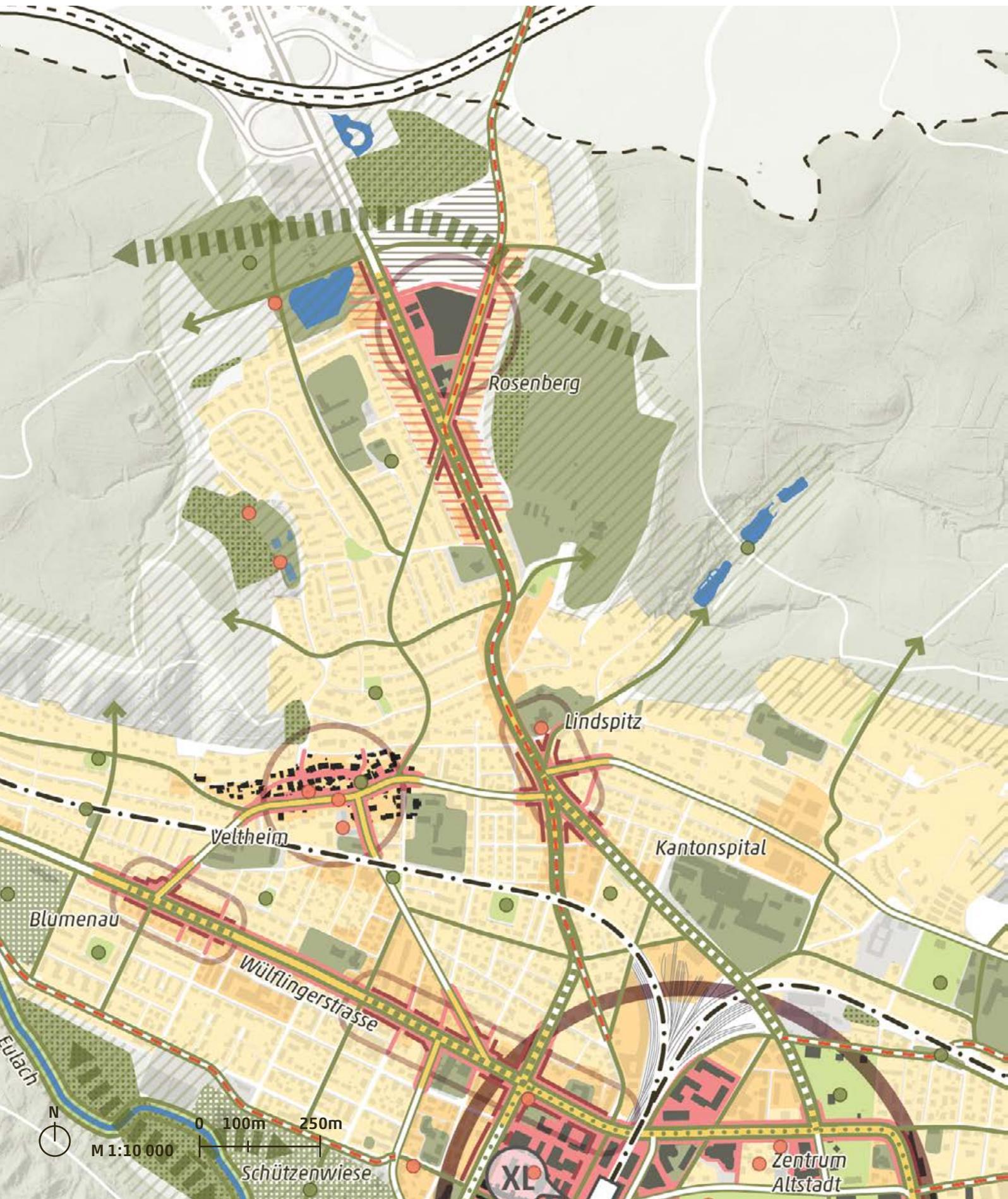
Zielsetzungen

- **Aufwertung der öffentlichen Räume im Ortskern** (Lindenplatz, Kirchplatz, Frohsinnareal).
- **Autobahnüberdeckung als Chance für neue Grünraumverbindungen** und als Raum für Bewegung und Sport.
- Aufwertung und Verbesserung des Versorgungsangebots rund um die Kreuzung an der Bushaltestelle Langwiesen.
- Attraktive **Gestaltung des Bahnhofsplatzes** und Ausweiten des Versorgungs- und Dienstleistungsangebots.
- Begrünen der Wegverbindungen; Sichern und Aktivieren von Freiflächen.
- Akzentuierung des Stadteingangs (Kreuzungsbereich Härti).
- **Aufwertung Uferbereiche Töss und Eulach** (Naherholung und Naturschutz).

Prioritäre Aufgaben

- Umsetzung Masterplan Bahnhof Wülflingen: Verankerung der Schlüsselmassnahmen (Umlegung Bushaltestelle, Neugestaltung Bahnhofsplatz, Verbindungen Fuss- und Veloverkehr) im kommunalen Richtplan.
- Umsetzung Leitbild Naherholung Töss: Schaffen von Gewässerzugängen, Aufwertung Aufenthaltsbereiche, Renaturierung Eulach-Mündung, Öffnung öffentlicher Areale zur Töss.

4.4.2 Veltheim



Zentrenhierarchie

-  Zentrum
-  Quartierssubzentren
-  Strassenbegleitende Kleinzentren
-  öffentliche Räume mit Bedeutung für das Zentrum

Anker- und Treffpunkte

-  Treffpunkte
-  Quartiertreffs

behutsame Entwicklung der Quartiere

-  Wohngebiete mit Erneuerungspotenzial
-  Reserveflächen für Transformation
-  Wohnen in mischgenutzten Gebieten
-  Wohnzonen
-  Arbeitsplatzgebiete und institutionelle Einrichtungen

Freiraumstruktur

-  Grünraumverbindungen für das Quartier
-  Parkanlagen und öffentliche Grünflächen
-  Zweckgebundene Freiräume (Schul-, Bade-, Freizeitanlagen, Friedhöfe)
-  Sportanlagen
-  Pünten
-  Stadtrandpark

Wegeverbindungen

-  Stadtradiale / Stadtradiale in Zentralitätsgebiet
-  Urbane Hauptachsen im Stadtzentrum
-  grüne Quartiersverbindungen
-  Veloschnellroute
-  grüne Quartierwege und Zugänge in die Landschaft

- **Stadteingang Rosenberg:** Veltheim besteht im Gegensatz zu anderen Stadtteilen aus mehreren kleineren Zentren. Dazu zählen der historische Dorfkern und das Einkaufszentrum Rosenberg. Der historische Kern weist gute stadträumliche Qualitäten und Angebote auf, hingegen ist die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum um das Zentrum Rosenberg verbesserungswürdig.
- Die Siedlungsreservefläche sollte im Zuge einer künftigen Entwicklung den Stadteingang markieren. Von zentraler Bedeutung ist die **Herstellung einer Grünraumverbindung vom Schützenweiher zum Rosenberg / Lindberg** als Element des Stadtrandparks.
- Stadträumlich und funktional bietet der Kreuzungsbereich Lindstrasse/Schaffhauserstrasse Potenziale zur Entwicklung eines Kleinzentrum.
- Die Wohngebiete Veltheims weisen einen hohen Bestand an durchgrüntem Strukturen auf, die durch einzelne verschattete Wegeverbindungen ergänzt werden.
- Naherholungsgebiet Rosenberg mit Potenzial: Aufwertung Stadtrandpark (Ausbau Camping, Bachöffnung Veltheimer Dorfbach, Schützenweiher).
- Sanierung des Alterszentrums Rosental bietet das Potenzial als Begegnungsort im Quartier.



oben: Wichtige Grünverbindung, Schützenweiher Rosenberg;
unten: Potenziale zur Gestaltung des
Stadteingangs am Rosenberg

Veltheim

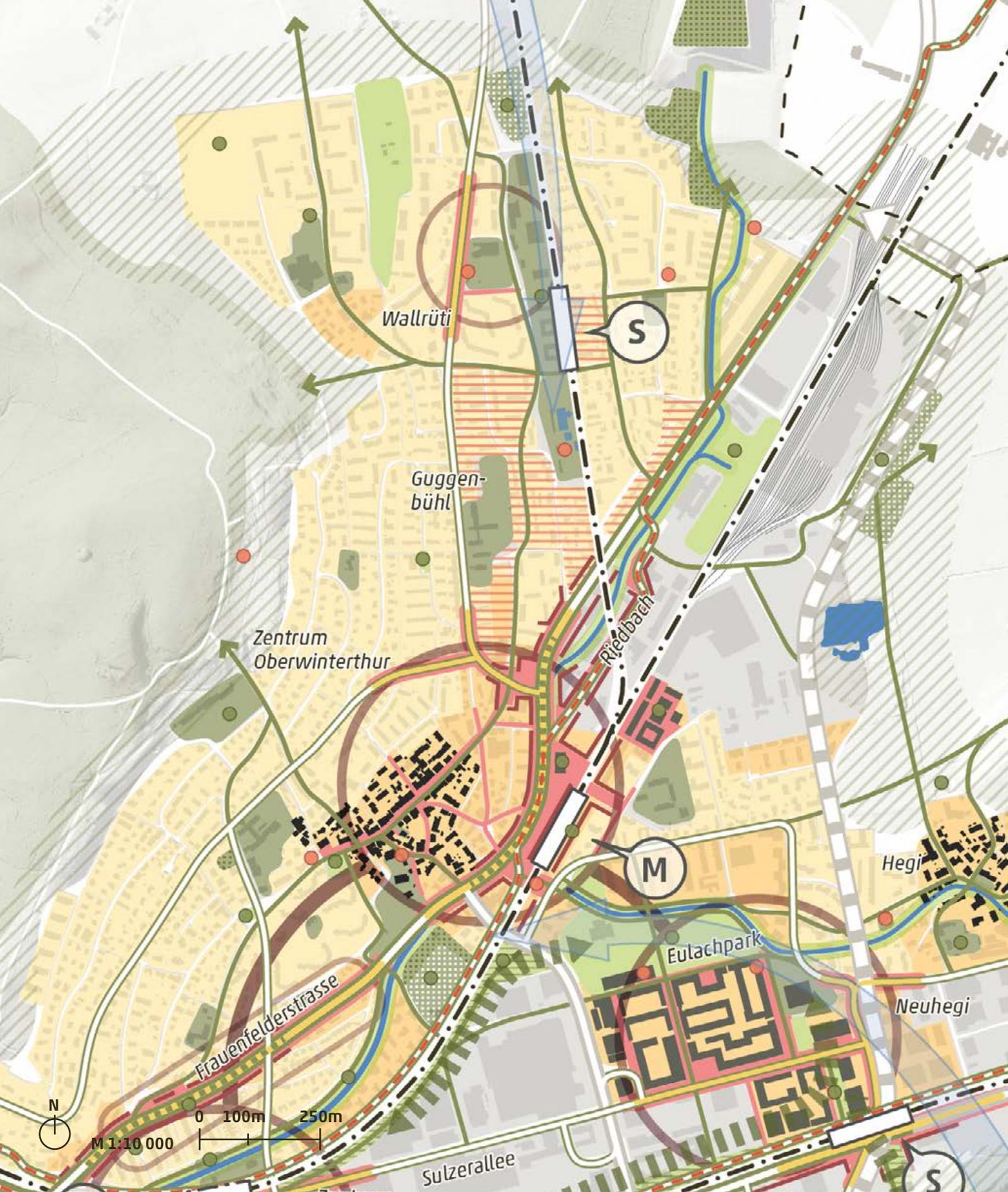
Zielsetzungen

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität um das Zentrum Rosenberg.
- **Akzentuieren des Stadteingangs** entlang der Schaffhauserstrasse im Bereich der Reservefläche Rosenberg.
- **Sicherung und Verbesserung der Grünraumverbindung** Wolfensberg / Schützenweiher / Rosenberg; Charakterisierung Stadtrandpark bei Erholungszone Rosenberg / Schützenweiher.
- Förderung / Aktivierung des Potenzials für ein Kleinzentrum im Kreuzungsbericht Lindstrasse / Schaffhauserstrasse.

Prioritäre Aufgabe

- Planung Erholungsgebiet Rosenberg zur Erneuerung des Campingplatzes und Weiterentwicklung der Freizeit- und Erholungsnutzungen rund um den Schützenweiher.

4.4.3 Oberwinterthur



Zentrenhierarchie

-  Quartierzentren
-  Quartiersubzentren
-  Strassenbegleitende Kleinzentren
-  öffentliche Räume mit Bedeutung für das Zentrum

Anker- und Treffpunkte

-  Treffpunkte
-  Quartiertreffs

Klassifizierung der Bahnhöfe

-  Stadtteilbahnhof
-  Quartierbahnhöfe

behutsame Entwicklung der Quartiere

-  Wohngebiete mit Erneuerungspotenzial
-  Freiräume mit Aufwertungspotenzial
-  Wohnen in mischgenutzten Gebieten
-  Wohnzonen
-  Arbeitsplatzgebiete und institutionelle Einrichtungen

Freiraumstruktur

-  Grünraumverbindungen für das Quartier
-  Parkanlagen und öffentliche Grünflächen
-  Zweckgebundene Freiräume (Schul-, Bade-, Freizeitanlagen, Friedhöfe)
-  Sportanlagen
-  Pünten
-  Stadtrandpark
-  Freihaltung Kaltluftleitbahnen

Wegeverbindungen

-  Stadtradiale / Stadtradiale in Zentralitätsgebiet
-  grüne Quartiersverbindungen
-  Veloschnellroute
-  grüne Quartierwege und Zugänge in die Landschaft

- **Bahnhofsumfeld Oberwinterthur:** Der Bahnhof Oberwinterthur bildet zusammen mit dem historischen Dorfkern und dem Schiltwiesenplatz bei der Römertor und Stadlerstrasse das Stadtteilzentrum.
- **Das weitere Umfeld des Bahnhofs** ist Teil des urbanen Rückgrates und bietet **grosses Entwicklungspotenzial**, ebenso wie der Bahnhof mit Vorplatz → *siehe Kapitel 6.6.*
- **Eine neue Gestaltung der Ufer des Riedbachs/ Eichwaldgrabens** sowie die direkte Verbindung vom Zentrum Oberwinterthur in den Eulachpark werden das Quartier auf und machen es für den Velo- und Fussverkehr attraktiver und sicherer.
- **Frauenfelderstrasse:** Die Stadtradiale Frauenfelderstrasse ist ein wichtiger Stadteingang und durchläuft das Stadtteilzentrum. Die stark befahrene Strasse trennt den Bahnhof vom Quartier und ist eine Barriere zwischen Oberwinterthur und Neuhegi. Deshalb soll der Abschnitt zwischen Stadler- und Seenerstrasse trotz der hohen Verkehrsmenge und der Bedeutung im übergeordneten Strassennetz stadtverträglich gestaltet und auf die Querungsbedürfnisse hin angepasst werden. Dies hat eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit und Änderungen im Strassenprofil zur Folge. Die Realisierung der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze wird diesen Strassenabschnitt entlasten.
- **Alterszentrum/Umfeld S-Bahn-Haltestelle Wallrüti:** Das Umfeld der S-Bahn-Haltestelle Wallrüti bietet stadträumliche Potenziale mit einer höheren Aufenthaltsqualität und höheren baulichen Dichte als bisher. Das angrenzende Alterszentrum soll **künftig auch als Quartierzentrum** dienen und sich für das Quartier

öffnen, insbesondere auch die parkähnlichen Freiräume. Kleine Dienstleistungsangebote und ein Café können hier die Quartiersversorgung verbessern.

- **Quartierserneuerung:** In Oberwinterthur gibt es einige Wohngebiete mit Erneuerungsbedarf und -potenzial. Diese gilt es gut in den Bestand einzugliedern und dabei das Augenmerk vor allem auf die Aufwertung und Zugänglichkeit der Grün- und Freiflächen zu legen.



oben: Potenzialgebiet Bahnhofumfeld Oberwinterthur;
unten: Wohngebiet mit Entwicklungspotenzial

Oberwinterthur

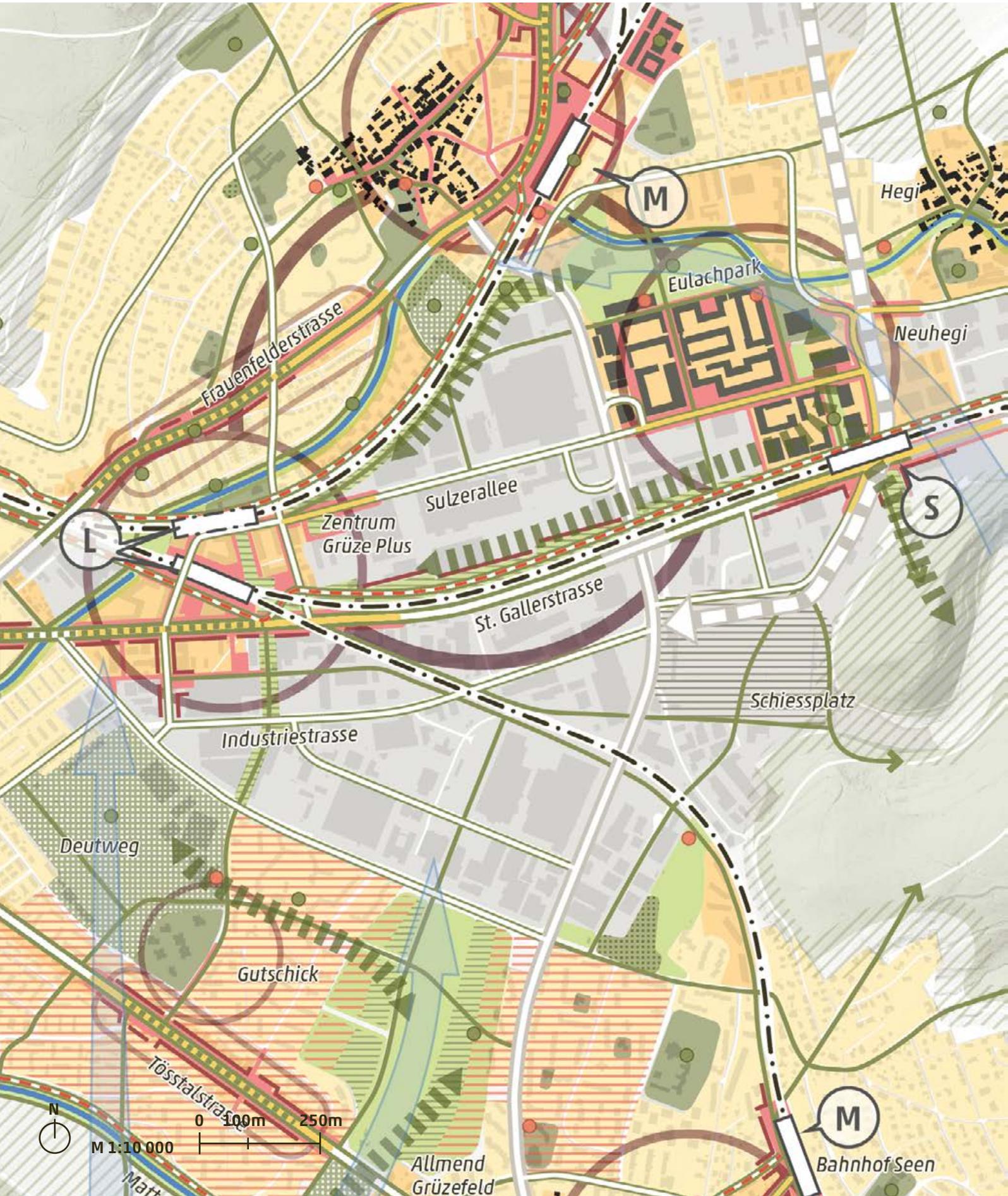
Zielsetzungen

- Vernetzung: Kommerzielles Zentrum Römertor, kulturelles und historisches Zentrum Dorfkern und verkehrliches Zentrum Bahnhof; Aufwertung des öffentlichen Raumes.
- **Entwicklung des Bahnhofumfeldes Oberwinterthur**, bessere Anbindung des Bahnhofs Richtung Neuhegi.
- **Stadtverträgliche Bereiche entlang der Frauenfelderstrasse**, bessere Querungsmöglichkeiten (flankierende Massnahme Zentrumerschliessung Neuhegi - Grüze).
- Behutsame Entwicklung mit hochwertigen Grün- und Freiräumen (u.a. Riedbach ab Gewerbegebiet bis Technorama und Eichwald-/Rietgraben bis Rietberg).
- **Integration sozialer und institutioneller Einrichtungen** als Treffpunkte und Quartierszentren (z.B. Kirchgemeindehaus, Zentrum am Buck, Alterszentrum und Freibad).

Prioritäre Aufgabe

- Erarbeitung eines Masterplans Bahnhof Oberwinterthur.

4.4.4 Neuhegi



Zentrenhierarchie

-  Quartierzentren
-  Quartiersubzentren
-  Strassenbegleitende Kleinzentren
-  öffentliche Räume mit Bedeutung für das Zentrum

Anker- und Treffpunkte

-  Treffpunkte
-  Quartiertreffs

Klassifizierung der Bahnhöfe

-  Stadtteilbahnhöfe
-  Quartierbahnhöfe

behutsame Entwicklung der Quartiere

-  Wohngebiete mit Erneuerungspotenzial
-  Reserveflächen für Transformation
-  Freiräume mit Aufwertungspotenzial
-  Wohnen in mischgenutzten Gebieten
-  Wohnzonen
-  Arbeitsplatzgebiete und institutionelle Einrichtungen

Freiraumstruktur

-  Grünraumverbindungen für das Quartier
-  Parkanlagen und öffentliche Grünflächen
-  Zweckgebundene Freiräume (Schul-, Bade-, Freizeitanlagen, Friedhöfe)
-  Sportanlagen
-  Pünten
-  Stadtrandpark
-  Freihaltung Kaltluftleitbahnen

Wegeverbindungen

-  Stadtradiale / Stadtradiale in Zentralitätsgebiet
-  grüne Quartiersverbindungen
-  Veloschnellroute
-  grüne Quartierwege und Zugänge in die Landschaft

- Die **Entwicklung von Neuhegi** ist noch nicht abgeschlossen. Im Zusammenspiel mit dem historischen Ortskern Hegi, den Angeboten in Neuhegi (Wochenmarkt, div. kleine Läden und Restaurants) und der S-Bahn-Station Hegi kann dieses Zentrum gestärkt werden. Die Schulen, der Eulachpark, das Parkband, die Halle 710, das Mehrgenerationenhaus Giesserei oder das private Seniorenzentrum dienen als soziale Einrichtungen und Ankerpunkte.
- **Bessere Anbindung an den Bahnhof Oberwinterthur:** Durchgängige und direkte Verbindung vom Eulachpark zum Bahnhof, inklusive einer Signaletik, die Orientierung schafft.
- **Verbesserung der stadträumlichen Qualität** vor allem entlang der Sulzerallee, der El-se-Züblin-, Barbara-Reinhart- und Ida-Sträuli-Strasse sowie beim Fachmarktzentrum an der Rümikerstrasse.
- **Ausbau des Bahnhofumfeldes Hegi** und Anbindung der Freiräume am Orbüel.
- **Verbesserung der Quartiersversorgung:** Neuhegi ist unterversorgt mit Quartierläden. Erdgeschossnutzungen in Neuhegi (z.B. Pocketpark Sulzerallee) gilt es weiter zu stärken.
- **Die städtische Halle 710 am Eulachpark und das Schloss Hegi** haben als bestehende Quartiertreffpunkte und Veranstaltungsorte noch Entwicklungspotenzial.
- **Stärkung der Quartieridentität** mit kulturellen und sozialen Aktivitäten, damit sich die vielen Neuzuziehenden gut integrieren können und aktives Quartierleben entsteht.
- **Potenzial Fachmarktzentrum:** Das Fachmarktzentrum an der Rümikerstrasse ist mit Velo und zu Fuss schlecht zugänglich und liegt peripher zum Quartier.

- **Stadteingang St.Gallerstrasse:** Die St.Gallerstrasse ist ein wichtiger Stadteingang nach Winterthur. Eine stadträumliche Atmosphäre und innerstädtische Strassenräume beginnen hier. Langfristig bietet sich die Chance, bei der S-Bahn-Station Hegi eine neue Stadteingangssituation zu schaffen, die Adressbildung zwischen Industrie-, Ohrbühl- und St.Gallerstrasse umzukehren und die Unternehmen mit einem «Schaufenster» zur St. Gallerstrasse zu zeigen. Dies schafft mit einer räumlich wirksamen Begrünung den Übergang von einer Überlandstrasse hin zu einer Stadtstrasse.



Neu gestaltetes Parkband Richtung Bahnhof Hegi

Neuhegi

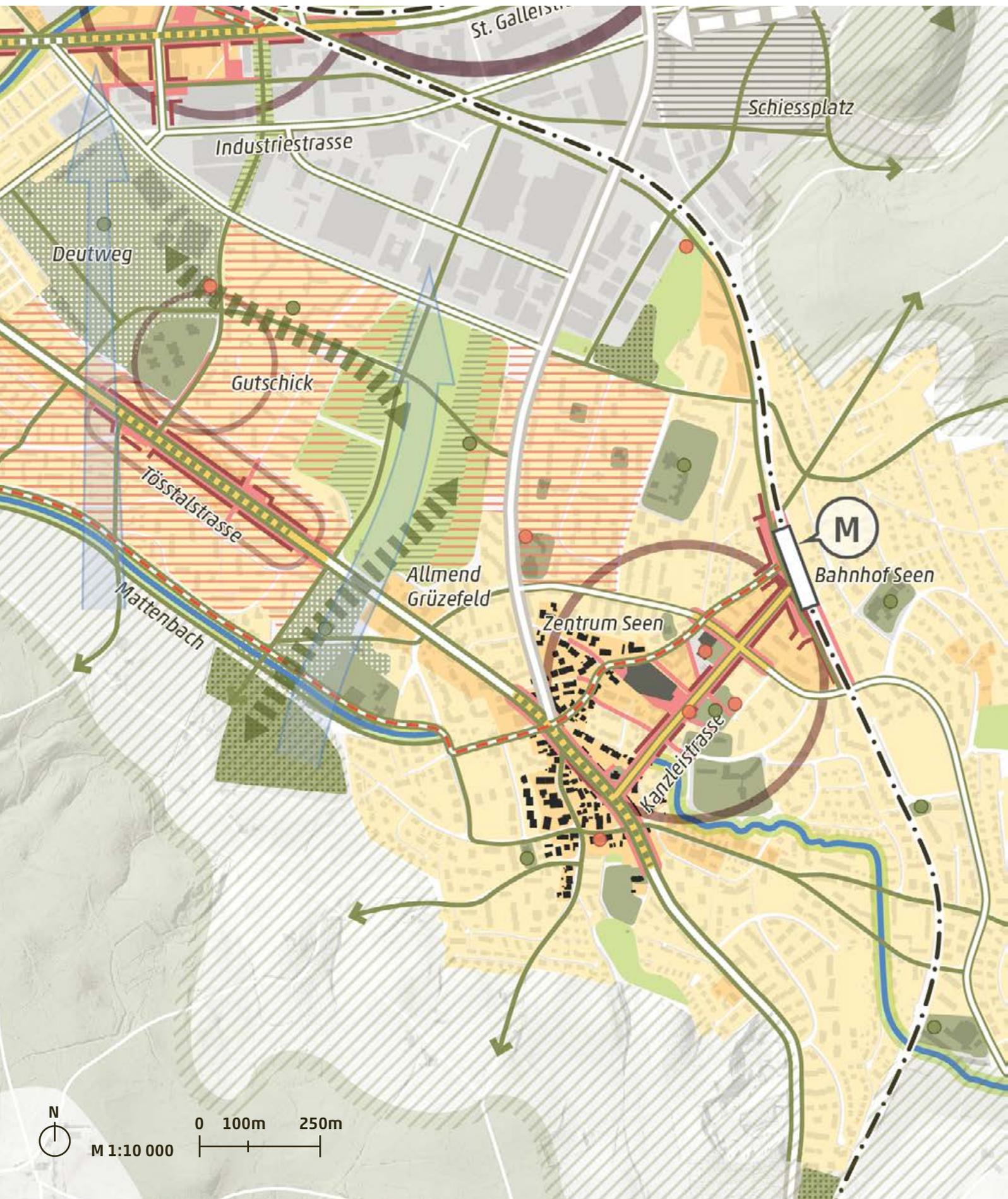
Zielsetzungen

- Förderung der Aufenthaltsqualität an Sulzerallee, Else-Züblin-, Barbara-Reinhart-, Ida-Sträuli- und Rümikerstrasse.
- Verbesserung Quartiersversorgung.
- «Sprung» über die St.Gallerstrasse (Verlängerung des Parkbandes bis Orbüel-Wald).
- Stadteingang und «Schaufenster» St. Gallerstrasse (Gewerbeentwicklung) akzentuieren.
- Verbesserung der Anbindung an Bahnhof Oberwinterthur.

Prioritäre Aufgabe

- Erarbeitung eines Masterplans Bahnhof Oberwinterthur: bessere Anbindung an den Bahnhof Oberwinterthur, durchgängige und direkte Verbindung vom Eulachpark nach Oberwinterthur.

4.4.5 Seen/Allmend Grüzefeld



Seen verfügt, ähnlich wie Oberwinterthur, über einen gewachsenen Ortskern, Einkaufsmöglichkeiten, einen S-Bahnhof mit attraktiven Verbindungen und verschiedene Wohnquartiere mit unterschiedlicher Dichte und Baustruktur. Folgende Themen stehen hier im Rahmen der Strategie im Vordergrund:

- **Stärkung Zentrum:** Das **Stadtteilzentrum** soll in seiner **Versorgungsfunktion gestärkt und die Aufenthaltsqualität verbessert werden**. Dabei spielen der **Ortskernbereich** um die Tösstalstrasse, die **Achse zum Bahnhof** (Kanzleistrasse) sowie die Bahnhofsumgebung eine wichtige Rolle. Dieser Bereich soll zu Fuss sehr attraktiv sein → *siehe Kapitel 3.3*.
- **Stadtverträgliche Tösstalstrasse:** Der Verkehr auf der Tösstalstrasse soll durch verkehrliche Massnahmen und gestalterische Eingriffe stadtverträglich gemacht werden → *siehe Kapitel 2.2*.
- **Entwicklung Umfeld Bahnhof:** Augenfällig ist der unterschiedliche Charakter von Nord- und Südseite. Es besteht bauliches Entwicklungspotenzial, das ausgeschöpft werden soll. Einerseits auf der Südseite im Zusammenhang mit den Parkierungsflächen, andererseits in einer Verdichtung der Wohnbebauung auf der direkt angrenzenden Nordseite.
- der **Bahnhof** ist als wichtiger **Umsteigeort** zwischen S-Bahn und Bus, sowie dem Velo zu gestalten.
- Die **Hinterdorfstrasse** wird begrünt und zu einer **wichtigen Veloverbindung** vom Bahnhof Seen bis in die Innenstadt.

Zentrenhierarchie

-  Quartierzentren
-  Quartiersubzentren
-  Strassenbegleitende Kleinzentren
-  öffentliche Räume mit Bedeutung für das Zentrum

Anker- und Treffpunkte

-  Treffpunkte
-  Quartiertreffs

Klassifizierung der Bahnhöfe

-  Stadtteilbahnhöfe

behutsame Entwicklung der Quartiere

-  Wohngebiete mit Erneuerungspotenzial
-  Reserveflächen für Transformation
-  Freiräume mit Aufwertungspotenzial
-  Wohnen in mischgenutzten Gebieten
-  Wohnzonen
-  Arbeitsplatzgebiete und institutionelle Einrichtungen

Freiraumstruktur

-  Grünraumverbindungen für das Quartier
-  Parkanlagen und öffentliche Grünflächen
-  Zweckgebundene Freiräume (Schul-, Bade-, Freizeitanlagen, Friedhöfe)
-  Sportanlagen
-  Pünten
-  Stadtrandpark
-  Freihaltung Kaltluftleitbahnen

Wegeverbindungen

-  Stadtradiale / Stadtradiale in Zentralitätsgebiet
-  grüne Quartiersverbindungen
-  Veloschnellroute
-  grüne Quartierwege und Zugänge in die Landschaft

Gutschick und Allmend Grüzefeld

- Um die Allmend Grüzefeld befinden sich verschiedene Wohngebiete mit Erneuerungsbedarf. Die **Siedlung Grüzefeld wird mit Priorität behandelt**. Vor allem die wohnungsnahen Grün- und Freiräume sollen in Übereinstimmung mit den denkmalpflegerischen Anforderungen besser nutzbar gemacht und aufgewertet werden.
- Als Quartierzentrum bietet das Gebäude gegenüber dem Schulhaus Gutschick bereits einige Angebote. Dieser Bereich kann noch weiter zu einem Kleinzentrum ausgebaut werden. Dabei bieten vor allem die öffentlichen Räume und Parkieranlagen im Bereich Hörnli-/Scheiddeggstrasse Potenziale.
- Die Tösstalstrasse besitzt im Bereich zwischen den Haltestellen Waldegg und Gutschick Potenzial zur Nutzungsanreicherung und baulichen Verdichtung sowie Aufwertung des Strassenraums mit einer belebten EG-Zone.
- Die **Aufwertung der Fuss- und Veloverbindung vom Gutschick zur S-Bahn-Haltestelle Grüze** verbessert zusätzlich die Erreichbarkeit des Quartiers und integriert es besser in die Stadtstruktur.
- Die **Allmend Grüzefeld** ist wichtiger Bestandteil der **Kaltluftversorgung** der Stadt. Gleichzeitig weist sie grosses Potenzial für die **Grünraumversorgung** der umliegenden Wohngebiete auf. Die Allmend soll daher als wichtiger Grünraum gesichert werden. An den Rändern sind **Angebote für die Quartiere** oder eine partielle Bebauung denkbar. Auch eine durchlässige und grüne Verbindung vom Sportpark Deutweg zur Allmend und weiter in den Stadtrandpark wirkt sich positiv für die Bevölkerung, aber auch auf die Natur (Vernetzungskorridor) aus. Die Allmend soll ihren multifunktionalen Charakter beibehalten, intensivere Erholungsfunktionen zulassen und Raum geben für Bewegung und Sport.
- Die **Revitalisierung des Mattenbachs** dient der ökologischen Aufwertung und steigert den Naherholungswert des Quartiers.



oben: Allmend Grünfeld: Sicherung und Entwicklung als wichtiger innerstädtischer Freiraum;

unten: Stärkung Ortskern Seen und Kanzleistrasse, Quelle: © Arnold Kohler





oben: Gewässeraufwertung Mattenbach, Quelle: © Arnold Kohler;
unten: Entwicklung und Aufwertung des Bahnhofumfeldes Seen,
Quelle: © Arnold Kohler

Seen/Allmend Grüzefeld

Zielsetzungen

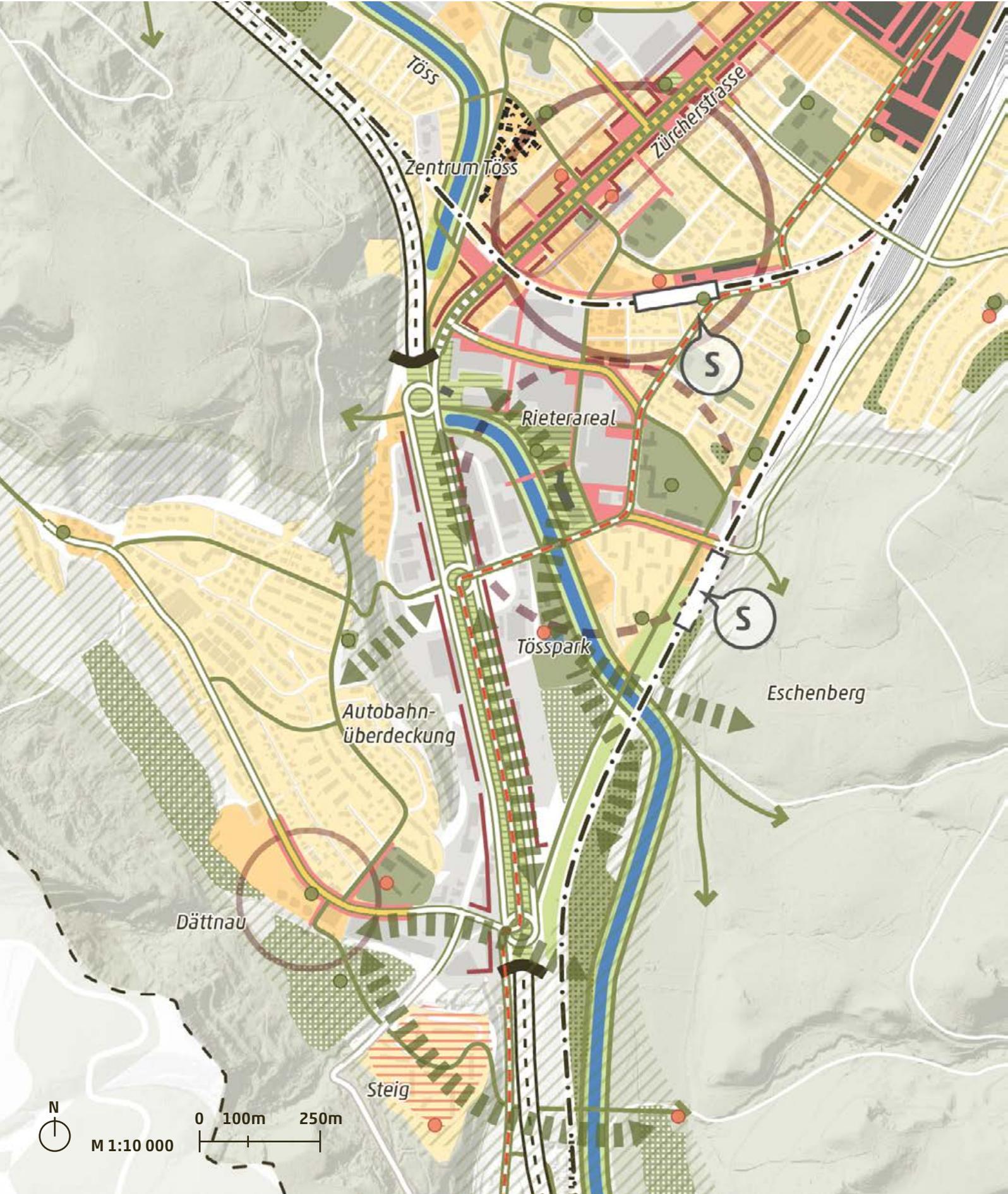
- Entwicklung der Kanzleistrasse zur urbanen Achse.
- Stärkung des Ortskerns für Aufenthalt und Versorgung.
- Entwicklung des Bahnhofumfeldes.
- Strassenraumgestaltung der Hinterdorfstrasse.
- Behutsame Entwicklung der Gebiete mit Erneuerungsbedarf und Aufwertung der wohnungsnahen Freiräume.
- Stadtverträgliche Gestaltung der Tösstalstrasse.
- Ausbau der grünen Fuss- und Veloverbindung zwischen Gutschick und S-Bahn-Haltestelle Grüze.
- Weiterentwicklung des Sportparks Deutweg.
- Sicherung der Allmend Grüzefeld als wichtigen Freiraum mit aktiver Erholungsfunktion.

Prioritäre Aufgaben

- Durchführung einer Testplanung zur zukünftigen Gesamtentwicklung der Allmend Grüzefeld.
- Stärkung Quartier Gutschick: Erarbeitung von Massnahmen im Rahmen eines breit angelegten Partizipationsprozesses.
- Erarbeitung Konzept Gewässeraufwertung Mattenbach für Naherholung, Ökologie und Hochwasserschutz.

4.4.6

Töss/Dätt nau



Der Stadtteil Töss ist von vielen und grossräumigen Transformationen geprägt. Mit den Entwicklungen an der Zürcherstrasse, auf dem Rieterareal, aber auch als Folge des Spurausbaus der Autobahn und der Realisierung des Brüttenertunnels stehen grosse Veränderungen im Quartier an. Die Zürcherstrasse und der Bereich Auwiesen/Rieterareal sind als Schwerpunkträume definiert [→ siehe Kapitel 6.1 und Kapitel 6.2.](#)

Zentrenhierarchie

-  Quartierzentren
-  Quartiersubzentren
-  Strassenbegleitende Kleinzentren
-  öffentliche Räume mit Bedeutung für das Zentrum

Anker- und Treffpunkte

-  Treffpunkte
-  Quartiertreffs

Klassifizierung der Bahnhöfe

-  Quartierbahnhöfe

behutsame Entwicklung der Quartiere

-  Wohngebiete mit Erneuerungspotenzial
-  Freiräume mit Aufwertungspotenzial
-  Wohnen in mischgenutzten Gebieten
-  Wohnzonen
-  Arbeitsplatzgebiete und institutionelle Einrichtungen

Freiraumstruktur

-  Grünraumverbindungen für das Quartier
-  Parkanlagen und öffentliche Grünflächen
-  Zweckgebundene Freiräume (Schul-, Bade-, Freizeitanlagen, Friedhöfe)
-  Sportanlagen
-  Pünten
-  Stadtrandpark

Wegeverbindungen

-  Stadtradiale / Stadtradiale in Zentralitätsgebiet
-  grüne Quartiersverbindungen
-  Veloschnellroute
-  grüne Quartierwege und Zugänge in die Landschaft

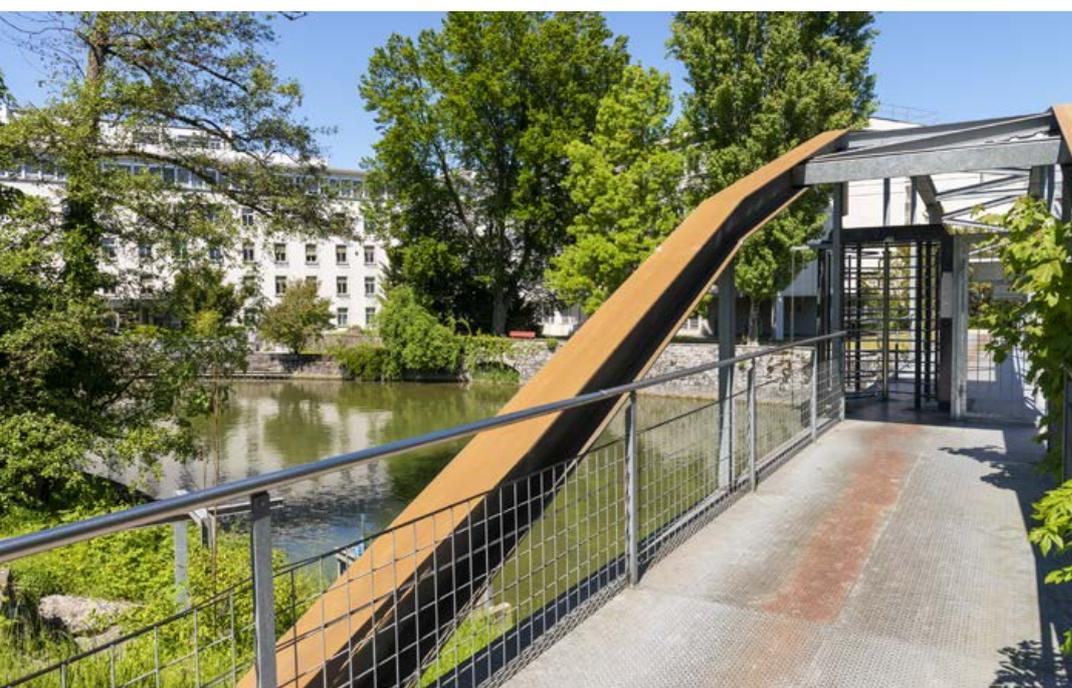


Verbesserung der Anbindung von Dättwil an Töss und die Kernstadt. Potenzielle Freiraumentwicklung

- **Nutzen der grossen Transformationen für das Quartier:** Die genannten Entwicklungen sollen auch dem Quartier zugutekommen, unter anderem durch eine bessere Verbindung zur Töss, neuen Freiräumen und einem besseren Angebot an Versorgungseinrichtungen und Dienstleistungen.
- **Entwicklung Bahnhofumfeld Töss:** Bauliche Verdichtung und Flächen für Aufenthalt und Gemeinschaft rund um den Bahnhof.
- **Aufwertung Zentrum Töss** und laufende **stadtverträgliche Gestaltung der Zürcherstrasse** → *siehe Kapitel 6.2.*
- **Veloschnellroute** bietet eine schnelle und sichere Verbindung in die Innenstadt.
- Das Alterszentrum Brühlgut bietet das Potenzial als Begegnungsort im Quartier.
- **Anbindung Dättwil:** Für Dättwil und Steig ist eine Verbesserung der Anbindung zu Fuss und per Velo (Auenrainstutz) an die Kernstadt und die Freiräume der Töss vorgesehen. Dazu sollen die Potenziale, die der Autobahnausbau bietet, genutzt werden.
- Herstellung einer **fussläufigen Grünraumverbindung zwischen Steig und Reitplatz.**
- In Steig ist die Aufwertung der wohnungsnahen Freiräume und eine bessere fussläufige Anbindung an Dättwil ein wichtiges Thema.



Aufwertung und Entwicklung des Bahnhofumfeld Töss,
Quelle: © Arnold Kohler



oben: Entwicklungspotenzial Zentrum Töss und Aufwertung Strassenraum an Zürcherstrasse;
unten: Verbesserung des Zugangs aus dem Quartier an die Töss durch Transformation des Rieterareals, Quelle: © Arnold Kohler

Töss/Dätt nau

Zielsetzungen

- Entwicklung Zürcherstrasse (Verdichtung, Stadtraum, Aufenthaltsqualität, Nutzungsmischung).
- Verbesserung der fussläufigen Anbindung des Quartiers an die Töss im Zuge der Entwicklung Rieterareal.
- Ausbau der Veloinfrastruktur; bessere Anbindung Dätt nau/Steig für Velos und zu Fuss.
- Entwicklung des Umfeldes Bahnhof Töss, Verdichtung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität.
- Minderung der Trennwirkung durch (Teil-) Überdeckung/Tieferlegung der Autobahn A1.

Prioritäre Aufgaben

- Massnahmen Zürcherstrasse → *siehe Schwerpunkttraum Zürcherstrasse.*
- Umsetzung Leitbild Naherholung Töss: Schaffen von Gewässerzugängen, Aufwertung Aufenthaltsbereiche, Zugang zur Rieterterrasse, Renaturierung Töss beim Reitplatz, Entflechten von Erholungs- und Naturvorranggebieten.
- Umsetzung Masterplan Bahnhof Töss: Aufwertung öffentlicher Raum entlang der beiden Gleisufer; Sicherung der wichtigen Fuss- und Veloverbindungen im kommunalen Richtplan; Sicherung städtebauliche Qualitäten Areal Reutgasse.
- Einflussnahme auf Ausbau A1 und Brüttenertunnel im Sinne der Stadt- und Freiraumentwicklung → *siehe Kapitel 2.3 und Kapitel 6.1.*
- Erneute Prüfung einer S-Bahn-Haltestelle Försterhaus.
- Realisierung der Allmend Lüchental als Steig mit Dätt nau verbindener Stadrandpark, der Raum für Begegnung, Bewegung und Ruhe bietet.

5 Winterthur entwickelt seine drei Landschaften





5.1

Das Grün-Grau-
Blaue Netz struk-
turiert die Stadt
im Inneren

5.2

Der Stadtrand-
park ist Winter-
thurs grüner Rah-
men

5.3

Winterthur be-
trachtet die stad-
tumgebende
Landschaft als
Landschaftspark
(«Regiopark»)
und sichert und
entwickelt diese
als Ausgleich für
die wachsende
Stadt



oben: Stadtrandpark, Bereich Rosenberg;
 unten links: Grün-Grau-Blaues Netz, Eulachpark Neuhegi;
 unten rechts: Regiopark, Weiertal, Dättnauer Weiher



Winterthur hat einen **einzigartigen Stadtgrundriss**. Die Lage in den Tälern zwischen den Hügeln hat das Stadtwachstum auf natürliche Weise begrenzt. Das ist für eine Stadt von dieser Grösse aussergewöhnlich und somit auch eines ihrer «Alleinstellungsmerkmale». Durch diesen charakteristischen Stadtgrundriss hat Winterthur - im Verhältnis zur Grösse - einen sehr ausgedehnten äusseren Siedlungsrand, was eine **besonders grosse Kontaktfläche zur umgebenden Landschaft** bedeutet.

«Winterthur 2040» entwickelt daraus das Bild von drei Landschaften, welche den einzigartigen Charakter der Stadt fortschreiben und die Bewältigung von zukünftigen Herausforderungen unterstützen:

- Die **äussere Landschaft** («Regiopark») ist als wertvolle Erholungsfläche, ein gemeinsames Gut für Winterthur und seine Nachbargemeinden. Sie unterstützt mit hohen ökologischen Qualitäten auch die Biodiversität.
- Die **innere Landschaft** («Grün-Grau-Blaues Netz») aus bedeutsamen Parkanlagen, Grünflächen, Strassenräumen, Plätzen, Wegen und Gewässerläufen sorgt für ein Funktionieren der Stadt, dient urbaner Lebensqualität aber auch einer ökologischen Vernetzung.
- Die innere und äussere Landschaft werden durch den **grünen Saum** («Stadtrandpark») verbunden.

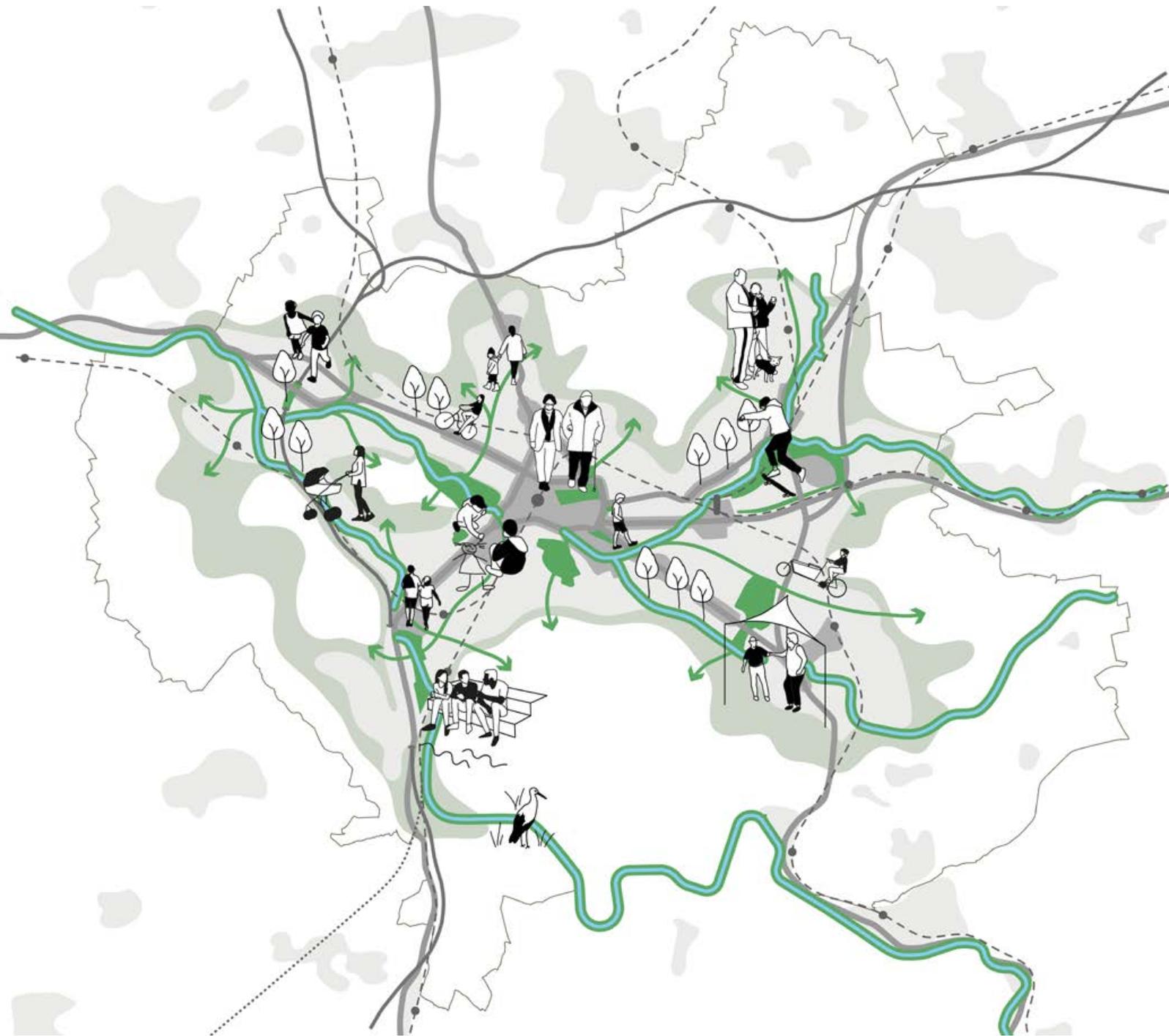
Zentraler Ansatz ist, dass das Wachstum der Stadt und das damit verbundene Mehr an Nutzerinnen und Nutzern auf der einen Seite durch eine qualitätsvolle Weiterentwicklung der bestehenden öffentlichen Strassen, Plätze und Parkanlagen begleitet wird (Grün-Grau-Blaue Netz) und auf der anderen Seite die gute und schnelle Erreichbarkeit von Grün- und Erholungsflächen ausserhalb des

Siedlungsraumes (Stadtrandpark und Regiopark) ausgleichend wirken.

Aus den drei Landschaften lassen sich folgende strategische Ansätze ableiten:

- Das **Grün-Grau-Blaue Netz** strukturiert die Stadt im Inneren.
- Der **Stadtrandpark** ist Winterthurs grüner Rahmen.
- Winterthur betrachtet die Stadt umgebene Landschaft als **Regiopark**, sichert und entwickelt diesen zusammen mit den benachbarten Gemeinden als Ausgleich für die wachsende Stadt.

5.1. Das Grün-Grau-Blau Netz strukturiert die Stadt im Inneren



Ein Netz aus öffentlichen Grünflächen, Wegen, Plätzen, Strassen- und Gewässerräumen gliedert und strukturiert die Stadt. Diese grünen, grauen und blauen öffentlichen Räume im Stadtgebiet bilden ein **feinmaschiges Freiraumgerüst**, das die bauliche Verdichtung ausgleicht und die zunehmenden Personendichten mit erhöhter Aufenthaltsqualität versorgt. Über dieses Netz sind die Quartiere gut mit dem Zentrum, untereinander und mit der umgebenden Landschaft verknüpft → *siehe Kapitel 5.2 und Kapitel 6.7*. Einladende, gut gestaltete, baumbestandene und vielfältig nutzbare Strassenräume, Plätze, Parks sowie Sport- und Grünanlagen sind eine **wichtige Grundlage für die Lebensqualität in der Stadt**. Sie ermöglichen ein **komfortables Fortbewegen zu Fuss und mit dem Velo**, laden zum **Verweilen** ein und fördern den **sozialen Austausch**. In ihrer Gestaltung sind sie generationsübergreifend und auf die verschiedenen Bedürfnisse ausgerichtet. Sie unterstützen durch eine neue Aufteilung der Flächen den Wandel in der Mobilität hin zu einer grösseren Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs. **Wege innerhalb des Stadtgebietes kurz und angenehm zu gestalten**, ist ein zentrales Ziel. Ein Grossteil der Bevölkerung erreicht so einen öffentlichen Grünraum innerhalb von wenigen Gehminuten → *siehe Kapitel 3.3*.

Hierbei spielen die vorhandenen Flächen aber auch noch unausgeschöpfte Potenziale der Schulanlagen als «grüne Lungen der Quartiere» sowie Freiflächen um andere städtische oder kantonale Gebäude (z.B. Altersheime) eine bedeutsame Rolle. Sie dienen der Freiraumversorgung, sollen den Ansprüchen der Quartierbevölkerung gerecht werden und im Bezug auf Aufenthaltsqualitäten und Zugänglichkeit weiterentwickelt werden.

Eine wachsende Stadt benötigt im Inneren hochwertige Park- und Grünflächen in ausreichender Zahl. Die Entstehung eines dichten Freiraumnetzes

setzt die Sicherung und Qualifizierung bestehender und neuer Freiräume voraus. Solche neuen Grün- und Sportflächen könnten beispielsweise entlang der Töss im Bereich Auwiesen entstehen → *siehe Kapitel 6.1*. Die Allmend Grüzefeld wird - unter anderem - als wichtiger Bestandteil des städtischen Freiraumsystems gesichert und für verschiedene Freiraumfunktionen und -nutzungen weiterentwickelt (Erholung, Spiel und Sport, Naturraum und Stadtklima → *Rahmenplan Stadtklima*).

Da öffentliche Freiflächen in der Stadt begrenzt und oft schon vielfach belegt sind, kommt es immer wieder zu Nutzungskonkurrenzen. **Deren Gestaltung soll daher möglichst mehrere unterschiedliche Nutzungen zulassen**. Sie sollen an spezifischen Orten auch Formen der **Aneignung und Teilhabe** ermöglichen. Eine anpassungsfähige Gestaltung lässt eine Veränderung der Freiraumnutzungen von Flächen in Abhängigkeit der Tages- oder Jahreszeit, der Anspruchsgruppen, dem Wetter bis hin zur Flexibilität bei temporär überlagernden «Bespielungen» zu.

Als durchgängige grüne und blaue Elemente sind die linearen Freiräume entlang von Eulach, Töss und Mattenbach wichtige Bestandteile des Netzes. Besondere Potenziale verbergen sich in der abschnittsgerechten Renaturierung resp. Aufwertung der Gewässerläufe (Umsetzung «Tösspark», Aufwertung Eulach, Matten- und Riedbach → *Leitbild Naherholung Töss*). **Die Gestaltung der Freiräume entlang von Gewässern bietet Orientierung, Erlebnisvielfalt, naturräumliche Vernetzung und trägt zum Hochwasserschutz bei**. Interessenskonflikte werden mit geeigneten, ortsbezogenen Massnahmen geregelt, z.B. durch zweiseitige Entwicklung der Uferzonen («Naturufer» für Naturschutz und «Siedlungsufer» zur Erholung, als Wegeverbindung und zur Beobachtung der Natur). Es wird dabei differenziert betrachtet, in welchen Abschnitten

der Gewässer urbane Bachlandschaften mit Aufenthalt und Zugang für Spiel und Erholung entwickelt werden und in welchen Gewässerabschnitten die Entwicklung von naturnahen Lebensräumen für Flora und Fauna im Vordergrund stehen.

Von besonderer Bedeutung ist auch die **Gestaltung der städtischen Hauptverkehrsachsen (Stadtradialen)**. Diese Strassenräume müssen zwar einen Grossteil des städtischen Verkehrs aufnehmen, sollen in Zukunft jedoch nicht nur Durchfahrtstrassen sein, sondern ebenso **gut gestaltete Stadträume**. Die Reduzierung der Dominanz des motorisierten Individualverkehrs eröffnet Potenziale für flächeneffiziente Mobilität (ÖV, Velo- und Fussverkehr) und bietet Raum für neue Qualitäten. Die Priorisierung dieser Verkehrsmittel ist eine grundlegende Voraussetzung, dass die Stadtradialen ihren vielfältigen Anforderungen gerecht werden können. Bei der Neu- / Umgestaltung, aber auch Sanierung der Strassenräume spielt inskünftig die **Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten** (z.B. durch unterschiedliche Raumabfolgen) eine besondere Rolle. Auch die **privaten Anstösserinnen und Anstösser tragen eine Mitverantwortung** zur positiven Prägung dieser gemeinsamen Stadträume.

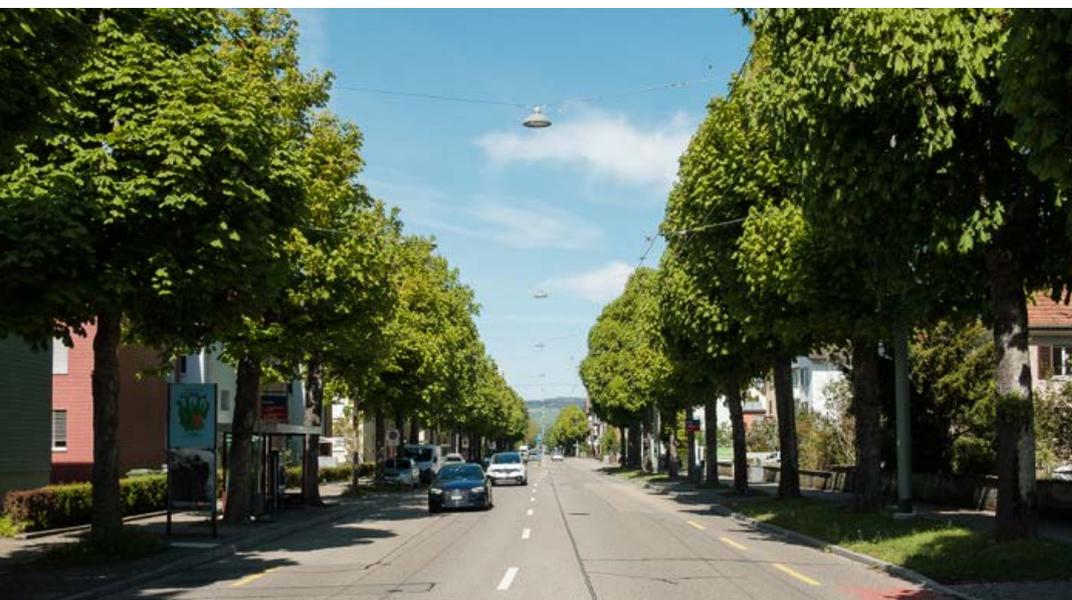
Das grün-grau-blaue Netz leistet ebenso einen **wichtigen Beitrag zur Anpassung an den Klimawandel**: Zum einen reduzieren Bäume die Aufheizung der Stadt, zum anderen können über dieses Netz kühlere Grünräume zur Entlastung bei Hitze erreicht werden. Bei der Gestaltung von Freiräumen geht es auch darum, Flächen zu entsiegeln, den Oberflächenabfluss von Wasser zu reduzieren und generell den Abfluss des Regenwassers zu regulieren.

Darüber hinaus übernimmt das Netz auch wichtige Funktionen in der **Vernetzung von Lebensräumen**

für Flora und Fauna. Flächen sind nach Möglichkeit so zu gestalten, dass vielfältige Lebensräume für Tiere entstehen. Die Bepflanzung soll durch möglichst standortgerechte, einheimische, resiliente aber auch biodiverse Vielfalt gekennzeichnet sein. Eine Steigerung und der Schutz der natürlichen biologischen Artenvielfalt im urbanen Raum verbessert auch die gesamthaften Ökosystemleistungen.



oben: Durchgängigkeit der Gewässer herstellen, Beispiel Töss,
Quelle: © Arnold Kohler;
unten: Potenzial von zweckgebundenen Freiräumen als Ergänzungen im Freiraumsystem. Beispiel Grünraum Technikum



oben: Vielfältig bespielbare urbane Freifläche am Lagerplatz;
Mitte: Baumreihen an den Stadträdialen spenden Schatten und steigern die stadträumliche Qualität;
unten: Hochwertige urbane Freiräume in der dichten Stadt. Beispiel Brühlgutpark

Das Grün-Grau-Blaue Netz strukturiert die Stadt im Inneren

Grundsätze

- Phasen- und ebenengerechte **Berücksichtigung der Freiraumanliegen** bei sämtlichen Planungsprozessen.
- **Sicherstellung einer ausreichenden Versorgung mit adäquat gestalteten und gut erreichbaren grünen Freiräumen.**
- **Einbindung der Privaten** in die gemeinschaftlichen Grünanliegen durch «Sensibilisierung, Beratung und Kommunizieren von konkreten Zielvorgaben».
- Herstellung der **Durchgängigkeit von Grünräumen und Wegen entlang der Gewässer.**
- Förderung von **innerstädtischen Vernetzungskorridoren** zugunsten der Biodiversität und zum Aufbau eines **bioklimatischen Entlastungssystems** (nicht nur für Hitzetage).
- **Gestaltung der Stadtradien** mit Fokus auf neue stadträumliche Qualitäten.
- Anwendung eines Regenwassermanagements (z.B. «Schwammstadt», Rückhalt und Versickerung).
- Beachtung der Zielsetzungen des Rahmenplans Stadtklima.

Prioritäre Aufgaben

- Weiterentwicklung und Vertiefung «grün-grau-blauer Ziele» in der Freiraumstrategie und den Folgekonzepten /-projekten.
- Analyse der «Freiraumversorgung» sowie Identifikation ortsbezogener Defizite.
- Festschreibung übergeordneter Ziele in der kommunalen Richtplanung.
- Formulierung qualitativer Anliegen und quantitativer Vorgaben in der Bau- und Zonenordnung (z.B. Grünflächenziffer).
- Weiterentwicklung der Baumschutzverordnung sowie Umsetzung des Alleenkzeptes auch vor dem Hintergrund stadtklimatischer Erfordernisse.
- Planerische Vordefinition neuer grüner Freiräume in laufenden und zukünftigen Planungsprozessen, wie beispielsweise:
 - Auwiesen (Intensivierung Sportnutzungen im Bereich Schwimmbad Töss),
 - Grüzefeld Allmend (Erweiterung der Erholungsnutzungen),
 - Autobahnüberdeckung Wülflingen (Schaffung neuer Freiraumqualitäten).
- Bewirtschaftung von Regenwasser («Schwammstadt»).
- Umsetzung der Massnahmen des Rahmenplans Stadtklima.



Teilbild Das Grün-Grau-Blaue Netz strukturiert die Stadt im Inneren

Grünräume

-  Parkanlagen und öffentliche Grünflächen
-  Zweckgebundene Freiräume (Schul-, Bade-, Freizeitanlagen, Friedhöfe)
-  Sportanlagen
-  Pünten

Stadträume

-  Fussgängerteppiche
-  Aufwertung öffentliche Räume in Ortskernen

Wege

-  Veloschnellrouten
-  Velohauptrouten
-  Grüne Fusswege
-  Stadtradien/ Stadtradien in Zentralitätsgebieten
-  Barrierenüberwindung und Autobahnüberdeckung

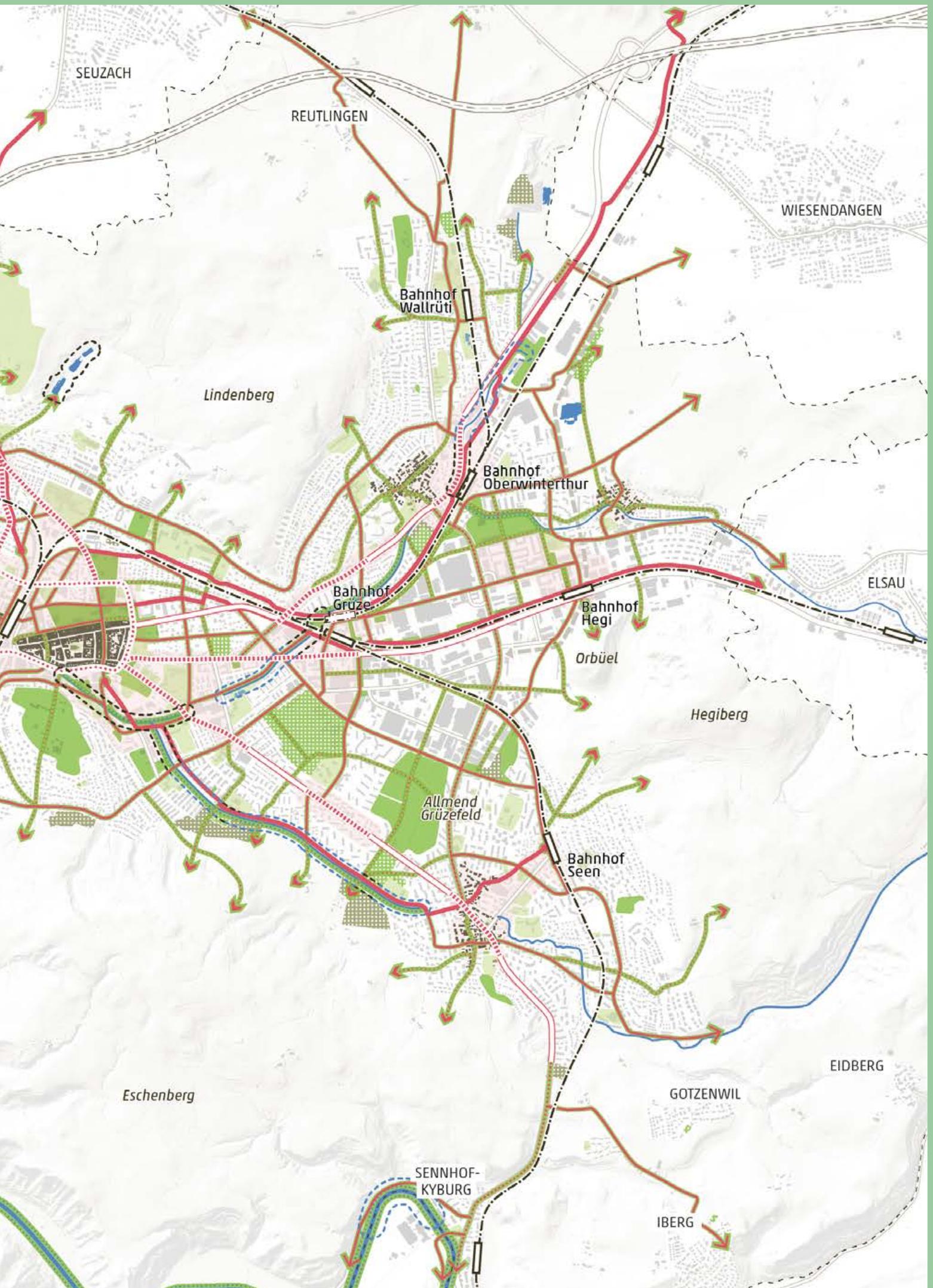
Gewässer

-  Potenzialräume Gewässer für Erholung
-  Potenzialräume Gewässer für Natur
-  Aufwertung von Wegen und uferbegleitenden Freiräumen entlang der Gewässer
-  Fliessgewässer



M 1:27 500

0 0,5 1



Der unmittelbar an den Siedlungsrand anknüpfende **grüne Saum rund um die Stadt ist ein Alleinstellungsmerkmal von Winterthur**. Aufgrund seiner Bedeutung wird er zusätzlich als eigenständiger Schwerpunktraum aufgeführt → *siehe Kapitel 6.7*. Dieser verbindet das grün-grau-blaue Netz mit der äusseren Landschaft (Regiopark → *siehe Kapitel 5.3*) und setzt sich aus verschiedenen Raumtypen zusammen: Wälder mit «parkartigen Rändern», Rebhänge und Hangzonen aber auch offene Strukturen wie Wiesen, Landwirtschaftsflächen und Freiräume. An den Siedlungsrändern finden sich aber auch Grünanlagen, Friedhöfe, Allmenden, Pünten und Freizeitanlagen. Bis zum Jahr 2040 wird dieser, die Stadt Winterthur «umarmende» grüne Saum in unmittelbare Nähe zum Siedlungsgebiet, behutsam und naturnah zu einem **neuen «Parktypus»** weiterentwickelt.

Der Stadtrandpark ist dabei aus den jeweiligen Quartieren heraus schnell und sicher erreichbar. Er macht Winterthur in unmittelbarer Siedlungsnähe zu Fuss oder mit dem Velo durchgängig umrundbar. Dies bietet eine einmalige Qualität für die angrenzenden Wohnquartiere, da man sich auch in kleinen Abschnitten oder Wegerunden am grünen Stadtrand erholen und bewegen kann. Wichtige Eingänge in den Stadtrandpark werden herausgehoben: Eine **wiedererkennbare Signaletik** kann ihn auszeichnen und **einfache Orientierung** bieten.

Die Entwicklung des durchgehenden Stadtrandparks zu einem Naherholungs-, Natur- und Erlebnisraum ist ein **Schlüsselement der städtischen Freiraumplanung**, das bereits im → *Gartenstadt-Leitfaden* skizziert wurde. Dieser gut erreichbare und attraktive Freiraum bietet viel Potenzial, um den Bedarf an Grünflächen und Erholungsnutzungen der wachsenden Stadt zu decken. Er beinhaltet Angebote zum Gärtnern, für Sport und Freizeit, für Erholung und weitreichende Ausblicke. In ihm finden sich

auch künftig Rebberge und Obstwiesen, genauso wie Pünten und Sportanlagen, aber auch stille Zonen, die dem Naturschutz und der Naturerfahrung vorbehalten sind. Darüber hinaus sind viele Flächen dieses «grünen Saums» für das Stadtklima wichtig → *Rahmenplan Stadtklima*. **Durch den Stadtrandpark werden die Ränder der Stadt in Wert gesetzt und das Siedlungswachstum nach aussen begrenzt**. Einige Nutzungen sind heute bereits vorhanden. Diese werden wo nötig qualifiziert und in Bezug auf die sich wandelnden Bedürfnisse sowie Anforderungen hinsichtlich Nachhaltigkeit, Schutz von natürlichen Ressourcen und Biodiversität zukunftsfähig gemacht.



Bessere Durchwegung der Pünten und Förderung von Gemeinschaftsgärten, Quelle: © Arnold Kohler

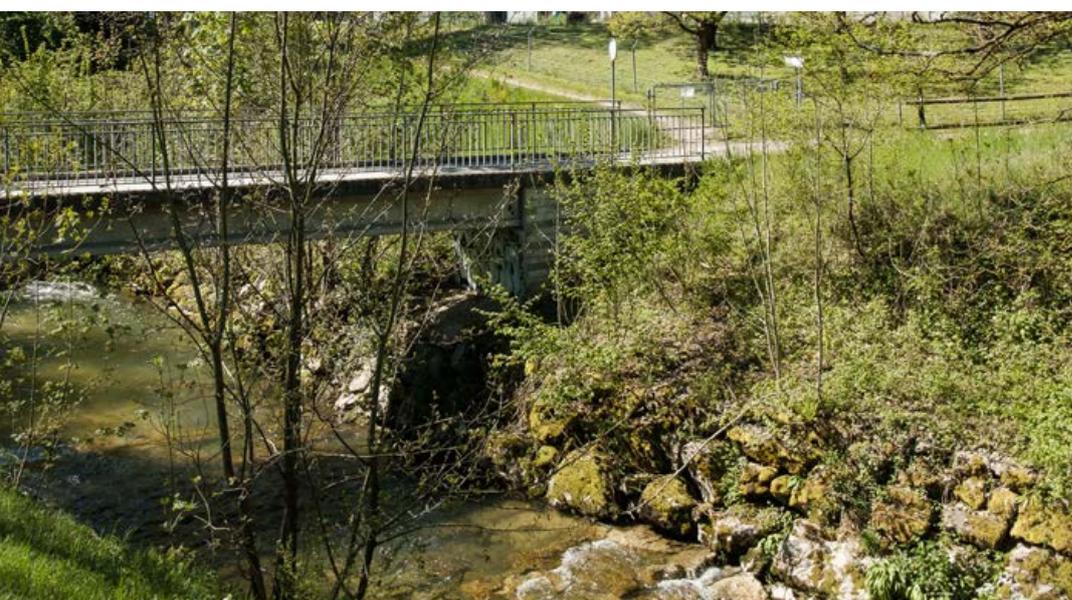
Eine Flächenkonkurrenz und Interessenskonflikte im Nebeneinander der verschiedenen Nutzungen sind trotz der Grösse des Stadtrandparks schon heute vorhanden. Deshalb erfolgt eine **Definition von Vorrangfunktionen** in bestimmten Bereichen, die sich aus natürlichen Gegebenheiten, z.B. Sonnen- oder Schattenzonen, der Topografie, der Nutzungskumulation, dem Naturschutz aber auch aus funktionalen Defiziten sowie der Erschliessung ableiten lassen.

- **Vorrang Erholung** ist denkbar in den Bereichen: Wolfensberg Ost mit Allmend Gütli, Schützenwiese, Schützenweiher/Rosenberg, Eschenberg Nord mit Pünten und Mattenbach;
- **Vorrang Naturschutz** beispielsweise im Raum Wolfensberg Süd, Hegiberg/Orbüel, Weiertal, Ebnet.

Um die Landschaft um Winterthur herum erholungskompatibler und vernetzter zu gestalten, wird angestrebt, die **Barrierewirkung von Infrastrukturen zu reduzieren**. Insbesondere entlang der Autobahn sind Lösungen für bessere Querungsmöglichkeiten zu entwickeln. Im Siedlungsbereich bieten die Autobahnüberdeckungen in den Bereichen Wülflingen und gegebenenfalls Auwiesen eine grosse Chance.



Highlight im Stadtrandpark: Das Bäumli



oben: Freiraumentwicklungspotenzial
Auswiesen-Töss;
Mitte: Treffpunkt und Freizeitangebote am
Siedlungsrand im Stadtrandpark;
unten: Potenzial zur Aufwertung der
Uferbereiche an der Eulach

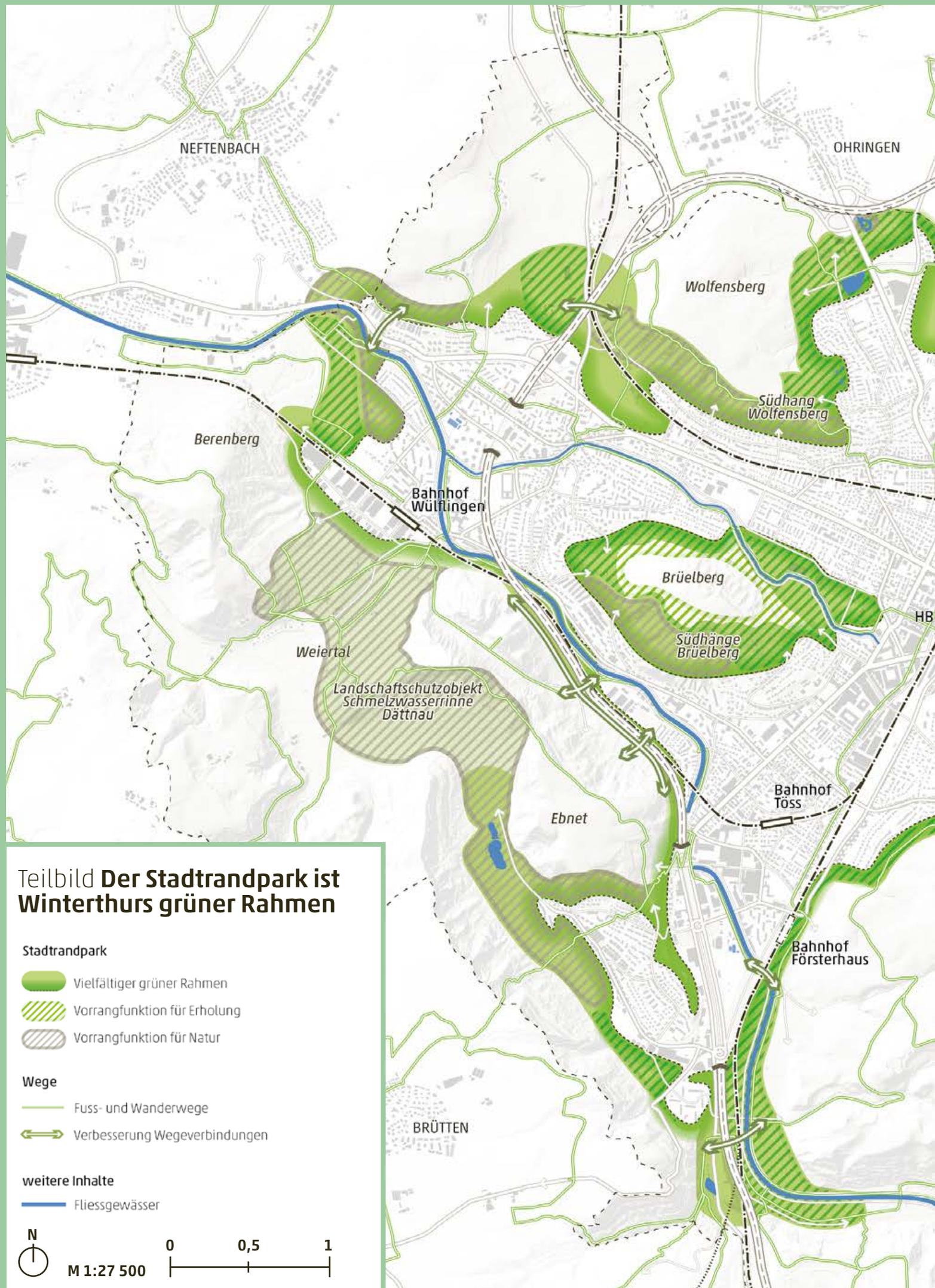
Der Stadtrandpark ist Winterthurs grüner Rahmen

Grundsätze

- Der Stadtrandpark wird im öffentlichen Interesse für Alle weiterentwickelt. Private und die öffentliche Hand engagieren sich auf das gleiche Ziel hin: den **Stadtrandpark als attraktiven Erholungsraum für Winterthur** in Wert zu setzen.
- Es erfolgt eine sorgfältige und behutsame Gestaltung der Übergangsbereiche zwischen Siedlungsrand und anschliessendem Landschaftsraum (vgl. empfindlicher Siedlungsrand gemäss Bauordnung).
- Je nach definierter Vorrangnutzung erfolgt eine naturnahe/ökologische Gestaltung sowie Bewirtschaftung der Grünflächen.
- **In Püntenarealen wird der öffentliche Zugang und die Gemeinschaftsnutzung verbessert**, beispielsweise mit öffentlichen Wegen, Aufenthaltsangeboten und Gemeinschaftsgärten.
- **Attraktivitätssteigerung der Bach-, Fluss- und Auenlandschaft** samt deren Zugänglichkeit (z.B. Töss im Bereich Reitplatz, Auwiesen, Eulachmündung, Mattenbach).
- Aufenthalts- und Bewegungsangebote (wie z.B. Sitzbänke und Grillstellen) stehen in ausreichender Anzahl zur Verfügung.

Prioritäre Aufgaben

- Grünflächensicherung für den Stadtrandpark. Festschreibung der Ziele in der Revision der kommunalen Richtplanung.
- Analyse und Festlegung der ortsbezogenen Vorrangfunktionen, Aufwertungspotenziale und möglichen Intensitäten.
- Die Durchgängigkeit und Durchlässigkeit sowie allgemeine Wiedererkennbarkeit des Stadtrandparkes sowie seines Wegnetzes (inkl. Lückenschliessungen und Anschlusspunkten) wird geprüft und verbessert.
- Sicherung von Kaltluftentstehungsgebieten und Kaltluftbahnen ins Siedlungsgebiet im kommunalen Richtplan.
- Ausscheidung von Naturvorrangzonen und Naturfördergebieten.



Teilbild **Der Stadtrandpark ist Winterthurs grüner Rahmen**

Stadtrandpark

-  Vielfältiger grüner Rahmen
-  Vorrangfunktion für Erholung
-  Vorrangfunktion für Natur

Wege

-  Fuss- und Wanderwege
-  Verbesserung Wegeverbindungen

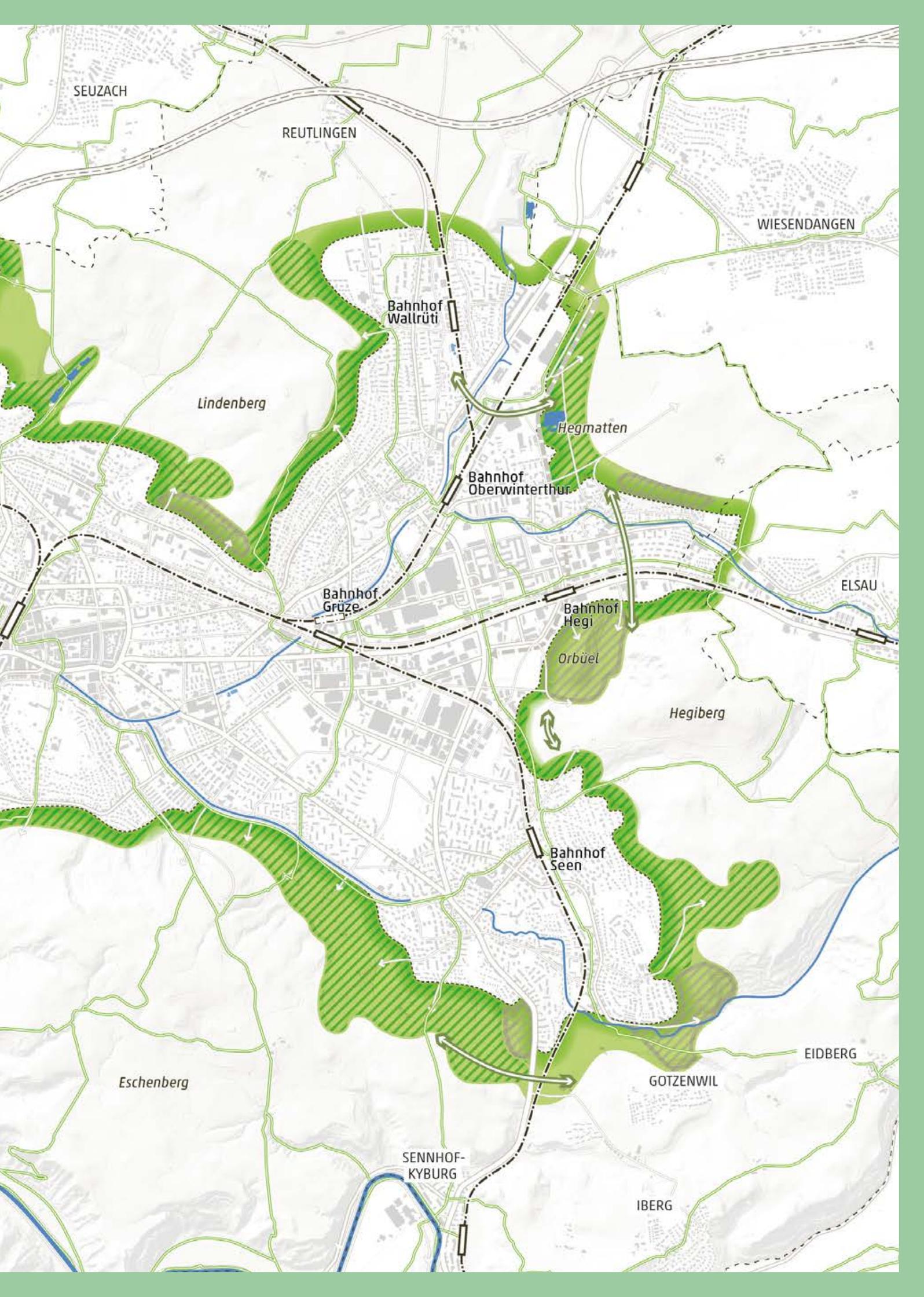
weitere Inhalte

-  Fließgewässer



M 1:27 500

0 0,5 1



SEUZACH

REUTLINGEN

WIESENDANGEN

Lindenberg

Bahnhof
Wallrüti

Hegmatten

Bahnhof
Oberwinterthur

Bahnhof
Grüze

Bahnhof
Hegi

ELSAU

Orbüel

Hegiberg

Bahnhof
Seen

Eschenberg

GOTZENWIL

EIDBERG

SENNHOF-
KYBURG

IBERG

Die **Landschaft rund um Winterthur ist eine bedeutende Ressource für die Lebensqualität** einer wachsenden Stadt: Sie ist vielfältig und wichtig für Freizeit und Erholung, sowohl für die **Bevölkerung von Winterthur als auch die der Nachbargemeinden**. Sie sorgt für die Belüftung und Kühlung der Stadt und hat eine hohe Bedeutung für die naturnahe Forst- und Landwirtschaft. Aber auch als Naturraum und für den Verbund der komplexen Themenfelder unter-/zueinander ist der Regiopark einzigartig. Ebenso spielt er für die zukünftige Mobilität eine wichtige Rolle: Velorouten und ein feinmaschiges Fuss- und Wanderwegnetz führen in die Nachbarorte und machen Winterthur gut und komfortabel erreichbar.

Der Nutzungsdruck auf diese Landschaft hat in den letzten Jahren stetig zugenommen. Die Idee des «Regiopark» zielt darauf ab, im Dialog mit den Nachbargemeinden Lösungen zu finden, um den Nutzungsdruck zu kanalisieren und abzufedern. Der Ausbau der wohnungsnahen Angebote in der Stadt Winterthur zielt auch in diese Richtung → *siehe Kapitel 5.1 und Kapitel 5.2.*

«Winterthur 2040» versteht diese Kulturlandschaft als einen Landschaftspark, der mehr ist als eine rein landwirtschaftlich genutzte Fläche zwischen Siedlungsbereichen. Diese Landschaft, die über die Stadtgrenzen hinaus **mit den Nachbargemeinden als gemeinsames Gut** («Regio») und als zusammenhängender wertvoller Raum («Park») betrachtet wird, soll mit unterschiedlichen Schwerpunktsetzungen gemeinsam mit den Nachbargemeinden gesichert und weiterentwickelt werden. Die Vernetzung und Durchgängigkeit der Landschaft (regionale Landschaftsbezüge) wird dabei auch durch die Verminderung und Überwindung der zerschneidenden Infrastrukturen (insbesondere der Autobahn A1) gefördert.



Städtischer Bauernhof, Hofladen, Quelle: © Arnold Kohler

Leitmotive für die Entwicklung des «Regioparks» sind folgende Charaktere:

«Zahmer Wald» und «waldgeprägte Wildness»

Rund 40 Prozent des Stadtgebietes sind mit naturnahen Mischwäldern bedeckt und machen Winterthur zur waldreichsten Stadt der Schweiz. Die Schutzwirkung des Waldes reguliert den natürlichen Wasserkreislauf, mindert Naturgefahren (z.B. Wind und Erosion) und verbessert die bioklimatische Situation im Siedlungsgebiet. Die südseitigen und gut zugänglichen, «parkartigen» Waldrandzonen leisten zudem einen wesentlichen Beitrag zur Freiraumversorgung und für die Naherholung in Gehdistanz. Die Wälder um den «wilden» Abschnitt des Tösstals (zwischen Reitplatz und Sennhof) bieten ein naturgeprägtes Landschaftserlebnis von Fluss und Wald. Hier ist das Naturerlebnis selbst Leitmotiv.

Kultur- und Erholungslandschaft

Über 20 Prozent des Stadtgebietes wird landwirtschaftlich genutzt. Diese Flächen prägen als Kulturlandschaft den Charakter der Umgebung. Winterthur nimmt über die stadteigenen Landwirtschaftsflächen, Vernetzungsprojekte und Bauernhöfe Einfluss auf ein **vielfältiges Landschaftsbild**, eine **nachhaltige Bewirtschaftung** der Flächen, setzt auf **regenerative und ressourcenschonende Anbaumethoden** und fördert den **Verkauf von Erzeugnissen vor Ort** sowie in der Stadt. Wertvolle, biodiverse Anbau- und Ackerflächen sowie eine artgerechte Tierhaltung tragen dazu bei, die traditionelle Kulturlandschaft zu stärken. Die intensiv genutzten Ackerflächen werden künftig zugunsten **der einheimischen Artenvielfalt** und **zusätzlicher Erholungsqualitäten** aufgewertet sowie adäquat vernetzt. Dazu gehören beispielsweise Flächen zwischen Zinzikon, Reutlingen und Stadel, nördlich Wülflingen im Gebiet Lantig-Radhof, Birchhof und im Bereich der Hegmatten.

Naturräumliche Erholungslandschaft

Einen eigenen, **stillen Charakter** hat der äussere Landschaftsbogen zwischen Wülflingen, Neuburg und Dättneu. In diesem Raum soll der Naturentwicklung und der naturbezogenen Erholung Vorrang gelten.

Grundhaltung

Die Wald- und Agrarflächen sind in der Zukunft multifunktional entwickelt und tragen zu einem **vielfältigen Landschaftsbild** bei. Neben Ihren wirtschaftlichen Grundfunktionen wird auch ihre naturnahe und landschaftsbezogene Erholungsfunktion

gestärkt. Selbst wenn der Mensch im Mittelpunkt steht, sind sie immer auch mit den Belangen von Klimaschutz und Klimaanpassung sowie der Förderung von Biodiversität in Einklang zu bringen. Dabei werden die Naturschutz-Vorrangflächen möglichst störungsarm gestaltet und vor zu intensiver menschlicher Nutzung bewahrt.





oben: Kultur- und Erholungslandschaft im «Regiopark»;
unten: Kultur- und Erholungslandschaft im Weiertal

Winterthur betrachtet die stadtumgebende Landschaft als Landschaftspark («Regiopark») und sichert und entwickelt diese als Ausgleich für die wachsende Stadt

Grundsätze

- **Aktiv gesteuerte Entwicklung eines vielfältigen Kulturlandschaftsbildes** in Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden (z.B. im Rahmen eines Landschaftsentwicklungskonzeptes).
- Verankerung (und «Vermarktung») des Regioparks zur Naherholungsnutzung in der Bevölkerung.
- **Milderung der Landschaftszerschneidung** durch Infrastrukturen, z.B. landschaftsschonende Einbindung der Autobahn A1 und ihrer Begleitbauten sowie der Bauten und Gleisanlagen des Brüttenertunnels.
- **Lenkung Zuordnung** der Erholungs- und Freizeitfunktionen unter Berücksichtigung der divergierenden Nutzungsansprüche.
- **Durchgängigkeit der Velo- und Wanderwegen** zu den Nachbargemeinden.
- **Verbesserte Strukturierung der Landwirtschaftsflächen** im Hinblick auf die Naherholung und Nutzungsqualitäten (z.B. Hegmaten).
- **Bezeichnung von Vorrangfunktionen und Leitmotiven** (z.B.: «Kulturlandschaft mit Erholungsfunktion»).
- **Sicherung von Kaltluftentstehungsgebieten und Kaltluftbahnen** zum Siedlungsgebiet auf übergeordneter Planungsstufe sowie **Verbesserung der Klimafunktionen** als Winterthurs umgebender Entlastungsraum.
- **Förderung der Biodiversität** durch räumliche Entflechtung von Erholung und Naturschutz.

Prioritäre Aufgaben

- Berücksichtigung der Landschaftszerschneidung durch Infrastrukturen in den Überarbeitungen der kommunalen und regionalen Richtplanung.
- Überprüfung des kommunalen Waldvorrangnutzungsplans. Berücksichtigung von aktiven wie ruhigen Wäldern (z.B. Brüelberg, Wolfensberg, Lindberg, Heiligberg) sowie der «Waldgeprägten Wildness» (Linsental, Eschenberg).
- Aktualisierung des städtischen Landwirtschaftskonzeptes: Förderung naturnaher und ökologischer Bewirtschaftungsformen auf stadteigenen Bauernhöfen.
- Weiterführung und -entwicklung der Vernetzungsprojekte sowie weiterer Projekte unter Einbezug der Landwirtschaftsbetriebe (z.B. massstabsgerechte Landschaftsentwicklungskonzepte).
- Bezeichnung und Förderung von Naturvorranggebieten.



Teilbild Winterthur betrachtet die stadtumgebende Landschaft als Landschaftspark («Regiopark») und sichert und entwickelt diese als Ausgleich für die wachsende Stadt

Landschaftsräume

- Zahmer Wald
- Waldgeprägte Wildness
- Naturräumliche Erholungslandschaft
- Multifunktionale und naturnahe Wälder
- Kulturlandschaft mit nachhaltiger Landwirtschaft und Mehrwert zur Erholung
- Landwirtschaftsflächen mit besonderen Aufwertungspotenzialen
- Städtische Bauernhöfe
- Regionale Landschaftsbezüge
- Überwindung von infrastrukturellen Barrieren

Schutzgebiete

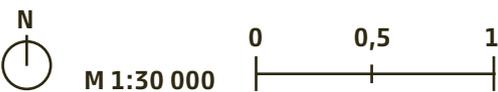
- Natur- und Landschaftsschutzgebiete
- Vernetzungskorridore

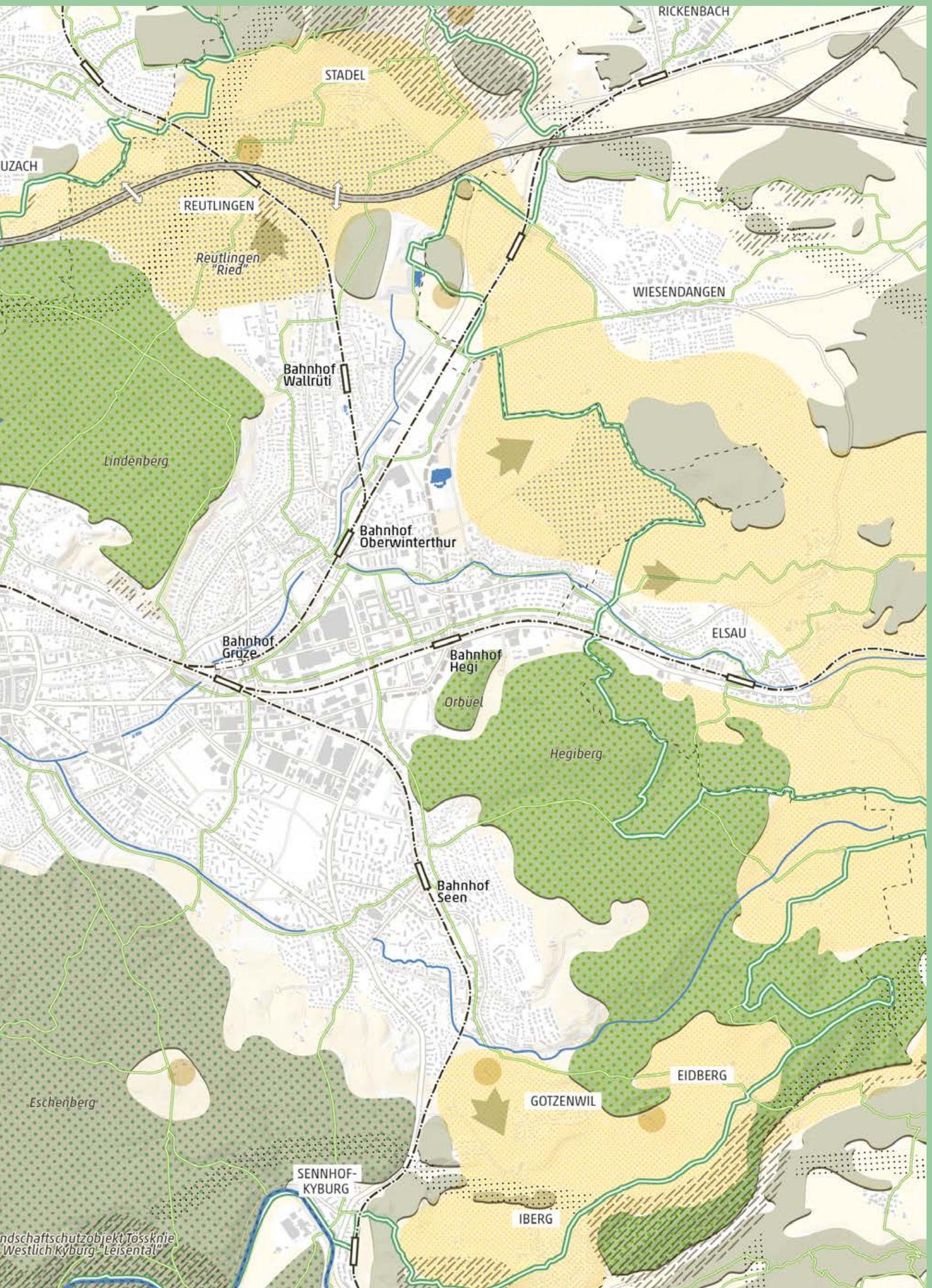
Wege

- Fuss- und Wanderwege
- Rundweg Winterthur

weitere Inhalte

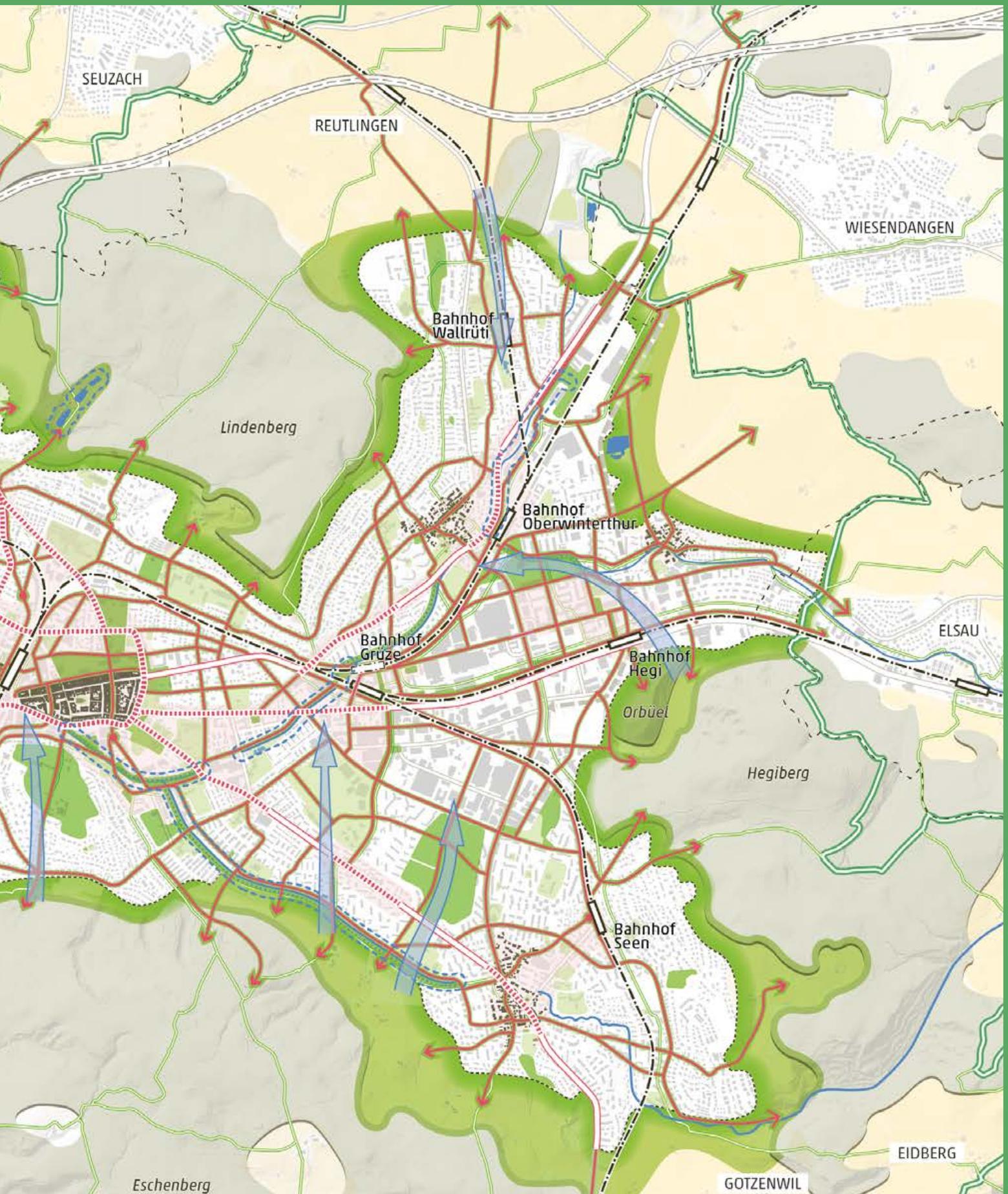
- Fliessgewässer





Winterthur entwickelt seine drei Landschaften





Das Grün-Grau-Blau Netz strukturiert die Stadt im Inneren

Der Stadtrandpark ist Winterthurs grüner Rahmen

Winterthur betrachtet die stadtumgebende Landschaft als Landschaftspark («Regiopark») und sichert und entwickelt diese als Ausgleich für die wachsende Stadt

6

Winterthur setzt Schwerpunkte bei der Entwicklung





6.1

Auwiesen/
Rieterareal

6.2

Zürcherstrasse

6.3

Gleiskorridor und
Hauptbahnhof

6.4

Wissensquartier

6.5

«Grüze Plus»

6.6

Umfeld Bahnhof
Oberwinterthur

6.7

Stadtrandpark

6.8

Zentrum Wülflin-
gen

6.9

Schützenwiese
und Brüelberg

6.10

Allmend Grüze-
feld

6.11

Erholungsgebiet
Rosenberg

«Winterthur 2040» formuliert Zielvorstellungen für die weitere bauliche Entwicklung der Stadt. Diese können nicht alle auf einmal angegangen werden. Zudem sind manche Themen zeitlich dringlicher oder mit bereits laufenden Planungen gekoppelt. Daher müssen eine **Priorisierung und eine räumliche Fokussierung** in der Umsetzung erfolgen. Dazu werden sechs Räume im urbanen Rückgrat und fünf Gebiete der Freiraumentwicklung definiert. Sie werden im Folgenden als **Schwerpunkträume** bezeichnet. Diese zeichnet aus, dass dort viele Entwicklungen und Fachthemen mit jeweils unterschiedlicher Gewichtung zusammenkommen. Sie sind für die weitere Entwicklung von Winterthur **von strategischer Bedeutung**.

Die Festlegung der Schwerpunkträume im urbanen Rückgrat bedeutet nicht, dass in anderen Teilen des Rückgrats und der Stadt «nichts» passiert. Auch dort werden Projekte und Massnahmen im Sinne von «Winterthur 2040» umgesetzt [-> siehe Kapitel 4.1.](#)

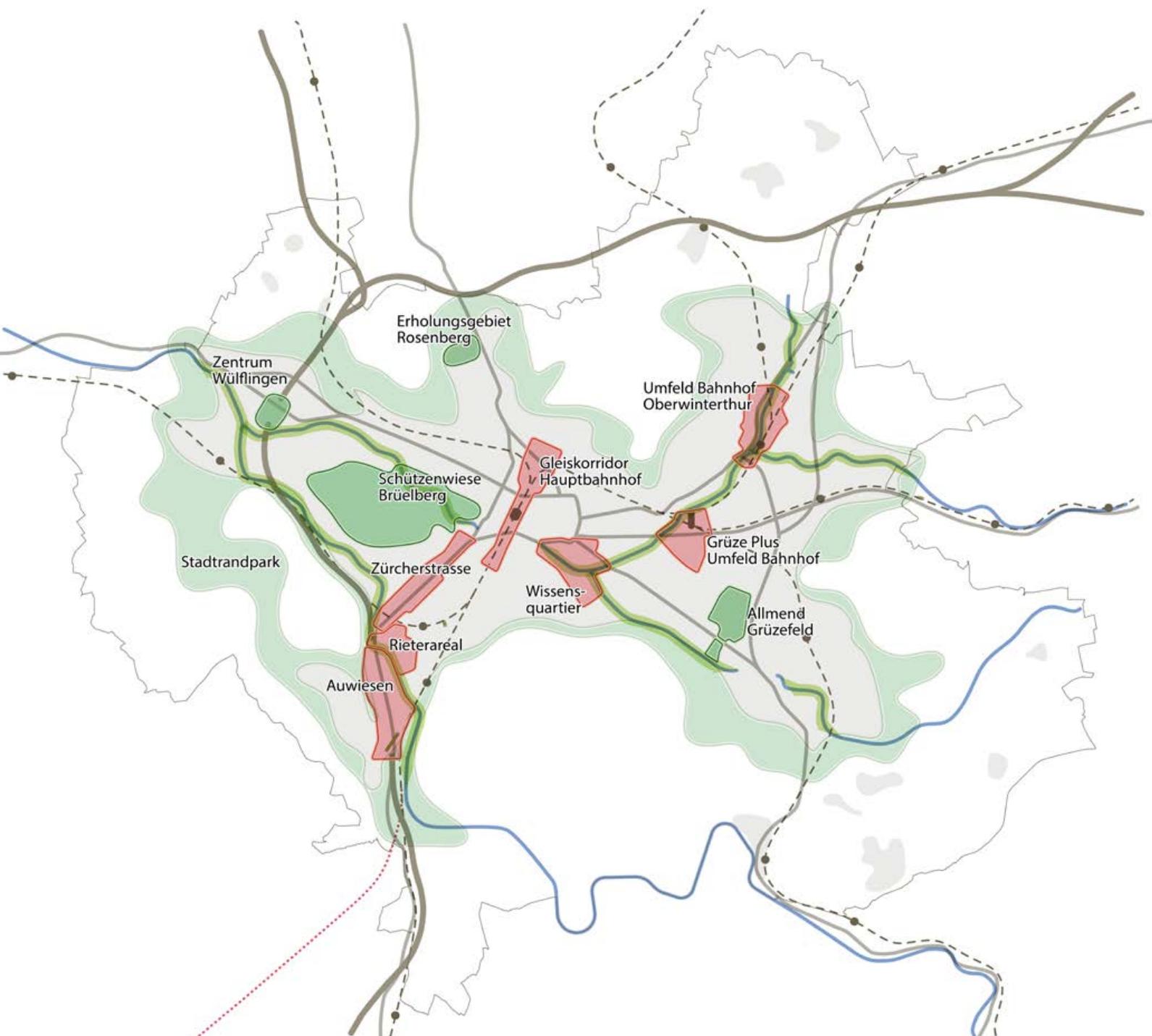
- Auwiesen/Rieterareal
- Zürcherstrasse
- Gleiskorridor und Hauptbahnhof
- Wissensquartier
- «Grüze Plus»
- Umfeld Bahnhof Oberwinterthur

In den sechs Schwerpunkträumen stehen komplexe Planungsprozesse und Steuerungsaufgaben an. Diese Räume müssen vertieft und integriert betrachtet werden. Es ist zu erwarten, dass die umzusetzenden Projekte und Massnahmen besondere Synergieeffekte für eine positive Entwicklung des Gebietes entfalten. Sie unterscheiden sich bezüglich Zeitraum einer Entwicklung wie auch hinsichtlich ihrer thematischen Herausforderungen.

Neben den sechs Schwerpunkträumen im urbanen Rückgrat, bei denen der Freiraum eines von mehreren wichtigen Themen darstellt, sind im Folgenden fünf weitere Räume benannt, die aus der Perspektive der Freiraumentwicklung hohe Relevanz haben und – rechtzeitig zu den sich dort abzeichnenden Entwicklungsthemen – prioritär angegangen werden sollen. In diesen Räumen soll die städtebauliche Dynamik unter anderem genutzt werden, um Defizite in der bisherigen Flächenverteilung zu prüfen, verfügbare Freiräume bei Bedarf neu zu ordnen, aber auch um die Zugänglichkeiten zu verbessern.

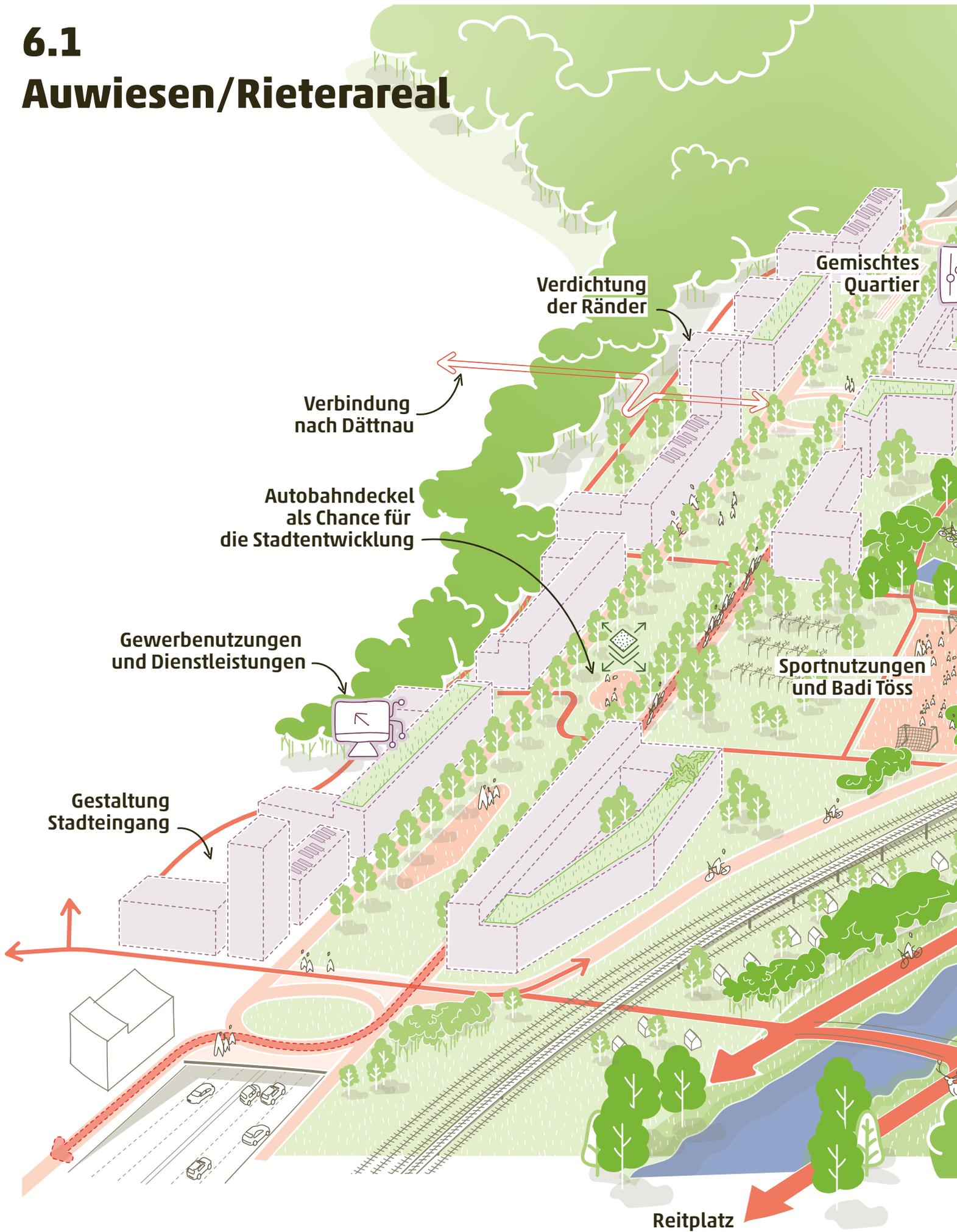
Für die Freiraumentwicklung werden in den nächsten Jahren fünf Schwerpunkträume eine besondere Rolle spielen.

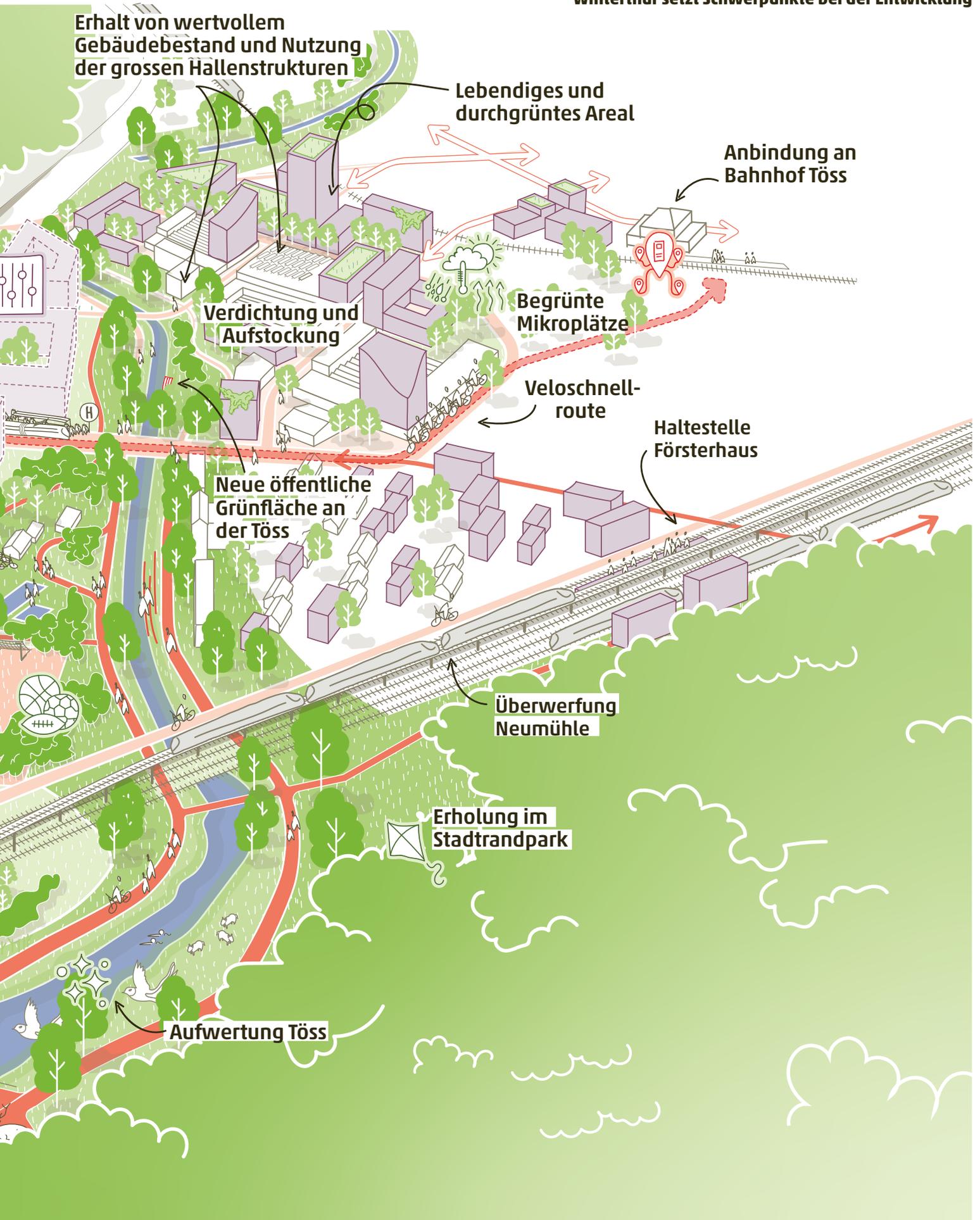
- Stadtrandpark
- Zentrum Wülflingen
- Schützenwiese und Brüelberg
- Allmend Grüzefeld
- Erholungsgebiet Rosenberg



Übersicht der Schwerpunkträume

6.1 Auwiesen/Rieterareal





Erhalt von wertvollem Gebäudebestand und Nutzung der grossen Hallenstrukturen

Lebendiges und durchgrüntes Areal

Anbindung an Bahnhof Töss

Verdichtung und Aufstockung

Begrünte Mikroplätze

Veloschnellroute

Haltestelle Försterhaus

Neue öffentliche Grünfläche an der Töss

Überwerfung Neumühle

Erholung im Stadtrandpark

Aufwertung Töss

Bereich Auwiesen

(links und rechts der Autobahn):

Der heutige Verlauf der Autobahn A1 entfaltet eine **enorme Trennwirkung** zwischen dem Quartier Töss bzw. der Kernstadt und Dätt nau und erzeugt eine **hohe Lärmbelastung**. Die Randbereiche sind gewerblich genutzt und wenig dicht bebaut. Das gesamte Gebiet ist stark durch die autoorientierte Planung geprägt und entlang der Autobahn siedelten sich entsprechende Nutzungen an. Städtebau-lich werden keine Akzente gesetzt. Erst im Bereich der Bahnunterführung auf Höhe der Klosterstrasse hat man das Gefühl, in der Stadt anzukommen. Das Tössufer ist nur auf der linken Flussseite öffentlich zugänglich und beschränkt sich im Wesentlichen auf einen Fuss- und Veloweg. Südlich der Auwiesenstrasse schliesst sich das Schwimmbad an. **Die Töss ist durch die Autobahn und ihre Abfahrten kanalisiert und überbaut**. In diesem Abschnitt sind auch die gewässerbegleitenden Uferräume und Wege unterbrochen. Die Wegverbindungen und die freiräumliche Anbindung an die Töss in Richtung Reitplatz und nach Dätt nau sind stark verbesserungswürdig. Der Bau des Brüttenertunnels und die zugehörigen Infrastrukturausbauten werden die Freiraumsituation zusätzlich erschweren.

Gelingt es im Zuge des Ausbaus der Autobahn durch Massnahmen **eine Minderung der Trennwirkung der A1 und eine Reduzierung der Lärmeinträge** zu erreichen (z.B. durch Tieferlegung, (Teil-)Überdeckung, Neuorganisation der Abfahrten), entstehen für diesen Teil der Stadt auf lange Sicht enorme Entwicklungsmöglichkeiten. Es bietet sich die **einmalige Chance, diesen Raum langfristig neu zu denken**, insbesondere wenn dieser mit der Entwicklung des Rieteraeals zusammen gedacht wird. In jedem Falle ist für die Entwicklung des Gebietes eine ausgezeichnete Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr mit zu planen. Eine allfällige S-Bahn Haltestelle Försterhaus könnte für die Entwicklung

des Gebietes Auwiesen zu einem bedeutenden Standortvorteil werden (Gehdistanz zu Rieterareal ca. 500m), insbesondere wenn diese mit dem Stadtbus verknüpft ist. Die Entwicklung dieses Gebietes ist eine langfristige Perspektive. Allerdings erfordern die aktuellen Entwicklungen ein vorausschauendes Handeln, um die Rahmenbedingungen einer zukünftigen Beplanung günstig zu setzen.

Auwiesen

Zielsetzungen

- **Neue Möglichkeiten der Stadtentwicklung** (durch Innenentwicklung) in Bezug auf städtebauliche Qualität, höhere Dichten und ein grösseres Nutzungsspektrum.
- Gestaltung eines **attraktiven Stadteingangs und Adressbildung** der Stadt gegenüber Ankommenden und Vorbeifahrenden.
- **Durchgehende Aufwertung der Töss** als Natur- und Erholungsraum → *Leitbild Naherholung Töss*.
- Platz für **neue Sportnutzungen** (Sportcluster mit Schwimmbad Töss und Reitplatz) und allenfalls für ein zweites Hallenbad.
- **Verbesserung der Fuss- und Veloverbindungen** insbesondere nach Dättnau und Steig mit Begrünung und Beschattung sowie Verbesserung der Erreichbarkeit des Reitplatzes.
- Die Entwicklung des Gebietes ist an eine sehr gute Anbindung mit dem ÖV zu koppeln (Stadtbus und gegebenenfalls Verknüpfung mit einer potenziellen Haltestelle Försterhaus).

Massnahmen

- Fachliche und politische **Überzeugungsarbeit** (Networking, Lobbying etc.) für einen stadtverträglichen A1-Ausbau.
- **Erarbeitung eines Masterplans** zur Steuerung der langfristigen Entwicklung des Gebiets Auwiesen («Winterthur Süd»).
- **Erschliessung mit dem städtischen Busnetz** und gute Erreichbarkeit sowie Einbindung der S-Bahnhaltestelle Töss als wichtige Voraussetzung für Gebietsentwicklung.
- **Prüfung** des Fahrgastpotenzials einer S-Bahn-Haltestelle Försterhaus unter Berücksichtigung der Entwicklungspotenziale Auwiesen/Rieterareal/Neumühle.
- **Planung im Portalbereich Brüttenertunnel** unter Berücksichtigung Einbindung Reitplatz und damit zusammenhängender Aufgaben, wie Sicherung Fusswegverbindungen und Veloschnellrouten.
- Entwicklung von Freiräumen auch in Arbeitsplatzgebieten, Entsiegelung, Schaffen von Mikroplätzen und klimaangepassten Freiräumen.
- **Verbesserung Biotopverbund** zwischen den Grünräumen.

Rieterareal

Das Areal der Firma Rieter ist eines der geschichtsträchtigsten Firmengelände der Stadt. Winterthurs Industriegeschichte ist stark mit diesem Ort verbunden, prägend für den Standort sind insbesondere die grossen Hallenstrukturen. Es befinden sich einige inventarisierte Gebäude auf dem Grundstück, wie die Wasserkraftwerke, die ehemalige Klostermühle oder das Kantinegebäude. Teile des Areals sind zudem im Bundesinventar für schützenswerte Ortsbilder (ISOS) mit Erhaltungsziel A (Substanzerhalt) aufgeführt.

Das bislang weitgehend abgeschlossene Firmenareal bildet eine Barriere zwischen dem Quartier Töss und der Töss. Baustrukturell besteht ein grosser Unterschied zwischen der nordöstlich und südlich angrenzenden kleinmassstäblichen Quartiersbebauung und den grossvolumigen Fabrikbauten.

Das Areal ist mit Ausnahme einer grösseren Teilfläche entlang der Töss fast vollständig versiegelt und ohne nennenswerten Baumbestand. Dementsprechend ist es eine Hitzeinsel, die sich in heissen Perioden sehr stark aufheizt → *Rahmenplan Stadtklima*. Das Tössufer ist in diesem Bereich nicht öffentlich zugänglich.

Das Areal ist gut mit dem MIV erschlossen, als ÖV-Anbindung dient der Bus. Der aktuell nur im Halbstundentakt bediente Bahnhof Töss ist in Fussdistanz erreichbar. Damit die Entwicklung des Gebiets mit einer hohen Arbeitsplatzdichte nicht zu einem starken Anstieg des MIV führt ist die bessere Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr eine wichtige Voraussetzung. Dies betrifft sowohl den Bus, als auch die Anbindung an den Bahnhof Töss (und gegebenenfalls eine zukünftige Haltestelle Försterhaus) zu Fuss und mit dem Velo. Das Mobilitätsverhalten der zukünftigen Nutzerinnen und Nutzer ist auch über das Angebot an Parkierungsflächen und

die Veloinfrastruktur zu steuern. Neue Sharing-Angebote und Mobilitätskonzepte sind mitzudenken.

Für die zukünftige Entwicklung der Gesamtstadt spielt das Areal eine wichtige Rolle. Es ist eine der (vorerst) **letzten grossen industriellen Transformationsflächen**, die in die Stadt integriert sind.

Rieterareal

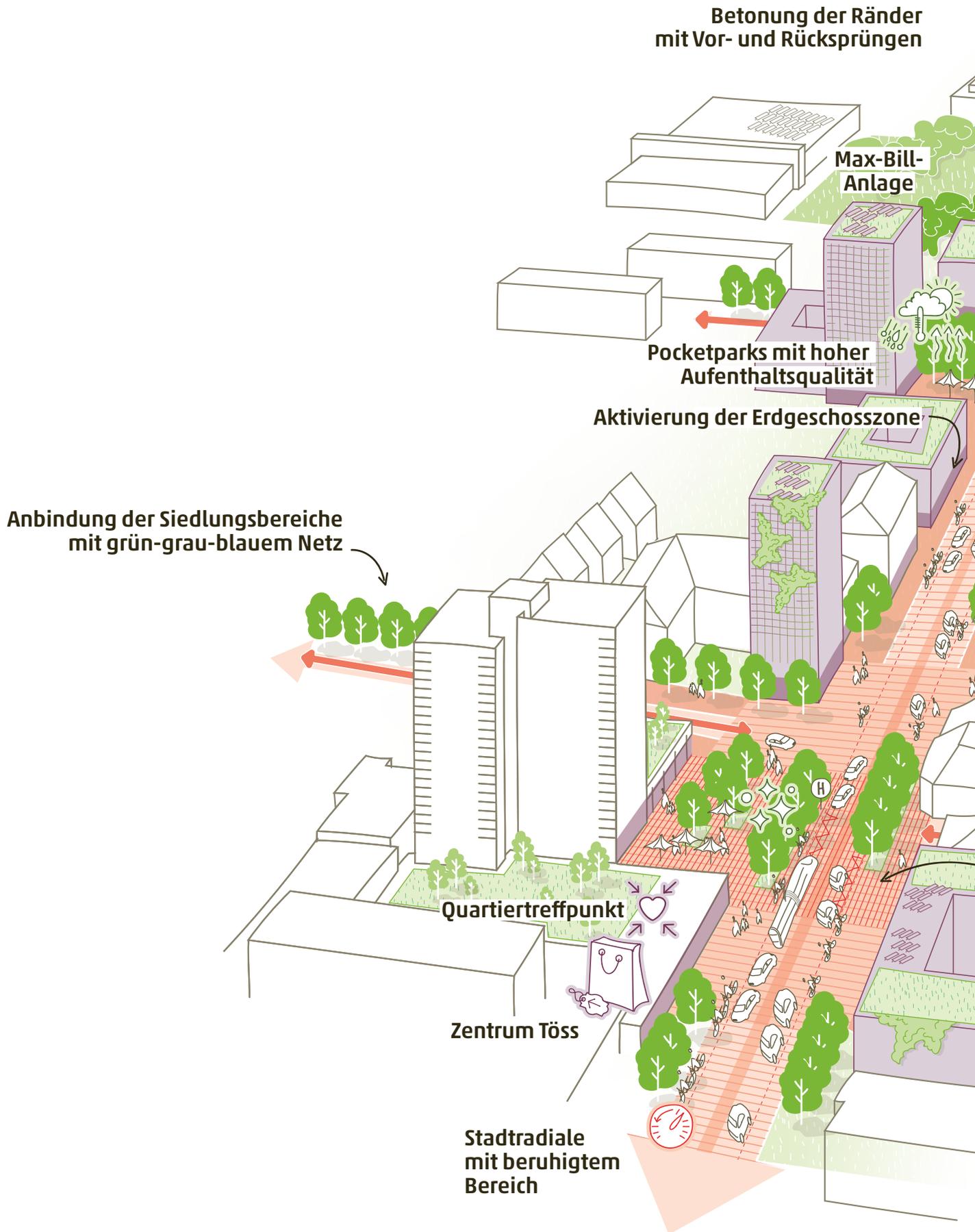
Zielsetzungen

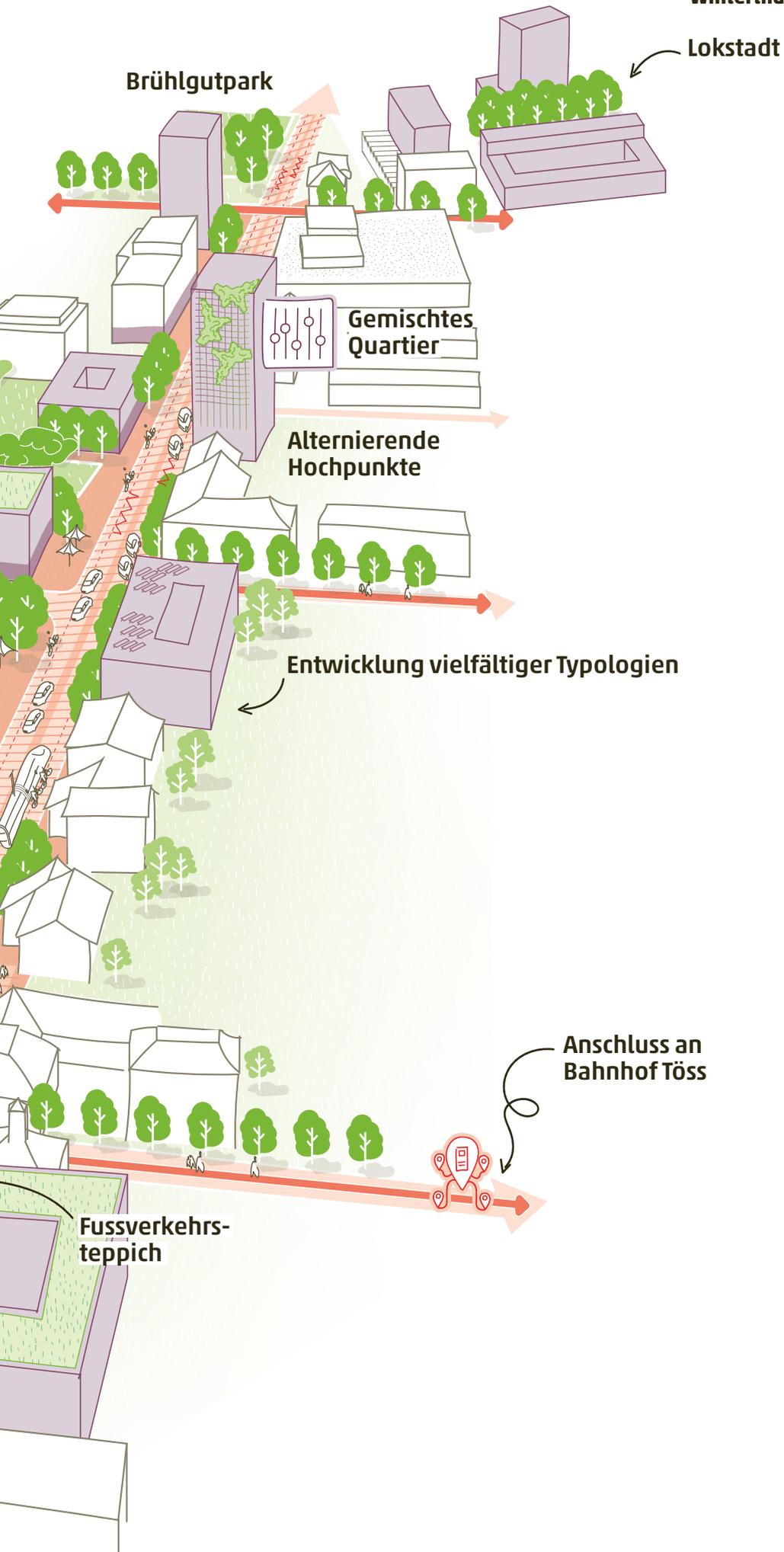
- Es wird eine **hohe Nutzungsdichte** mit **Schwerpunkt auf vielfältige Arbeitsplatznutzungen** angestrebt.
- Profilierung als **moderner Industrie- und High-Tech-Standort** (Forschung und Entwicklung, moderne Produktion).
- Weitere denkbare und nachfrageabhängige Nutzungen sind: Dienstleistungen, Büros, Co-Working und ergänzende Nutzungen zur Belegung, wie Gastronomie, Hotellerie, Sport (gegebenenfalls auch auf Hallendächern bei Neubauten), soziale Infrastrukturen (Kita, Quartierräume).
- **Wohnnutzungen in den Übergangsbereichen** zu den angrenzenden Wohnquartieren partiell denkbar.
- **Integration der historischen Gebäudesubstanz.**
- **Hochpunkte** sind im Rahmen konkreter Planungen möglich → *Höhenentwicklungskonzept*.
- **Öffnung Gelände** und Schaffung einer **Durchlässigkeit zwischen Quartier und Tössraum**, insbesondere für Fuss- und Veloverkehr.
- Schaffung von öffentlich zugänglichen und baumbestandenen (Mikro-) Plätzen.
- **Verringerung Versiegelung** und Begrünung/ Verschattung durch Bäume, grüne Fassaden und Dächer.
- Entwicklung einer **grosszügigen öffentlich zugänglichen Grünfläche entlang der Töss**.
- **Gute Anbindung an den ÖV-Hochleistungskorridor.**

Massnahmen

- Festlegung von Leitplanken für die weitere Entwicklung als innovatives Arbeitsplatzquartier gemeinsam mit der Grundeigentümerin. Unter Berücksichtigung von übergeordneten Aspekten, wie Quartiersvernetzung/Durchlässigkeit, Inszenierung Klostermühle, Aufwertung des Aussenraums durch kleinere Interventionen, wie Mikro-Plätze, etc.
- Entwicklung eines öffentlichen Parks entlang der Töss → *Leitbild Naherholung Töss*.
- Verankerung künftige Ausrichtung / Positionierung als Teil des Schwerpunktraums Auwiesen im → *kommunalen Richtplan*.

6.2 Zürcherstrasse





Die Zürcherstrasse ist eine der wichtigsten Zufahrtsstrassen nach Winterthur. Sie ist **bedeutender Teil des ÖV-Hochleistungsnetzes** und bildet **städtebaulich den Auftakt nach Winterthur**. Sie ist heute stark durch die Belastungen des MIV und einen wenig attraktiven öffentlichen (Strassen-) Raum geprägt. Ein städtebauliches Prinzip und durchgängige stadträumliche Qualitäten sind nicht erkennbar.

In einigen Bereichen gibt es publikumsbezogene Erdgeschossnutzungen. Die vielfältige, teilweise in die Jahre gekommene Bausubstanz, teilweise wenig ausgenutzte Grundstücke und die gute Erschliessungsqualität mit dem ÖV verdeutlichen das Entwicklungspotenzial.

Die Zürcherstrasse soll zu einem **urbanen Stadt-raum** werden, der als wichtiger ÖV-Korridor die Anforderungen einer zukunftsfähigen Mobilität erfüllt, **eine hohe Dichte und städtebauliche Qualitäten** aufweist, **vielfältige Nutzungen** sowie **belebte Erdgeschosse** zulässt und **qualitätsvolle Aussenräume** besitzt. Um dies zu erreichen, wird ein städtebauliches Prinzip vorgeschlagen, welches durch einen beidseitigen Wechsel aus strassenbegleitender Bebauung und markanten rückspringenden Gebäuden gekennzeichnet ist. Dies führt zu einer vielfältigen Raumstruktur mit kleinen, baumbestandenen Platzräumen und Nischen. Im Strassenraum wird der ÖV konsequent bevorzugt. In Abschnitten, in denen aufgrund der Nutzungen oder wichtiger Wegebeziehungen viele Personen die Strasse queren, wird dies durch eine entsprechende Gestaltung des Strassenraums unterstützt → *siehe Kapitel 2.2 und Kapitel 3*. Wo mit vertretbarem Aufwand machbar, wird die Zürcherstrasse auch durch strassenbegleitende Bäume aufgewertet.

Zürcherstrasse

Zielsetzungen

- Erhöhen der baulichen Dichte und der Nutzungsvielfalt (Wohnen, Büro, Dienstleistungen, Handel, Gastronomie, ...).
- Zulassen von **Hochpunkten** unter Beachtung einer gesamträumlichen Konzeption
→ siehe Höhenentwicklungskonzept: Stadträumlich alternierende Stellung der Hochpunkte, grosse Aufmerksamkeit auf die Erdgeschosse und Gebäudevorzonen.
- Ausbilden von **Gebäuderücksprüngen und Mikroplätzen** (keine harte Baulinie entlang der gesamten Strasse).
- Gestaltung des Strassenraumes von Fassade zur Fassade, d.h. Einbezug der privaten Vorzonen in die Gestaltung des Strassenraumprofils. Dabei sind die privaten Eigentümerinnen und Eigentümer in die Verantwortung zu nehmen.
- **Verschattung** durch strassenbegleitende Bäume wo machbar und sinnvoll auch auf privaten Flächen und unabhängig von einem Alleinprinzip.
- **Attraktive Räume für Fussgängerinnen und Fussgänger** an den Vorzonen.
- **Gute Querungsmöglichkeiten** bei den Abschnitten mit einer hohen publikumsbezogenen Nutzung und an den Zentrumsbereichen.
- Schaffung quartierverträglicher städtebaulicher Übergänge vom Schwerpunktraum Zürcherstrasse in die angrenzenden kleinteiligen Quartiere.
- Ausbildung von **flexibel nutzbaren Erdgeschosszonen**, um die Voraussetzungen für einen lebendigen Strassenraum zu schaffen.
- **Konsequente Priorisierung und Sicherstellung eines flüssig fahrenden ÖV** (Verkehrssteuerung, gegebenenfalls auch durch Aufgabe von Abbiegebeziehungen).

Massnahmen

- Beschrieb und Verankerung der künftigen Ausrichtung des Schwerpunktraumes im kommunalen Richtplan.
- Überprüfung der Zonenplanbestimmungen in Hinblick auf Aussagen über Qualität von Bauten und Freiräumen in Zentrumszonen sowie Erdgeschossnutzungen entlang der Zürcherstrasse.
- Anpassung der Baulinien im Pflichtbaulinienebereich (Zentrumszonen), gegebenenfalls durch Studie zu prüfen.
- Weitere Priorisierung des ÖV.
- Verkehrssteuerung und Geschwindigkeitsanpassung, Anpassung des Strassenquerschnitts als attraktiver Stadtraum.

6.3 Gleiskorridor und Hauptbahnhof





Wie die Testplanung zum Gleisraum Stadtmitte im Jahr 2017 und die laufende Entwicklungsplanung Bahnhof zeigen, wird mit der erwarteten weiteren Zunahme der Fahrgäste ein Ausbau vom Hauptbahnhof und Busbahnhof im Zeithorizont nach 2045 notwendig. Mit diesen Ausbauten gilt es, die markant steigenden Passagierbewegungen und Umsteigebeziehungen gut zu organisieren, insbesondere zwischen Bahn und Bus. In diesem Zuge werden auch die Bushaltestellen und -linienführungen im Umfeld des Hauptbahnhofs neu organisiert → [siehe Kapitel 3.5](#). Zentral ist ebenfalls die Abwicklung des fahrenden und ruhenden Veloverkehrs als wichtiger Zubringer für den ÖV sowie eine hohe Qualität der Fussgängerbereiche rund um den Bahnhof → [siehe Kapitel 3.3](#). Dabei sind die verschiedenen Verkehrsarten unter Berücksichtigung einer guten stadträumlichen Gestaltung aufeinander abzustimmen. Eine intelligente Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger und eine intuitive Benutzbarkeit machen den Hauptbahnhof zur zentralen Mobilitätsdrehscheibe der Stadt.

Der Hauptbahnhof ist einer der Hauptankommensorte von Winterthur und damit auch eine wichtige Visitenkarte der Stadt. Deshalb ist eine hohe Gestaltungsqualität dieses zentralen Stadtraums von besonderer Bedeutung. Der Bahnhof soll zu allen Seiten präsent, einladend und zugänglich sowie in die städtebaulichen Sichtachsen eingebunden sein.

Unabhängig davon sind rund um den Bahnhof grössere bauliche Entwicklungen absehbar: Mit den SBB-Neubauten auf dem Esse-Areal und dem Stellwerk 2 sind zwei gleisnahe Bauvorhaben in der Realisierungsphase. An der Schaffhauserstrasse plant eine private Bauherrschaft ein Hochhaus. Das Lindareal befindet sich in der Planungsphase zur langfristigen Transformation zu einem lebendigen Stadtquartier. Für den Ausbau des Kantonsspital Winterthur liegt ein kantonaler Masterplan vor, der

die Möglichkeiten der baulichen Verdichtung prüft. Für das Areal Vogelsang Nord ist ein städtebauliches Potenzial ausgewiesen. Diese Projekte haben grosse stadträumliche und verkehrliche Auswirkungen auf die Erschliessung und Nutzungen im Gleisraum. Bei all diesen Bauvorhaben steht im Vordergrund, für die bestens mit dem ÖV erschlossenen Lagen eine hohen bauliche und Nutzungsdichte zu realisieren sowie eine gute städtebauliche Fassung der angrenzenden Stadträume und des Gleisfeldes zu erzielen. Dabei kann partiell auch in die Höhe gebaut werden. Eine hohe Qualität dieser Bausteine in Architektur und Freiräumen ist an dieser zentralen Position unabdingbar → [siehe Kapitel 2.2](#). Die städtebauliche Qualität dieser Baufelder trägt auch zu einer guten Aussenwahrnehmung der Stadt von der Bahnseite aus bei.

Eine weitere zentrale Zielsetzung ist eine gute Vernetzung der bestehenden Quartiere und zukünftigen Bausteine über die Gleise für den Fuss- und Veloverkehr. Dies soll erreicht werden über neue Brücken im Bereich der unteren Vogelsangstrasse und vom Hauptbahnhof auf das Lindareal und weiter zum Kantonsspital, sowie durch die neuen Personenunterführungen am Hauptbahnhof.

Für die zukünftige Abwicklung der eines Güterumschlags über die Bahn sind im Gleiskorridor Flächen für einen Güter-Cityhub als Teil des städtischen Versorgungssystems zu sichern.

Gleiskorridor und Hauptbahnhof

Zielsetzungen

- Beschrieb und Verankerung der künftigen Ausrichtung / Positionierung des Schwerpunktraumes im kommunalen Richtplan.
- **Hauptbahnhof mit Gesichtern/Empfangsorten auf alle Seiten**, neue Kopfzugänge zu Perons insbesondere von der Südseite, Aufwertung und Stärkung der Stadträume im Umfeld Bahnhof mit dem künftigen Bahnhofausbau und dem stark steigenden Personenaufkommen.
- **Neuorganisation und städtebaulich verträgliche Ausgestaltung der Bushaltestellen und –linienführung** im Umfeld des Hauptbahnhofs.
- Aufzeigen der Funktionen der verschiedenen Achsen für Bus und Velo; MIV-Verkehrsorganisation im Bereich der nördlichen Innenstadt (Museumsstrasse / St.Georgen-Strasse). Prüfung des Spielraums für eine **Abklassierung der kantonal klassierten Museumstrasse** und neue Nutzung als Bus- und Velo-Trasse.
- Technikumstrasse als Scharnier zwischen Altstadt, Hauptbahnhof, möglichem Kopfbahnhof Vogelsang- und Wissensquartier aufwerten.
- Abstimmung der verschiedenen Verkehrsarten unter Berücksichtigung einer guten stadträumlichen Gestaltung.
- Ausdehnung «Fussverkehrsteppich» um **Hauptbahnhof**.
- Raumsicherung für einen Güter-City-Hub im Gleiskorridor als Teil des städtischen Versorgungssystems.

6.4 Wissensquartier





Der Schwerpunkt «**Wissensquartier**» steht für den Stellenwert, den die höhere Bildung in Winterthur hat (insbesondere die ZHAW und Sekundarstufe II). Mit der expliziten Benennung soll dieser Stellenwert nach Aussen getragen und **als Marke** etabliert werden.

Angestrebt wird eine **sehr gute stadträumliche Integration und Belebung** des Gebiets zwischen Technikum und Zeughaus (Technikumstrasse und Unterer Deutweg sowie Tösstalstrasse und Langgasse). Dieses Gebiet beinhaltet einen grossen Anteil von Zonen für öffentliche Bauten und viele Liegenschaften im Besitz der öffentlichen Hand. Vor allem auch Bildungseinrichtungen, die in den nächsten Jahren neu und/oder ausgebaut werden.

Stadträumlich steht insbesondere die **Platzierung und Adressierung von Neubauten**, sowie die **gute Gestaltung und Vernetzung der öffentlichen Räume** im Vordergrund. Das Technikum mit seinem Vorbereich ist prominent an der Technikumstrasse platziert und von der Altstadt aus wahrnehmbar. Mit der Weiterentwicklung zum Campus T wird das Technikum ausgebaut und erhält einen attraktiven Aussenraum. Nebst der **verbesserten Durchwegung** des Areals wird damit auch der südliche Promenadenring mit einem weiteren wichtigen Baustein ergänzt. Zukünftig wird angestrebt, auch die anderen Bildungseinrichtungen z.B. die Berufsfachschule (BFS), die Kantonsschule Büelrain oder neu entstehende Einrichtungen besser untereinander und mit der Innenstadt zu verbinden und zu adressieren. So entsteht ein **Verbund aus unterschiedlichen und hochwertigen Freiräumen**, der die öffentlichen Bauten und **Bildungseinrichtungen zu einem selbstverständlichen und lebendigen Teil der Stadt** und des Quartiers werden lässt. Sie bieten dabei beste Bedingungen für Schülerinnen und Schüler, Auszubildende, Studierende und Lehrende, auch ausserhalb der Unterrichts- und Lehrzeiten.

Darüber hinaus können ergänzende Angebote zu einer **ganztäglichen Belebung** und **höheren Nutzungsdichte** beitragen. Dies können bildungsbezogene Dienstleistungen, Räume für Hochschul-Spin-offs und Start-ups, Sport und Freizeitnutzungen, Werkstätten, Co-Working Spaces, Gastronomie, Kinderbetreuungseinrichtungen oder Wohnangebote (auch temporäre) für Studierende sein.

Städtebauliches Entwicklungspotenzial besteht insbesondere im Dreieck Reitweg-Zeughausstrasse-Kehrackerstrasse sowie längerfristig auf dem Zeughausareal selbst. Geprüft werden soll auch eine Teilüberbauung und Aufwertung des Teuchelweiherplatzes. Auch sollte vertieft werden, inwieweit höhere und stadtbildprägende Gebäude platziert werden können → **Höhenentwicklungskonzept**. Für den Quartierscharakter ist insbesondere die Ausbildung der Erdgeschosse und deren Vorzonen von Bedeutung, gerade wenn Bildungseinrichtungen in Zukunft verstärkt mehrfach genutzt und auch für Quartiersnutzungen eine Rolle spielen sollen.

Ein wichtiger Bestandteil von «Winterthur 2040» ist das grün-grau-blaue Netz als innere Struktur der Stadt → **siehe Kapitel 5.1**. Dazu gehören die öffentlichen Grünflächen, Strassen, Wege und Plätze sowie die Gewässerräume von Mattenbach und Eulach mit den begleitenden Grünräumen. Die gewässerbegleitenden Grünräume beinhalten ein erhebliches Aufwertungspotenzial als Bewegungs-, Aufenthalts- und Naturraum. Besonders der Bereich entlang der Eulach am Schulhaus Schönengrund sowie die Uferbereiche an der Ecke Mattenbachstrasse/Zeughausstrasse bieten ein hohes Potenzial. Ein weiteres Potenzial liegt in einem neuen Park als Übergang zum Quartier Breite/Heiligberg sowie im Anschluss an die bestehenden Parkanlagen am Promenadenring um die Altstadt.

Wissensquartier

Massnahmen

- Beschrieb und Verankerung künftige Ausrichtung / Positionierung des Schwerpunktraumes im kommunalen Richtplan.
- Sicherung und Weiterentwicklung der Erkenntnisse aus dem Planungsprozess «Gebietsentwicklung Erweiterung Hochschulstandort und SEK II».
- Weiterentwicklung des Promenadenrings (Verbindung der öffentlichen Räume / Aussenbereiche der Schulbauten).
- Zur Belebung der Erdgeschosszonen und Vernetzung mit den angrenzenden Quartieren werden **ergänzende Nutzungen** angestrebt, die auch **für die angrenzenden Quartiere** von Bedeutung sind (Dienstleistungen, Gastronomie, etc.).
- Prüfung einer Teilüberbauung und **Aufwertung des Teuchelweiherplatzes** im Zusammenhang mit der Entwicklung des Wissensquartiers.
- **Renaturierung Eulach, Gestaltung des Zusammenflusses von Eulach und Mattenbach.**
- Begrünung der Strassenräume mit Alleen (Alleenkonzept).
- **Durchgehender Fussverkehrsteppich vom Wissensquartier bis zur Altstadt/Hauptbahnhof.**
- **Verbesserung der ÖV- und Veloanbindung** des Wissensquartiers an die Altstadt/Hauptbahnhof.

6.5

«Grüne Plus»





Nördlich der St. Gallerstrasse liegt das Entwicklungsgebiet Bahnhofumfeld Grüze, welches sich in den kommenden Jahren stark entwickeln wird. Dort ist eine dichte und hohe Bebauung vorgesehen, mit dem Schwerpunkt auf Dienstleistungs- und Wohnnutzungen (gem. Gestaltungsplan je ca. 50 %). Durch die neue Busquerung und den längerfristigen **Ausbau des Bahnhof Grüze** (zusätzliche Haltestelle Grüze-Nord) entsteht eine **erstklassige ÖV-Erschliessungsqualität**. Diese Entwicklungen werden auch **Impulsgeber** für das Gebiet südlich der St. Gallerstrasse sein.

Das Gewerbegebiet zwischen der St. Gallerstrasse und Industriestrasse ist sehr heterogen bebaut. Dort sind sowohl kleine eingeschossige Hallen und Schuppen in unterschiedlicher Qualität und baulichem Zustand, mehrgeschossige Bürogebäude als auch grössere Hallen und Lagerplätze zu finden. Solche Konglomerate sind in Winterthur sonst selten. Das Gebiet ist fast vollständig versiegelt und ohne nennenswerte Baumbestände. Dementsprechend heizt es sich in heissen Perioden sehr stark auf (Hitzeinsel).

Die zahlreichen Grundstücke sind bebaut und befinden sich zu grossen Teilen in Privateigentum. Transformation und Entwicklung werden daher ein längerfristiger und in Stufen stattfindender Prozess sein. **Die Stadt kann auf ihren eigenen Grundstücken wichtige Impulse setzen.**

Die Perspektive für dieses Gebiet baut zum einen auf dem Gestaltungsplan Umfeld Grüze, zum anderen auf den vorhandenen Strukturen und Qualitäten auf und berücksichtigt die Entwicklungen in den Übergangsbereichen zu den angrenzenden Quartieren. Der öffentliche Gestaltungsplan Umfeld Grüze setzt die Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Bahnhof Grüze zum künftig zweitwichtigsten Bahnhof Winterthurs. Ein wesentliches

Element des Gestaltungsplans ist eine Nutzungsmischung, mit je 50% Wohnen und Arbeiten. Folgende Eigenschaften beschreiben die Zukunftsperspektive südlich der St. Gallerstrasse als kreatives, buntes und belebtes Gewerbequartier:

- **hohe bauliche Diversität** in Höhe und Volumen;
- **hohe Nutzungsvielfalt und -dichte**;
- primär ein Arbeitsplatzgebiet, gegebenenfalls in geringen Anteilen (Sonder-) Wohnformen denkbar. **Schwerpunkt auf Handwerk, urbane Produktion, Kultur und Kreativwirtschaft, City-Logistik, Recycling, Flächen für «gleisaffines Gewerbe»**;
- **ergänzende Nutzungen zur Belebung des Quartiers**: Co-Working, Gastronomie, Hotellerie, Soziale Infrastruktur (Kindertageseinrichtungen), Sport (auch auf Hallendächern);
- Entwicklung von öffentlichen und **baumbestandenen (Mikro-)Plätzen**;
- **Verringerung des Versiegelungsanteils** und Begrünung/Verschattung durch Bäume, grüne Fassaden und Dächer;
- Belebung der Erdgeschosse durch publikumsorientierte Nutzungen an geeigneten Lagen;
- Fördern des Stapelns von Gewerbe, Pilotprojekt auf städtischen Flächen.

«Grüze Plus»

Zielsetzungen

- Starke Impulse durch die Realisierung der Querung Grüze.
- **Attraktive Einbindung der zukünftigen Haltestelle Grüze Nord ins Fuss-, Velo- und Freiraumnetz.**
- **Gestaltung des Bahnhofplatzes Süd** inklusive Fussgänger- bzw. Velounterführung («Kombilösung»); direkte Verbindung von der Personenunterführung entlang Umspannwerk zum neuen Bahnhof Nord.
- **Realisierung einer durchgehenden Veloverbindung aus dem Gebiet Neuhegi über den Bahnhof Grüze in Richtung Zentrum.**
- Zukunftsgerichtete Lösung für den Recyclingbetrieb bei einem sich entwickelnden Bahnhofsumfeld.

Massnahmen

- Beschrieb und Verankerung künftige Ausrichtung / Positionierung des Schwerpunktraumes «Grüze Plus» im kommunalen Richtplan.
- **Masterplanung Umfeld Bahnhof Grüze zusammen mit SBB und weiteren Beteiligten:** Schärfung «Gesamtbild Grüze» hinsichtlich Infrastrukturen und Freiraum, Etappierungen und Zwischennutzungen.
- **Gestaltung der Achse St. Galler- bis Grüzefeldstrasse** bzw. Sportpark Deutweg in der Verlängerung der Busquerung Grüze (Betriebs- und Gestaltungskonzept St. Galler -/Grüzefeldstrasse).
- Freiraumentwicklung in Gewerbequartieren, Entsiegelung von versiegelten Flächen, Mikroplätze, klimaangepasste Freiräume → *Rahmenplan Stadtklima*.
- Verbesserung der Fuss- und Veloverbindungen mit Begrünung und Beschattung.
- Schaffung einer attraktiven Fuss- und Veloverbindung zum Sportpark Deutweg.
- Aufgleisen eines Prozess- und Projektmanagements zur Initiierung einer Quartierentwicklung unter Einbezug der städtischen Liegenschaften inkl. Zwischennutzungen.
- **Raumsicherung für einen Güter-City-Hub** als Teil des städtischen Versorgungssystems im Schwerpunktraum oder im näheren Umfeld.
- **Förderung von Zwischennutzungen** auf den Baustellen-Installationsflächen nach Fertigstellung der Querung.

6.6

Umfeld Bahnhof Oberwinterthur





Der Bahnhof Oberwinterthur ist nach dem Hauptbahnhof und neben den Bahnhöfen Grüze und Seen einer der wichtigsten in Winterthur. Die Direktverbindung nach Zürich, auch die möglichen innerstädtischen Verbindungen und die Umsteigemöglichkeiten auf den Bus, sowie die Lage an der Frauenfelderstrasse und der Veloschnellroute machen das Bahnhofsumfeld in verschiedener Hinsicht zu einem sehr gut erschlossenen und attraktiven Standort:

- als Stadteingang und Adresse;
- als Teil des Quartierzentrums Oberwinterthur;
- als neuer Wohn- und Arbeitsort.

Mit der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze kann die Frauenfelderstrasse entlastet werden.

Der Bahnhof und sein unmittelbares Umfelds weisen zahlreiche Defizite auf, die gleichzeitig aber ein grosses Aufwertungs- und Verdichtungspotenzial bieten:

- mässige Ausstattung des Bahnhofs bezüglich Versorgungseinrichtungen (Kiosk, SBB-Contact-Center);
- wenig dicht bebautes Umfeld;
- grössere unbebaute und wenig bzw. für Parkierung genutzte, stark versiegelte Freiflächen;
- unattraktiver und wenig ansprechender Bahnhofsvorplatz;
- keine Adresse auf Seite Neuhegi;
- unattraktive Verbindung nach Neuhegi (dunkler, schmaler Tunnel mit Treppen) und in der Fortführung ungünstige Wegführung (Verbindung Eulachpark zum Hobelwerkweg);
- Barrierewirkung der Frauenfelderstrasse bezüglich der Verbindung vom Bahnhof zum Ortskern Oberwinterthur oder zum Zentrum Römertor/Schiltwiesenplatz;
- der kanalisierte Riedbach ist kaum erlebbar.

Umfeld Bahnhof Oberwinterthur

Zielsetzungen

- **Vorstellbare Nutzungen:** urbane Wohnformen (inkl. Boardinghouse, Hotel), Dienstleistungen, produzierendes Gewerbe, in begrenztem Umfang auch Einzelhandel.
- **Bauliche Verdichtung** auf den angrenzenden, heute wenig intensiv genutzten Flächen und Parkieranlagen.
- **Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes und Adressierung auf der Südseite.**
- **Mobilitätsdrehscheibe:** Verknüpfung ÖV (Bahn-Bus) und ÖV mit Fuss- und Veloverkehr (gegebenenfalls Leihvelos, Ladestationen für Pedelecs) und Sharingangeboten, Ausstattung mit Serviceangeboten (Paketbox, Bring- und Abholdienste).
- Auf eine städtebaulich verträgliche Ausgestaltung der Bushaltestellen ist zu achten.
- **Bessere An- und Durchbindung nach Neuhegi für den Fuss- und Veloverkehr**, insbesondere durch die Verlängerung der bestehenden Personenunterführung in Richtung Hegifeldstrasse.
- Nutzung des Potenzials des Riedbachs für die Freiraumgestaltung.
- **Verminderung der Barrierewirkung** der Frauenfelderstrasse.
- Entlastung im Rahmen der flankierenden Massnahmen zur Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze.
- **Städtebauliche Ausgestaltung als Stadteingang** und Prüfung von Hochpunkten → *siehe Höhenentwicklungskonzept.*
- Abgleich mit den Immobilien- und Nutzungsentwicklungen am Bahnhof Grüze, um ein Überangebot und Nutzungskonkurrenzen zu vermeiden.
- **Verbesserung der fussläufigen Wegverbindung** zum historischen Ortskern und zum Zentrum Römertor/Schiltwiesenplatz.

Das **zukünftige «Zentrum Oberwinterthur» besteht aus drei Teilen**, die sich atmosphärisch und funktional ergänzen und über einen hochwertigen öffentlichen Raum gut miteinander verknüpft sind: Dem **historischen Ortskern, dem Bereich Römerstrasse/Stadlerstrasse** mit zahlreichen Einkaufs- und Dienstleistungsangeboten (Zentrum Römertor und Schiltwiesenplatz) und dem **Bahnhof Oberwinterthur**.

Heute sind diese drei Teilbereiche nicht als zusammengehörig lesbar und für Fussgängerinnen und Fussgänger wenig attraktiv. Die öffentlichen Räume haben bis auf den historischen Ortskern wenig Aufenthaltsqualität. Durch eine **Erhöhung der baulichen Dichte und der Nutzungsdichte um den Bahnhof** sowie eine **gestalterische Aufwertung der Frauenfelderstrasse und des Bahnhofvorplatzes** kann dieser Verbund hergestellt werden. Dies findet sich auch im Zielbild Fussverkehr in Form der «Fussverkehrsteppiche» und der stadträumlichen Charakterisierung der stadtbildprägenden Achsen wieder → *siehe Kapitel 3.3*.

Der Abschnitt der Frauenfelderstrasse zwischen Stadlerstrasse und Dorfstrasse (mindestens jedoch im Bereich vor dem Bahnhof) sollte stadträumlich und freiraumgestalterisch besonders hervorgehoben werden (z.B. Temporegime, Querungshilfen, eventuell durch Belagswechsel). Dies kann durch die Positionierung von neuen Gebäuden und durch die Entlastungswirkung der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze unterstützt werden. Der **Bahnhofsbereich Oberwinterthur ist ein wichtiger Stadteingang**: Für die Ankommenden aus Richtung Nord-Osten von der Autobahn mit dem MIV, für Velos auf der Veloschnellroute und für die Reisenden, die mit dem ÖV nach Oberwinterthur kommen. Neben der Ausgestaltung des Strassenraums und Bahnhofvorplatzes, kann dieser Bereich auch durch eine

städtebauliche Ausformulierung zu einer «Adresse» von Winterthur werden (Hochpunkte).

Eine höhere Ausnutzung der Grundstücke rund um den Bahnhof trägt mit dazu bei, künftiges Wachstum stadtvträglich aufzunehmen und einen Grossteil der neu entstehenden Mobilitätsbedürfnisse über den ÖV und Fuss- und Veloverkehr abzudecken. Das Potenzial der S-Bahn als innerstädtisches Verkehrsmittel kann noch besser genutzt werden.

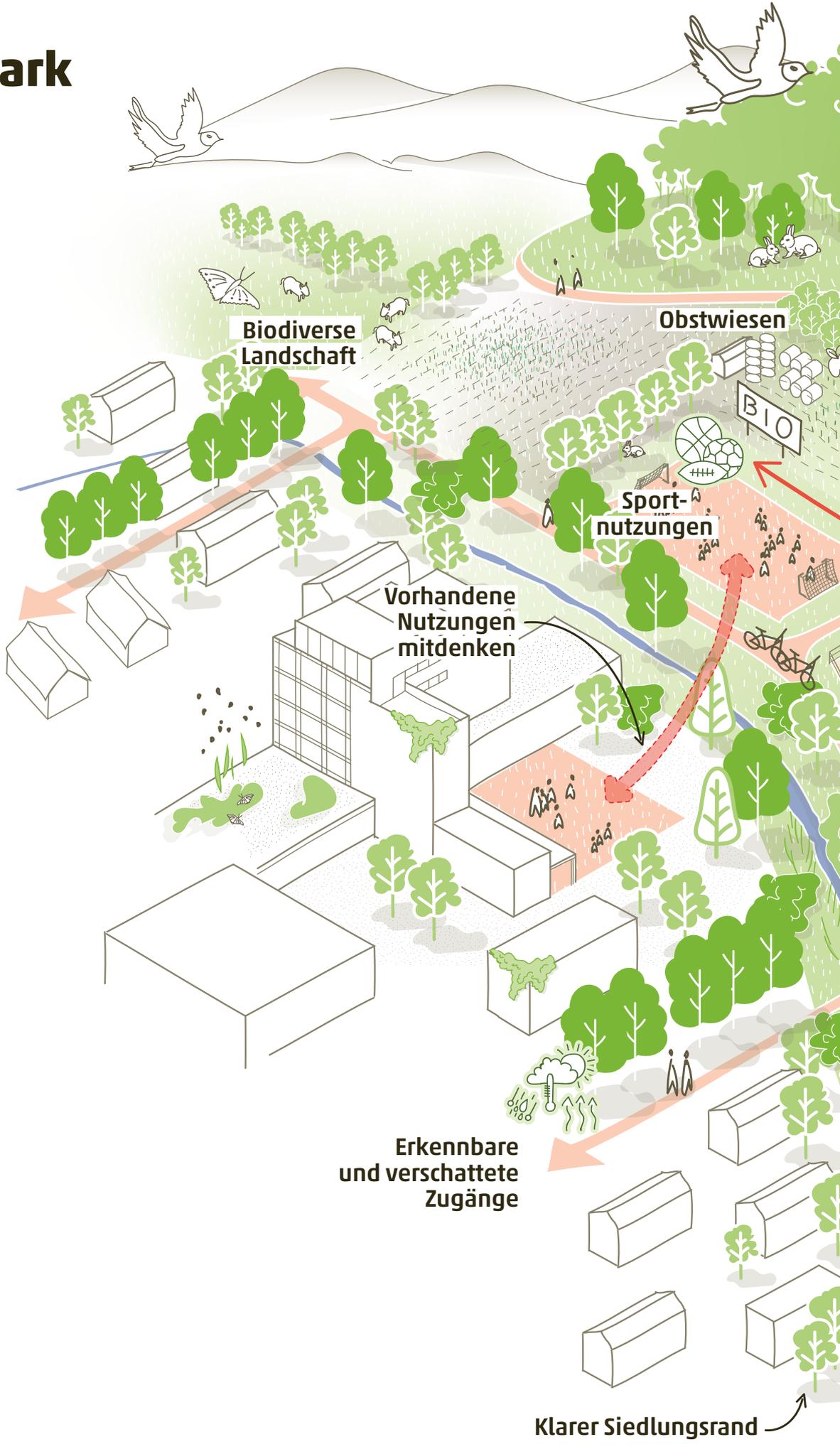
Bei der Entwicklung ist darauf zu achten, den hohen Anteil an versiegelten Flächen zu reduzieren und stadtklimatische Aspekte zu berücksichtigen (Verschattung, Oberflächengestaltung).

Umfeld Bahnhof Oberwinterthur

Massnahmen

- Beschrieb und Verankerung künftige Ausrichtung / Positionierung des Schwerpunktraumes im kommunalen Richtplan.
- Masterplanung Umfeld Bahnhof Oberwinterthur zusammen mit SBB und weiteren Beteiligten.
- Aufwertung des öffentlichen Raumes (Fussverkehrsteppich im Bereich Bahnhof-Römertor-Ortszentrum Oberwinterthur). Abstimmung mit Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze (flankierende Massnahmen).
- Aufwertung Schiltwiesenplatz und Zentrum Römertor, auch zur Stärkung als Ort der Quartiersversorgung.
- Fortführung und Lückenschluss der Allee Frauenfelderstrasse gemäss Alleekonzept.
- Verbesserung der Fuss- und Veloverbindungen mit Begrünung und Beschattung.
- Stärkung der Verbindung zum Eulachpark und Weiterentwicklung des Grünrings Neuhegi.
- Entwicklung des Bahnhofs / Verkehrsknotens Oberwinterthur zusammen mit der SBB.
- Sicherung von Räumen für soziokulturelle Bedürfnisse (z.B. Gleis 1 B, Räume Römertor).
- Raumsicherung für einen Güter-City-Hub als Teil des städtischen Versorgungssystems.

6.7 Stadtrandpark





Der Stadtrandpark – ein grüner Saums um das Siedlungsgebiet von Winterthur – grenzt im Bereich Reitplatz/Auwiesen, Allmend Grüzefeld und Wüflingen immer wieder an andere Schwerpunkträume. Er wird aus seiner übergeordneten Bedeutung heraus ebenfalls als Schwerpunktraum der Freiraumentwicklung definiert → *siehe Kapitel 5.2.*

Zielvorstellung

Die Erholungsräume im Stadtrandpark sind zu Fuss und mit dem Velo ohne Umwege komfortabel erreichbar. Es stehen ausreichend und vielfältig nutzbare Flächen für eine aktive Naherholung zur Verfügung. Diese zusätzlichen Naherholungsangebote müssen auf die Ausscheidung von «Naturvorrangflächen/-gebiete» abgestimmt werden → *siehe Kapitel 5.2.*

Stadtrandpark

Massnahmen

- Klärung der Übergänge zwischen Siedlungsrand und Kulturlandschaft.
- Stärkung einer **grünen Wegverbindung zwischen Rosenberg und Wolfensberg**.
- Stärkung der **Durchgängigkeit im Bereich Auwiesen und Quartiersvernetzung mit Dättnau**.
- Standortevaluation einer zusätzlichen Erschliessung und **Brücke über die Töss** zum Reitplatz sowie phasengerechte Umsetzung des Gestaltungsplanes Reitplatz.
- **Landschaftsverträgliche Einordnung der Bauwerke** im Zusammenhang mit dem Brütternertunnel.
- **Lenkung der Erholungssuchenden** im naturräumlich sensiblen Raum und nationalen Wildtierkorridor Leisental.
- Sicherstellung von Wegeverbindungen zwischen Naherholungsgebiet Weiertal und Tössraum im Zusammenhang mit dem Spurausbau A1.
- **Öffnung und Durchwegung der Püntenareale Waldegg und am Waldheimweg**.
- Sicherung und **Weiterentwicklung der Freiräume und Nutzungsangebote im Bereich Grüzefeld**.
- Durchgängige Wegführung und örtliche Freiraum-Aufwertungen im Stadtrandpark.

6.8

Zentrum Wülflingen

Mit der teilweisen Aufhebung der räumlichen Zäsur durch die Autobahn **kann auf der zukünftigen Autobahnüberdeckung ein neuer Freiraum** entstehen. Die Quartiere Langwiesen/Härti und Zentrum Wülflingen können von dieser «Stadtreparatur» gesamthaft profitieren.

Zielvorstellung

Wülflingen ist als zusammenhängender Siedlungskörper am westlichen Rand von Winterthur wahrnehmbar. Die landschaftlichen Bezüge der Weinberglandschaft und des Zusammenflusses von Eulach und Töss sind ohne Störungen erlebbar.

Im Rahmen der weiteren Entwicklung des Schwerpunktraums sind folgende Massnahmen zu prüfen und umzusetzen:

- Stadt- und Freiraumentwicklung am Rande und auf der zukünftigen **Autobahnüberdeckung** sowie Förderung der Quartiersvernetzung;
- **Aufwertung Töss und Eulach** als Erholungsraum → *Leitbild Naherholung Töss*;
- **Aufwertung** der öffentlichen Räume im Ortskern;
- **Aufwertung Wülflingerstrasse**, Umsetzung → *Alleenkonzept*.

6.9

Schützenwiese und Brüelberg

Der Brüelberg ist der einzige gänzlich von Siedlungsgebiet umgebene, bewaldete Hügel im Stadtgebiet von Winterthur. Mit seinem vielseitigen Waldrand und spannenden Ausblicken auf Winterthur hat er eine herausragende Bedeutung für die Erholung der Bevölkerung.

Im Bereich der Schützenwiese tritt die in der Altstadt kanalisiert geführte Eulach wieder zu Tage und bildet einen markanten, zusammenhängenden, innerstädtischen Grünraum bis nach Wülflingen. Das Gewässer bietet hier ein vielseitiges Aufwertungspotenzial (z.B. bezüglich Sichtbarkeit, Zugänglichkeit etc.).

Zielvorstellung

Die Offenheit und Grosszügigkeit der Flächen samt ihrer hohen Durchlässigkeit gilt es zu erhalten und weiterzuentwickeln. Die Erholungsangebote sind, abgestimmt auf die städtebaulichen Entwicklungen, zeit- und inhaltsgerecht auszulegen.

Im Rahmen der weiteren Entwicklung des Schwerpunktraums sind folgende Massnahmen zu prüfen und umzusetzen:

- **Mehrfach nutzbare Freizeit-Allmend** unter anderem mit vielfältigen Sportnutzungen;
- Förderung der **Nutzungsmischung** für möglichst viele Bewohnerinnen und Bewohner der umliegenden Quartiere;
- **Aufwertung Eulach** als Erholungsraum und Verbesserung der Zugänglichkeit;
- **Verbesserung der Durchwegung und gemeinschaftlichen Nutzungsangebote.**

6.10

Allmend Grüzefeld

Die Allmend Grüzefeld – die zwischen Mattenbach, Gutschick und Seen gelegene innerstädtische Freifläche – hat erhebliches, brachliegendes Potenzial für die Bevölkerung. Sie ist mit der Anbindung an den Stadtrandpark zudem die **grösste zusammenhängende innerstädtische Freiraumreserve**, welche in einem übergeordneten Verfahren und unter phasengerechtem Einbezug der Anspruchsgruppen zu beplanen ist.

Zielvorstellung

Es ist eine planerische Haltung zu entwickeln. Die zusammentreffenden Themenfelder (wie z.B. teilweise Bebauung an den Rändern, der neue «innere Stadtrand», die Nutzungsvielfalt, Teilhabe und Aneignung oder die Zuweisung von Einzelansprüchen) gilt es zu ordnen und zu klären.

Im Rahmen der weiteren Entwicklung des Schwerpunktraums sind folgende Massnahmen zu prüfen und umzusetzen:

- Durchführung einer Testplanung zur zukünftigen Freiraumentwicklung mit folgenden Zielen: **Definition des Gebietscharakters, Definition der Allmend Grüzefeld als strukturierte Freifläche mit vielfältigen, auch intensiveren Nutzungen**, wie z.B. Bewegung und Sport. Vermeidung von monofunktionalen, irreversiblen Nutzungsbelegungen und Klärung der Ränder und benachbarter Nutzungen und deren Übergänge;
- Prüfung einer teilweise Entwicklung der bestehenden Siedlungsränder;
- **Verbesserung der Fuss- und Veloverbindungen** mit Begrünung und Beschattung, sowie Grünverbindung für und in umliegende Quartiere;

- **Renaturierung des Mattenbachs** und Nutzung als Erholungsraum;
- Sicherung und Freihaltung der bedeutsamen Kaltluftschneise → *Rahmenplan Stadtklima*.

6.11

Erholungsgebiet Rosenberg

Der im Stadtrandpark gelegene Höhenrücken Rosenberg, zwischen Wolfensberg und Lindberg, bildet den Übergang in Richtung Ohringen / Seuzach und gilt für die Stadt Winterthur als **einer der wichtigsten Erholungshotspots**. Das Erholungsgebiet beinhaltet eine Vielzahl unterschiedlichster Nutzungen, wie z.B. den Campingplatz, mehrere Freizeit- und Vereinssportanlagen, Pünten oder das Restaurant Schützenweiher. In diesem Landschaftsraum zeigen sich diverse «Störungen», wie z.B. die Trennwirkung und der Verkehrslärm der A1 oder der Schaffhauserstrasse.

Die Campinginfrastruktur kommt in den Erneuerungszyklus und soll aufgewertet sowie erweitert werden. Der Hochwasserschutz bedingt die Freilegung des Veltheimer Dorfbaches und die kommunalen Gewässerräume müssen aufgrund von übergeordneten Vorgaben neu festgelegt werden. Diese Treiber lösen eine übergeordnete Planung des gesamten Erholungsgebiets aus.

Zielvorstellung

Der Landschafts- und Erholungsraum Rosenberg wird aufgrund seiner grossräumigen Potenziale und der vielfältigen Nutzungsansprüche weiterentwickelt. **Der Höhenrücken wird durchgängig erlebbar** und **zu einem Teil des Stadtrandparks** mit eigenem Gebietscharakter entwickelt. Dazu bleiben **grosse, zusammenhängende Flächen naturnah** erhalten. Der Campingplatz, die Vereinsnutzungen (u.a. Pfadi, Bogen- und Armbrustschützen, Hundetraining, Modellbootverein, Freizeitanlage) aber auch der Abenteuerspielplatz fügen sich in den Gebietscharakter des Stadtrandparks ein.

Im Rahmen der weiteren Entwicklung des Schwerpunktraums sind folgende Massnahmen zu prüfen und umzusetzen:

- Planerische Vertiefung in Abstimmung mit dem Gebietscharakter sowie Koordination und Festlegung der Umsetzungsprioritäten der Teilprojekte;
- Entwicklungsspielraum für die **Erweiterung des Campingplatzes** sichern (u.a. Berücksichtigung Standplatz Fahrende, Klärung der Parkierung und Zugänglichkeit sowie Umgang mit den Naturschutzobjekten);
- Umsetzung der Hochwasser- und Gewässer-raumprojekte (u.a. naturnahe Offenlegung Veltheimer Dorfbach, Verlegung Eichliwaldstrasse);
- Sanierung und **Aufwertung des Schützenweihers** (samt seinem unmittelbaren Umfeld);
- Akzentuierung des Stadteingangs und des Eingangs in das Erholungsgebiet → u.a. Alleenkonzept;
- Stärkung einer **grünen, durchlässigen Wegverbindung** zwischen Rosenberg und Wolfensberg (u.a. Öffnung und Durchwegung des Püntenareals Rosenberg, durchlässige Gestaltung zwischen Schützenweiher und Camping, offenes Wiesland bis zum Wolfensberg);
- Gezielte, räumlich strukturierte Förderung der **Vereinsnutzungen** im Bereich Schützenweiher (z.B. durch ein Nutzungskonzept).

7

Ausblick

«Winterthur 2040» ist der Kompass für die zukünftige Stadtentwicklung

Mit der räumlichen Entwicklungsperspektive «Winterthur 2040» werden die zentralen Stossrichtungen der künftigen Entwicklung definiert: Das Wachstum der Stadt soll zu einem überwiegenden Teil innerhalb des urbanen Rückgrats stattfinden, die Mobilität stadtverträglich abgewickelt werden, die Quartiere sollen gestärkt und die drei Landschaften qualitativ entwickelt werden. Zudem werden sechs Schwerpunkträume im urbanen Rückgrat und fünf landschaftliche Schwerpunkträume definiert, wo vielfältige Herausforderungen zusammenkommen und die prioritär angegangen werden sollen.

«Winterthur 2040» schafft eine gemeinsame Basis und bündelt die Kräfte. Ziel war und ist es, die bestehenden raumwirksamen Strategien und Konzepte aufzugreifen, aufeinander abzustimmen und weiterzuentwickeln. «Winterthur 2040» ist damit die Grundlage und der Kompass für alle nachfolgenden räumlichen Planungen. Die klassische Abfolge mit Erarbeitung einer räumlichen Strategie, einer anschliessenden Gesamtrevision des kommunalen Richtplans und schliesslich einer grossen Revision der Bau- und Zonenordnung gilt auch für Winterthur, jedoch mit folgenden Präzisierungen:

Der behördenverbindliche kommunale Richtplan soll künftig als dynamisches Instrument wirken. Im Vordergrund steht weniger der «grosse Wurf» oder das «fertige Resultat», sondern der eigentliche Planungsprozess und die Umsetzung von klar definierten Massnahmen. «Winterthur 2040» dient dabei

als konzeptioneller Überbau. Der künftige Richtplan soll Prioritäten setzen, aber auch Aufgaben für einen späteren Zeitpunkt benennen. Konsequenterweise wird die übernächste Revision des Richtplans nicht erst im Jahre 2040 stattfinden, sondern es werden Teilrevisionen in deutlich kürzeren Zeitabständen angestrebt. In diesem Sinne werden bereits viele Erkenntnisse und Resultate aus «Winterthur 2040» direkt in den Richtplan einfliessen, andere müssen weiter vertieft und konkretisiert werden.

In einem übernächsten Schritt wird die grundeigentümergebundene Festlegung der Planungsergebnisse in der Bau- und Zonenordnung folgen. Was für den Richtplan gilt, gilt auch für die BZO: Geplant ist nicht die ganz grosse Revision, die sehr lange dauert und nicht adäquat auf aktuelle Entwicklungen reagieren kann, sondern es werden grössere gebiets- und/oder themenspezifische Revisionspakete erarbeitet. Dies kann bereits auch parallel zur Erarbeitung des kommunalen Richtplans erfolgen (beispielsweise für Klimamassnahmen zur Hitze-milderung).

«Winterthur 2040» gilt es auch auf der Ebene der Region weiterzuentwickeln. Winterthur ist keine Insel, auch wenn es für eine Stadt dieser Grössenordnung atypisch ist, mit den Nachbargemeinden so wenig «Agglo» zu teilen. Auch in Zukunft muss die Mobilität funktionieren und die Erreichbarkeit der Stadt sichergestellt sein. Die Idee des Regioparks ist ein Angebot an die Region und Nachbargemeinden, diesen Landschaftsraum gemeinsam zu planen und in die Zukunft zu denken, Nutzungsschwerpunkte zu setzen und Nutzungskonflikte zu vermeiden. Schliesslich gilt es, die Arbeitsplatzgebiete auch rund um Winterthur zu stärken.

Für die räumliche Entwicklung unserer Stadt braucht es einen verlässlichen Kompass, an dem sich Politik und Verwaltung, aber auch private Grundeigentümerinnen, Investoren und Projektentwicklerinnen über einen längeren Zeitraum ausrichten können. Die räumliche Entwicklungsperspektive «Winterthur 2040» setzt die entsprechenden Leitplanken. Sie baut auf bestehenden Qualitäten und Grundlagen auf und schreibt diese mutig weiter, um die wachsende Stadt gut zu gestalten und Winterthur fit für die Zukunft zu machen.

Glossar

2000-Watt-Gesellschaft

Gemäss dem Modell der 2000-Watt-Gesellschaft sollte der tägliche Energiebedarf pro Person in der Schweiz bis ins Jahr 2050 auf durchschnittlich 2000 Watt gesenkt werden. Um dieses Ziel zu erreichen, sollten erneuerbare Energiequellen erschlossen sowie eine grössere Unabhängigkeit von atomaren und fossilen Brennstoffen angestrebt werden.

ISOS

Das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) ist ein Grundlageninstrument, das den Behörden hilft, baukulturelle Werte zu erkennen und langfristig zu sichern. Das ISOS erfasst Siedlungsräume in ihrer Gesamtheit, wie Quartiere, Wohnsiedlungen und historische Ortskerne und berücksichtigt Strassen, Plätze, Gärten und Grünflächen sowie die Verbindung des Gebauten zu seiner Umgebung.

Mehrfachnutzung

Bei der Mehrfachnutzung geht es um das Kombinieren und Integrieren von mehreren, unterschiedlichen Funktionen. Dabei geht es in erster Linie darum, dies bei städtischen, öffentlichen Einrichtungen umzusetzen. Dies hat den Vorteil, dass die Einrichtungen effizienter genutzt

werden und gleichzeitig ein grösseres Angebot abbilden und entsprechend breiteren Teilen der Bevölkerung zur Verfügung stehen. Es gibt unterschiedliche Formen der Mehrfachnutzung:

1. Mehrfachnutzung der Räume, indem ein und derselbe Raum für unterschiedliche Nutzungen und Anlässe zur Verfügung steht, also mehrfach codiert ist (Beispiel: Aula für schulische Zwecke tagsüber und öffentliche Veranstaltungen abends) oder

2. durch das Schichten oder Stapeln von unterschiedlichen Nutzungen (Beispiel Sportflächen auf Busdepot).

Quartiererhaltungszone

Die Quartiererhaltungszone ist eine Bauzonenbezeichnung in der Nutzungsplanung. Sie umfasst in sich geschlossene Ortsteile mit hoher Siedlungsqualität, die in ihrer Nutzungsstruktur oder baulichen Gliederung erhalten werden sollen.

Schwerpunkträume

Dies sind im Rahmen von «Winterthur 2040» identifizierte Teilräume, für die eine besonders hohe Entwicklungsdynamik mit entsprechendem Koordinations- und Handlungsbedarf ausgemacht wurden. Sie sind für die weitere Entwicklung von Winterthur von strategischer

Bedeutung und hinsichtlich Planung und Umsetzung priorisiert zu behandeln.

Stadt der kurzen Wege

Die Stadt der kurzen Wege ist ein planerisches Leitbild, bei dem eine verkehrs- und flächensparende Entwicklung angestrebt wird. Dafür müssen Voraussetzungen gegeben sein, die alltäglichen Dinge wie, die Wege zur Arbeit oder für den täglichen Einkauf, einfach und schnell bewältigen zu können, ohne auf ein Auto angewiesen zu sein. Wesentliche Elemente der Stadt der kurzen Wege sind eine kompakte Siedlungsstruktur, ein hoher Grad der Nutzungsmischung sowie die attraktive Gestaltung der öffentlichen Räume, die zur Begegnung und zum Aufenthalt einladen.

Stadtradiale

Die Stadtradien bilden das Rückgrat der Stadtstruktur, denn sie sind Haupterschliessungachsen für ÖV und MIV. Neben der reinen Erschliessungsfunktion sollen aber auch Freiraumqualitäten geschaffen werden, sodass man sich zu Fuss oder mit dem Velo gut und gerne im öffentlichen Raum bewegt. Baumreihen bzw. Alleen sollen eine lesbare Kontinuität erzeugen und genügend Raum für Qualitäten und Verschattung bieten.

Stadtradiale in Zentralitätsgebieten

Die Stadtradien in Zentralitätsgebieten weisen aufgrund von Zentralitätsfunktionen entlang der Haupterschliessungsachsen einen erhöhten Querungsbedarf, zu Fuss und mit dem Velo auf. Ausserdem gilt eine erhöhte Präsenz publikumsorientierter Nutzungen in den angrenzenden Erdgeschossen, mit Fassaden in direktem Kontakt zum öffentlichen Raum. Entsprechend müssen in diesen Abschnitten Möglichkeiten der Querung, des Aufenthalts und der Begegnung geschaffen sowie die Geschwindigkeit des Verkehrs reduziert werden.

Urbanes Rückgrat

Das urbane Rückgrat stellt einen stadträumlichen Zusammenhang in Winterthur dar mit bedeutenden Zentralitäten und grossen Entwicklungspotenzialen. Es erstreckt sich von Töss, über die Bereiche Zürcherstrasse, Gleiskorridor, Kernstadt, Grüze, Neuhegi bis nach Oberwinterthur. Dieser Raum ist im Zielbild für 2040 geprägt von urbanen Qualitäten, Orten der Begegnung, grosser Nutzungsvielfalt, attraktiven Stadträumen und hervorragender Erreichbarkeit. Dem urbanen Rückgrat wird ein grosses Potenzial beigemessen, um stadtvträglich dichter zu bauen und städtische Qualitäten zu fördern.

Innerhalb dieses Bereichs sollen ca. 60 % des prognostizierten Wachstums in den kommenden beiden Jahrzehnten realisiert werden.

«Wirbel» des urbanen Rückgrats

Die Wirbel entsprechen verschiedenen Teilräumen, aus denen sich das urbane Rückgrat zusammensetzt. Die Teilräume haben unterschiedliche Charakteristika, die sich durch vielerlei Merkmale ausdrücken können. So unterscheiden sich die einzelnen Wirbel beispielsweise in der Ausformulierung der Stadt- und Freiraumstruktur, der Dichte, den Nutzungsschwerpunkten sowie den jeweiligen Entwicklungs- und Transformationspotenzialen.

Zentrumsfunktion

Publikumsorientierte Nutzungen in den Erdgeschossen, Fassaden in direktem Kontakt mit dem öffentlichen Raum, Strassenraumgestaltung von hoher Qualität.

Grundlagen für «Winterthur 2040» und weitere relevante Dokumente

Alleenkonzzept Winterthur, Stadtgrün, Mai 2017	Pärke und Grünräume, Stiftung Edition Winterthur, 2010	Leitbild Stadtraum Zürcherstrasse, Stadt Winterthur, Juni 2011
Angebotsstrategie - Zukunft gestalten, Stadtbus Winterthur, Januar 2020	Genereller Wasserbauplan, Bericht und Pläne, 2010	Leitfaden zur Weiterentwicklung und Positionierung der Gartenstadt Winterthur, (Schriftenreihe, Band 5), Stadt Winterthur, April 2013
Baumkataster, Übersichtplan, Stadtgrün, Juni 2017	Handbuch Raum für Bewegung und Sport - Eine Antwort auf die Verdichtung im urbanen Raum, Sportamt, April 15/Mai 2017	Massnahmenplan Luftreinhaltung 2010 der Stadt Winterthur, aktualisierte Version unter Berücksichtigung des revidierten Massnahmenplans Luftreinhaltung 2016 des Kantons Zürich, Mai 2016
Bericht zu den Rückmeldungen im Rahmen der Ausstellung «Winterthur weiterbauen - ein Blick in die Ideenwerkstatt», Okt. 2020	Höhenentwicklungskonzept Winterthur, Amt für Städtebau, 2021	Masterplan Pflegeversorgung, Departement Soziales, Juni 2021
Bevölkerungsprognose 2019-2040, Stadtentwicklung, Feb. 2019	ISOS Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung, Band 5 Winterthur und Umgebung, Bundesamt für Kultur, Herbst 2016	Nachhaltige Entwicklung in Winterthur - Monitoring und Handlungsfelder, Umwelt- und Gesundheitsschutz, April 2014
Energie- und Klimakonzzept 2050 (EKK2050), Fachstelle Nachhaltige Entwicklung, 2021	Kommunaler Energieplan Winterthur - Das Instrument zur Koordination der Wärmeversorgung / Karte und Umsetzungsmassnahmen / Zusätzliche Energiepotenziale, Stadt Winterthur, Nov. 2011	Projekt Win3D - Winterthur integriert Nachhaltigkeit in drei Dimensionen, Umwelt- und Gesundheitsschutz, April 2016
Energiekonzzept 2050 - Monitoring und Controlling 2012-2016 zum Massnahmenplan Energiekonzzept 2050, Umwelt- und Gesundheitsschutz, April 2018	Kulturleitbild 2015, Stadt Winterthur, Juli 2015	Rahmenplan Stadtklima Winterthur - Städtebauliches Klimaanpassungskonzzept zum Handlungsfeld «Hitze», Amt für Städtebau, April 2021
Energiekonzzept 2050, Aktualisierung der Ziele und Massnahmen der Energiestadt Gold Winterthur, Umwelt- und Gesundheitsschutz, März 2011	Leitbild Naherholung Töss, Stadt Winterthur / Baudirektion Kanton Zürich, April 2013	Räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040, Synthesebereich Testplanung, Mai 2019
Gartenstadt Winterthur - Ein Führer durch Winterthurs Gärten,	Leitbild Promenadenring, Plan, Stadt Winterthur, Dez. 2012	

Regionale Verkehrssteuerung Winterthur (RVS), Massnahmen im Agglomerationsprogramm, Amt für Städtebau, 2013	Stadtwerkstätte, Forum Architektur, Kurzdokumentationen zu den vier Workshops, 2018	Wie gelingt eine soziale Stadtentwicklung? (Schriftenreihe, Band 3), Stadt Winterthur, März 2012
Regionales Gesamtverkehrskonzept Winterthur und Umgebung, Schlussbericht, Mai 2019	Standortbericht 2010: Region Winterthur – vielfältig und zentrumsnah, Standortförderung Region Winterthur, Nov. 2010	Winterthur - Wachstum als Herausforderung (Schriftenreihe, Band 6), Stadt Winterthur, Sept. 2014
Schulraumplanung Winterthur, Prognose 2019 zum Schulraumbedarf, Abteilung Schulbauten, März 2019; Prognose 2020, Jan. 2021	Standortstrategie 2030, Projekt «House of Winterthur», House of Winterthur, 2018	Zielbild Temporegime der Stadt Winterthur, Tiefbauamt, Mai 2021
sgVK - städtisches Gesamtverkehrskonzept, Stadt Winterthur, Juli 2011	Steuerungs- und Dosierungskonzept (ÖV-Hochleistungskorridor), Amt für Städtebau, Aug. 2016	
Siedlungsinventar – Schutzwürdige Bauten der Stadt Winterthur, Stadt Winterthur, Nov. 2017	Studienauftrag Konkretisierung Veloschnellrouten, Synthesebericht und überarbeiteter Netzplan, Juni 2020	
Smart City Strategie, Stadtrat Winterthur, März 2018	Testplanung Gleisraum Winterthur, Synthesebericht, Stadt Winterthur, April 2018	
Sportplanet Winterthur - Grenzenlose Bewegungsfreiheit für Alle, Sportamt, Juni 2017	Übersicht Naturschutzinventar, Stadtgrün, Nov. 2013	
Städtevergleich Mobilität 2015, Diverse Herausgeber, Nov. 2017	Übersichtsplan Grünanlagen, Stadtgrün, Mai 2017	
Städtische Wohnpolitik: Zwischenbilanz und künftige Ausrichtung, Stadt Winterthur, Okt. 2017	Umweltbericht Winterthur 2017, Stadt Winterthur, Jan. 2018	
	Waldvorrangnutzungsplan, Stadtgrün, Dez. 2012	

Impressum

Herausgeberin:

Stadt Winterthur 

Stadtentwicklung
Pionierstrasse 7
8403 Winterthur
stadtentwicklung@win.ch

Amt für Städtebau
Pionierstrasse 7
8403 Winterthur
staedtebau@win.ch

Bearbeitung:

Fritz Zollinger (Stadtentwicklung)
Peter Baki (Amt für Städtebau)
Adrian Guntli (Amt für Städtebau)
Dominik Ramp (Amt für Städtebau)
Herbert Elsener (Tiefbauamt)
Stefan Hug (Tiefbauamt)
Boris Flügge (Stadtgrün)

Konzeption und Bearbeitung:

berchtoldkrass space&options
Raumplaner, Stadtplaner. Partnerschaft

Philipp Krass
Dr. Martin Berchtold
Ananda-Michael Berger
Charlotte Knab
Lisa Dautel
Poliksen Qorri-Dragaj

— URBAN CATALYST —

Dr. Cordelia Polinna
Mateusz Rej



Simon Seger
Benoît Ziegler

Stand: Juni 2021

Hinweise zu Abbildungen, Fotografien und Karten:
Alle Grafiken, Illustrationen und Karten wurden vom
Konzeptionsteam selbst erstellt.

Datenquelle: Amt für Städtebau Winterthur,
© Vermessungsamt Winterthur, swisstopo

Alle Luftbilder: © Jörg Vieli,
ausser Luftbild auf Seite 118 & 158 © Timon Furrer

Alle Bilder ohne Quellenangabe :
© Amt für Städtebau, Adrian Guntli

Die Weitergabe und Veröffentlichung von Text- und
Bildmaterial mit Quellenangaben ist gestattet.

