

Räumliche Entwicklungsperspektive

# WINTERTHUR 2040



## **Inhalt**

Vorwort des Stadtrats	3
Einleitung	5
Urbanes Rückgrat	6
42 Quartiere, 7 Stadtteile, eine Stadt	11
6 Zooms in Stadtteile und Quartiere	16
Mobilität stadtverträglich gestalten	21
Gartenstadt mit Stadtrandpark	26

# Vorwort des Stadtrats

## Die wachsende Stadt gut gestalten.



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

**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 Winterthur 2040» ausgearbeitet. Das neu geschaffene Instrument ist eine Art gesamtstädtischer Kompass für die raumplanerische, städtebauliche und freiräumliche Entwicklung. Es stellt sicher, 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, Ingenieurinnen, Städtebauern, Landschaftsarchitektinnen und Architekten.**

**«Winterthur 2040» erfi det 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.**

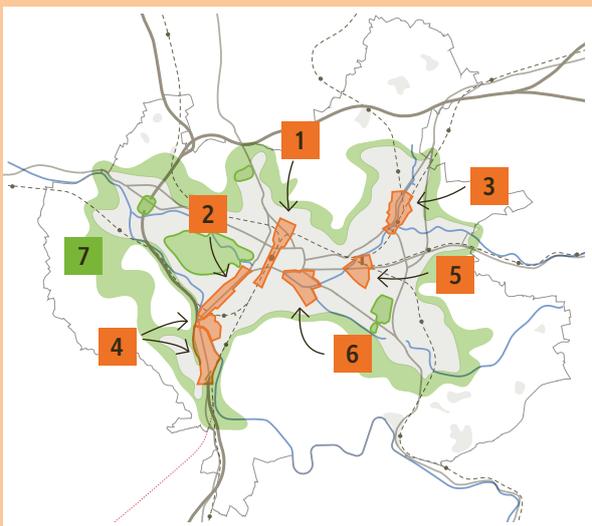
**Stadtpräsident Michael Künzle  
Stadträtin Christa Meier, Bauvorsteherin**

## Schwerpunkte setzen

Weil nicht alle Ziele auf einmal umgesetzt werden können, hat die Stadt Räume definiert, deren Entwicklung sie zuerst anpacken will.

Diese Schwerpunkträume haben neben der Lage im «urbanen Rückgrat» gemeinsam, dass dort besonders viele aktuelle Projekte, vielfältige Herausforderungen und städtebauliche Themen zusammenkommen.

Die Schwerpunkträume werden in der Broschüre lose verteilt porträtiert:



- 1 Gleiskorridor und Hauptbahnhof** – Mobilität und Städtebau im Einklang (Seite 10)
- 2 Zürcherstrasse** – urbanes Eingangstor (Seite 14)
- 3 Bahnhof Oberwinterthur** – Historisches erhalten, Neues ermöglichen (Seite 15)
- 4 Auwiesen und Rieterareal** – neuer Raum zum Wohnen und Arbeiten (Seite 19)
- 5 Gewerbequartier und Bahnhof Grüze** – zweitwichtigster Dreh- und Angelpunkt (Seite 20)
- 6 Wissensquartier** – mehr Platz für die Bildung (Seite 25)
- 7 Grün- und Freiräume** – Naherholung, Umwelt- und Klimaschutz in einem (Seite 29)

# Einleitung

**Winterthur wächst seit rund 25 Jahren kontinuierlich. Mitte 2021 leben fast 117 000 Personen in der Stadt, rund 75 000 arbeiten und mehr als 10 000 studieren darin. Diesen Schwung will die Stadt für die eigene Entwicklung nutzen. Konkret: Sie will ihre urbanen und landschaftlichen Qualitäten ausbauen, die Quartiere stärken sowie die Mobilität stadtverträglicher machen. Dafür hat Winterthur die «Räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040» ausgearbeitet. Dieses strategische Instrument für die raumplanerische, städtebauliche und freiräumliche Entwicklung ist eine Art Kompass für Behörden und Politik. Aber auch Private können, ja sollen sich daran orientieren, denn Stadtentwicklung ist nicht allein Behördensache.**

Herausforderung ist nicht nur das Wachstum. Viele Städte müssen heute für eine gleichzeitig älter, jünger und individueller werdende Gesellschaft attraktiv bleiben. Sie müssen Antworten auf die Auswirkungen der zunehmenden Digitalisierung finden und auch auf steigende Mobilitätsbedürfnisse eingehen. Gleichzeitig müssen Städte Strategien für die Anpassung an den Klimawandel entwickeln, die Abkehr von fossilen Brennstoffen vorbereiten und die unter Klima- und Verdichtungsdruck geratenen Natur- und Freiräume erhalten und weiterentwickeln. Auch auf diese Herausforderungen gibt «Winterthur 2040» Antworten.

An der gesamtstädtischen Entwicklungsstrategie haben interdisziplinär zusammengesetzte Teams gearbeitet. Denn die anstehenden Herausforderungen in den Bereichen Mobilität, Städtebau und Freiräume können nur gemeinsam und nur interdisziplinär gemeistert werden. Beteiligt waren Urbanistinnen, Architekten, Landschaftsarchitektinnen, Verkehrs- und Raumplaner sowie Soziologinnen. Sie alle haben Winterthur zuerst gründlich analysiert und dann weitergedacht. Deshalb bricht die «Räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040» nicht mit dem, was bereits da ist, sondern baut darauf auf. Etwa auf der Gartenstadt, der Velostadt, der Bildungsstadt, der Stadt der kurzen Wege, der Kulturstadt und auch auf der sie prägenden industriellen Vergangenheit.

Die Schärfung des eigenen Profils hilft auch bei der Positionierung im Metropolitanraum. Die Nähe zum Flughafen und zur Stadt Zürich bietet viele Vorteile. Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr und die Autobahn ist hervorragend.

Anders als in anderen Städten dieser Grössenordnung gibt es in Winterthur bis auf wenige Ausnahmen keine Agglomeration. Folglich ist die Sicherung und Weiterentwicklung des Landschaftsraumes zusammen mit den Nachbargemeinden ein wichtiges Thema. Die Bezüge zur Region sind zudem in weiteren Themenfeldern von Bedeutung: Die Erreichbarkeit der Stadt und die Vernetzung in die Region ist weiterhin sehr wichtig. Aber auch in Bezug auf Arbeitsplatzgebiete in den Nachbargemeinden und der Region sind eine Abstimmung und Zusammenarbeit essentiell.

Die «Räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040» setzt auf vier Ebenen an:

- Ausbau des urbanen Profils entlang der Hauptverkehrsachsen und rund um Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
- Förderung einer stadtverträglichen Mobilität
- Stärkung der gewachsenen Quartiere
- Weiterentwicklung der drei Winterthurer Landschaften

Diese vier Ansätze und die Schwerpunkträume werden in dieser Broschüre zusammengefasst.

# Urbanes Rückgrat

Fast 117 000 Einwohnerinnen und Einwohner, rund 75 000 Arbeitnehmende und mittlerweile mehr als 10 000 Studierende zählt Winterthur Mitte 2021. Grosstadt-Charakter hat vor allem das Zentrum: Es ist gut erreichbar, hier gibt es vielfältige Möglichkeiten zur Begegnung, unterschiedliche Nutzungen liegen dicht beieinander. Auf den Strassen, Plätzen und Grünflächen pulsiert das städtische Leben.

## Winterthur lenkt das Wachstum auf das urbane Rückgrat.

Das kontinuierliche Wachstum will Winterthur als Chance nutzen, um seine urbanen Qualitäten auszubauen. Denn sie machen die Stadt attraktiv und lebendig. Der Ausbau soll allerdings nicht flächendeckend, sondern konzentriert entlang der bestehenden Verkehrsachsen zwischen Töss und Oberwinterthur erfolgen.

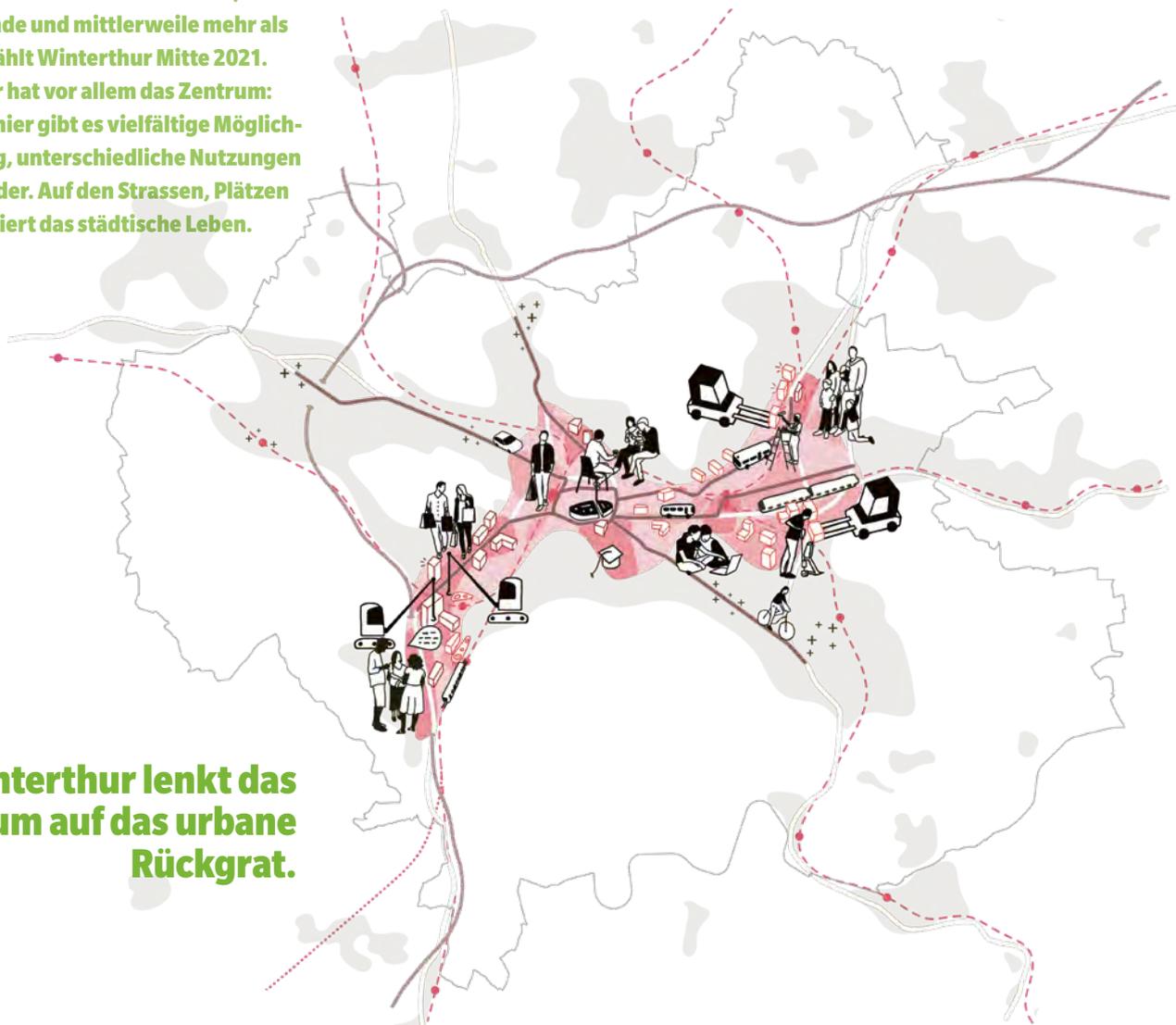
Konkret heisst das: Die Stadt wird im Inneren weitergebaut. Der Hauptteil des Wachstums wird auf den bereits heute sehr dynamischen Raum zwischen Töss und Oberwinterthur gelenkt.

Ein reichhaltiges und dichtes Angebot an Wohnraum, Arbeitsplätzen, Kultur, Verkaufsflächen und Dienstleistungen, aber auch an vielfältig nutzbaren und gut gestalteten Stadträumen soll Winterthur in diesem Bereich nicht nur urbaner, sondern auch lebenswerter machen.

### Gezielte Verdichtung

Diese räumliche Fokussierung entlastet einerseits die Quartiere vom Verdichtungsdruck. Andererseits begünstigt eine hohe Nutzungsdichte eine effiziente Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sowie eine CO<sub>2</sub>-arme Energieversorgung.

Die Potentiale für Wachstum und Verdichtung sind entlang des urbanen Rückgrats nicht überall gleich gross. Die Altstadt etwa soll nicht verdichtet werden. Winterthur definiert Entwicklungsschwerpunkte: Sie erstrecken sich vom Gebiet Auwiesen über die Zürcherstrasse, entlang des Gleiskorridors über den Bahnhof Grüze bis hin nach Oberwinterthur. Vor allem dort soll Winterthur dichter, urbaner und vielfältiger werden. Die Entwicklung erfolgt also in Gebieten, die am besten mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind.



## Gute Gestaltung, ausreichend Freiräume

Wenn die sechs Schwerpunktgebiete im urbanen Rückgrat fortlaufend verdichtet und ausgebaut werden, wird an geeigneten Stellen auch in die Höhe gebaut. Das führt zwangsläufig zu Dichtesprüngen. Diese stellen hohe Anforderungen an die Qualität von Bauten und Freiflächen, auf privaten Parzellen genauso wie im öffentlichen Raum. Bei Verdichtungen ist besonders auf eine gute städtebauliche Einbindung und Gestaltung zu achten.

Die Haltung der Stadt dazu ist klar: Als wachsende Stadt benötigt Winterthur ausreichend Raum für künftige öffentliche Infrastrukturen wie Bildungs- und Sozialeinrichtungen, Sportanlagen, technische Einrichtungen und Freiflächen. Besonders bei Sportanlagen hat die Stadt Nachholbedarf. Die entsprechenden Flächen werden im Zuge der Entwicklung im urbanen Rückgrat und in den Quartieren frühzeitig gesichert und entwickelt. Wenn immer möglich sollen öffentliche Bauten nicht nur von einer Gruppe genutzt werden, sondern einem Grossteil der Bevölkerung offenstehen. Winterthur kann sich eine Mehrfachnutzung bei vielen Bauten vorstellen. Etwa bei einem neuen Busdepot, auf dessen Dach auch ein Sportplatz liegen könnte.

Schliesslich gestaltet Winterthur das bestehende Netz an Plätzen, Strassen- und Grünräumen nachhaltig und klimafreundlich aus und weiter.

### Verkehrsraum ist auch Stadtraum

Die durch die Stadt laufenden Verkehrsachsen sind ein zentrales und stadtbildprägendes Element von Winterthur. Die meisten verlaufen innerhalb des urbanen Rückgrats. Sternförmig führen etwa Zürcher-, Tössstal-, Frauenfelder-, St. Galler-, Schaffhauser- und Wülflingerstrasse aus dem Zentrum in die Region.

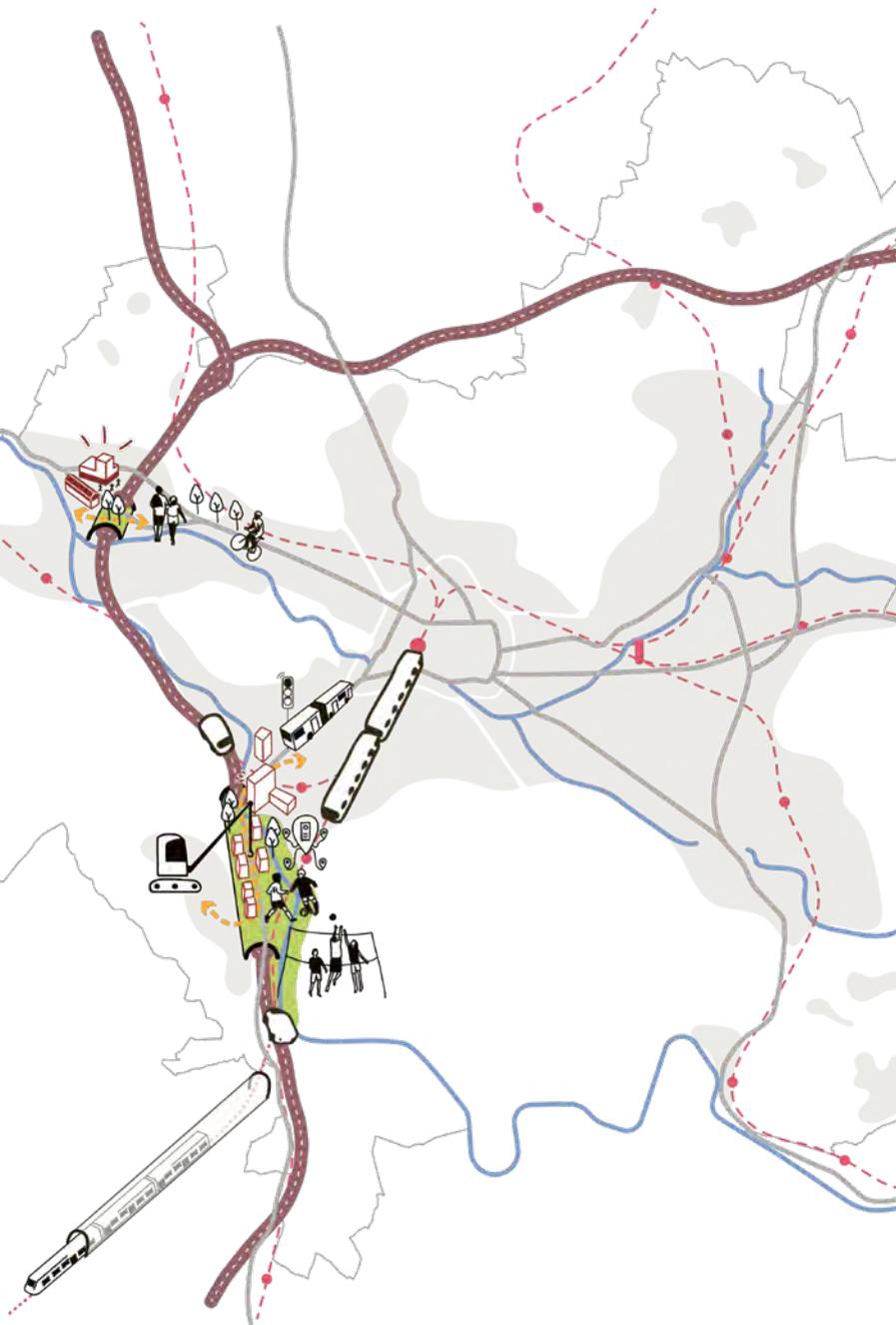
Diese Stadtradien sind nicht nur wichtige Bestandteile des Mobilitätsnetzes, sondern auch bedeutende Stadträume. Weil es in der Stadt keinen Platz für ihren Ausbau gibt, müssen sie effizienter und intelligenter genutzt werden. Sie müssen auch für Anwohnende, Arbeitende oder Passantinnen und Passanten lebenswerter, attraktiver und grüner gestaltet werden. Voraussetzung dafür ist ein Ausbau des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs.



**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 Bau des Brüttenertunnels und den Autobahnausbau zugunsten der Stadtentwicklung.



### Infrastrukturprojekte sind auch Stadtentwicklungsmotoren

Die Grossprojekte des Bundes will Winterthur als Chance für die Stadt- und Freiraumentwicklung nutzen. Konkret: beim anstehenden Ausbau der Autobahn A1 sowie beim Brüttenertunnel. Beide entlasten die Stadt vom motorisierten Verkehr und können zugleich einen städtebaulichen Mehrwert bringen.

Der Ausbau der Autobahn bietet Chancen auf eine Neugestaltung des südwestlichen Stadteingangs: Eine Tieferlegung der A1 zwischen Dättlau und Töss würde nicht nur den Verkehrslärm in den Quartieren reduzieren, sondern auch Möglichkeiten für eine Stadtreparatur eröffnen.

Denkbar ist etwa eine bebaubare Überdeckung, die Quartiere wieder zusammenführen und attraktiven Stadt-, aber auch Erholungsraum im Bereich der Töss schaffen würde. In einem gemeinsamen Planungsprozess mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) und dem Kanton Zürich will Winterthur eine stadtverträgliche Variante für den Ausbau finden.

### Brüttenertunnel als Chance für Töss

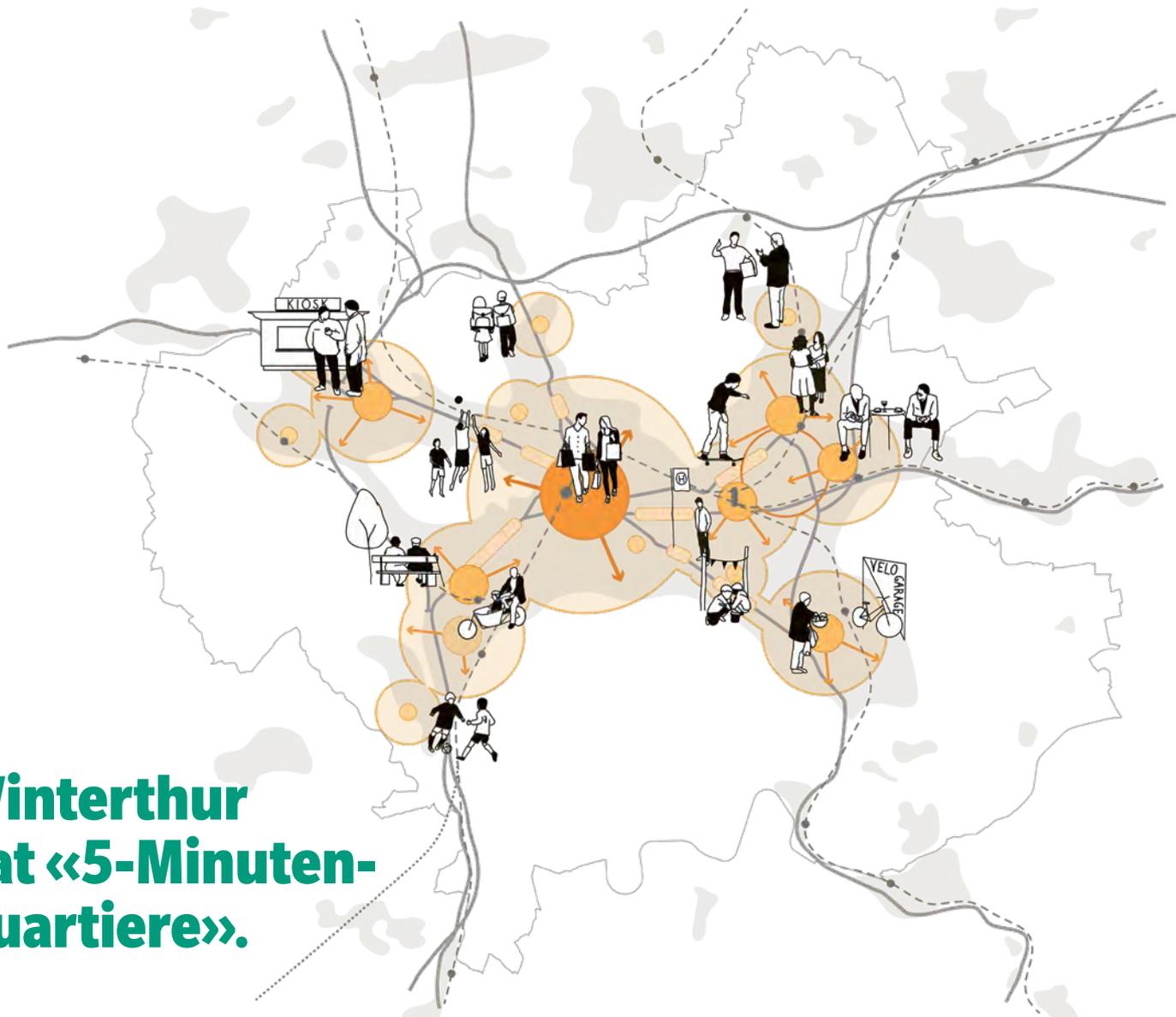
Der Brüttenertunnel verbessert das Bahnangebot im Kanton und in Winterthur. Der damit einhergehende Ausbau des Bahnhofs Töss bietet die Möglichkeit, das Bahnhofsumfeld aufzuwerten und die Verkehrsanbindungen zu verbessern. Hier bietet sich die Chance, die nah beieinanderliegenden Infrastrukturprojekte – inklusive einer möglichen Haltestelle Försterhaus – von SBB und ASTRA zusammen zu denken und so die grösstmöglichen Vorteile auch für die Stadtentwicklung herauszuholen.







# Winterthur hat «5-Minuten-Quartiere».



## Gute Voraussetzungen

Die Voraussetzungen für diese «5-Minuten-Quartiere» sind gut: Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Schulen oder Kindergärten sind bereits heute gut verteilt und in fünf Minuten erreichbar. Nachholbedarf besteht bei den öffentlichen Grün- und Freiräumen: Sie müssen angenehmer für alle Altersgruppen nutzbar sein, im Sommer mehr Schatten und unterschiedlichere Nutzungsmöglichkeiten anbieten.

## Zentren als Ankerpunkte

«Winterthur 2040» gliedert das Stadtgebiet in verschiedene Zentren: Zu diesen Zentren gehören die Altstadt und ihre angrenzenden Bereiche, zukünftig aber auch Neuhegi-Grüze mit dem grössten Winterthurer Park, zwei eigenen S-Bahn-Haltestellen und grossem Flächenpotential. Wichtige Ankerpunkte sind zudem die über das ganze Stadtgebiet

verteilten und mit S-Bahn oder Bus gut erschlossenen historischen Ortskerne sowie Gebiete mit einer Konzentration von Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen. In diesen Quartierzentren sollen zukünftig auch Alterszentren und Schulen mit ihren Frei- und Grünflächen zu sozialen Treffpunkten werden, auch in den Abendstunden oder am Wochenende. Man könnte sich etwa vorstellen, dass diese Institutionen vermehrt Nachbarschafts- und Versorgungsfunktionen übernehmen und so besser auf die Bedürfnisse der Quartierbevölkerung eingehen können. Eine wichtige Rolle auf dem Weg zu den «5-Minuten-Quartieren» spielen die S-Bahnhöfe und ihr Umfeld.



# Winterthurs Quartiere sind grün und vernetzt.



## Mehr wohnungsnaher Grün- und Freiräume

Die Gartenstadt Winterthur hat viele durchgrünte Quartiere, doch in Zeiten der Klimaerwärmung und des Bevölkerungswachstums braucht es noch mehr wohnungsnaher Grün- und Freiräume. In Zukunft sollen deshalb etwa die Pünthen sich für Spaziergänger vermehrt öffnen. So können diese Grünflächen neben ihrem Beitrag ans Stadtklima auch einen Beitrag ans Freiraumangebot des Quartiers leisten. Auch Private sollen einen wichtigen Beitrag leisten: etwa indem sie grosse Bäume nicht vorschnell fällen, durch standortgerechte Bepflanzung und Entsiegelung ihrer Grundstücke oder durch Begrünung von Fassaden.



## Vortritt für Velo- und Fussverkehr

Auf dem Strassennetz in den Quartieren wird der Verkehr weiter beruhigt, um die Quartiere zu entlasten. Die Velo- und Fussgängerrouen von einem Quartier ins andere oder auch ins Zentrum sind für Jung und Alt attraktiv und komfortabel. Sichere, schattige und durchgängige Velorouten werden in Zukunft noch mehr gefördert.

# Schwerpunkte setzen Zürcherstrasse – urbanes Eingangstor

Die Zürcherstrasse ist eine der wichtigsten Einfallachsen von Winterthur. Wer mit dem Auto von Süden in die Stadt hineinfährt, merkt spätestens auf der Zürcherstrasse, dass er in der Grossestadt Winterthur angekommen ist.

Heute ist die Belastung durch den Verkehr gross und der Strassenraum wenig attraktiv. Deshalb will Winterthur entlang der Zürcherstrasse urbaner werden. Das heisst konkret: dichter und höher bebaut, vielfältiger in den Nutzungen, mit mehr publikumsbezogenen Erdgeschosses und mit besseren, schattigeren Aussenräumen. Dieses Ziel will Winterthur durch einen Wechsel von strassenbegleitenden und zurückversetzten Bauten erreichen.

Das heisst, kleine, baumbestandene Platzräume wechseln sich mit grossen und hohen Baukörpern ab. Urban heisst auch, dem öffentlichen Verkehr den Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr zu lassen. Den zu Fuss Gehenden wird der Teppich ausgerollt, die Trennwirkung der Strasse wird verringert, das Tempo gedrosselt. Auf der Zürcherstrasse wird der öffentliche Verkehr in Zukunft konsequent bevorzugt. Querungsmöglichkeiten für Quartierbewohnerinnen und -bewohner sowie Personen, die dort arbeiten, werden ausgebaut.



# Schwerpunkte setzen Bahnhof Oberwinterthur – Historisches erhalten, Neues ermöglichen



Oberwinterthur besteht aus drei sich ergänzenden Teilen: dem historischen Dorfkern, dem kommerziellen Zentrum Römertor und dem Bahnhof. Die öffentlichen Räume ausserhalb des Ortskerns haben wenig Aufenthaltsqualität und sind zu Fuss unattraktiv. Die drei Teile sind nicht als Einheit lesbar und entsprechend bilden sie auch keinen adäquaten Stadtsteingang.

«Winterthur 2040» skizziert das Potential dieses Schwerpunktraumes: Mit bewusster städtebaulicher Ausgestaltung können die drei ungleichen Teile verbunden werden. Eine bauliche Verdichtung der Grundstücke rund um den Bahnhof würde nicht nur helfen, einen Teil des gesamtstädtischen Wachstums aufzufangen, sondern auch das Potential der innerstädtischen S-Bahn besser nutzen.

Gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Arbeitsplätze und Wohnungen verringern auch den Individualverkehr. Höhere, grössere und gut positionierte Bauten rund um den Bahnhof würden zudem zur Formulierung einer angemessenen städtebaulichen Adresse beitragen.

Auch der Bahnhofvorplatz und die Frauenfelderstrasse im Bereich Bahnhof sowie die Verbindung auf die andere Bahnseite nach Neuhegi und zum Eulachpark können attraktiver werden. Vor allem für den Fuss- und Veloverkehr werden sie aufgewertet. Die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze soll zudem die Frauenfelderstrasse entlasten.

# 6 Zooms in Stadtteile und Quartiere

## Wülflingen

Wülflingen markiert den westlichen Stadteingang von Winterthur. Es ist ein Stadtteil mit eigenem Bahnhof, vielen Bezügen zu den beiden Stadtflüssen Eulach und Töss und einem historischen Dorfkern mit Potential. Und weil Wülflingen am Stadtrand liegt, hat es über viele grüne Wege direkten Zugang zum Stadtrandpark und darüber hinaus in die Landschaft. Mitten durch den Stadtteil führt allerdings die Autobahn.

### Strassen- und Flussräume aufwerten

Die partielle Überdeckung der A1 im Rahmen des geplanten Ausbaus ist eine einmalige Chance für Wülflingen. Damit kann die Lärmbelastung reduziert, der Stadtteil mit zusätzlichen Frei- und Sportflächen versorgt und die Quartiere über diese Grünraumverbindung wieder zusammengeführt werden.

Die Strassenräume rund um Linden- und Kirchplatz sowie auf dem Frohsinnareal sollen zum Flanieren wieder attraktiver gemacht werden. Vor allem im Dorfkern sollen auch die Bezüge zur Eulach über zugängliche Uferbereiche wieder hergestellt werden. Zusammen mit einem Ausbau des Versorgungsangebotes stärken diese Massnahmen die Funktion des Dorfkerns als Zentrum.

Auch für den Veloverkehr wird der Anschluss sichergestellt: Eine attraktive Veloschnellroute bringt Velofahrerinnen und Velofahrer direkt ins Zentrum und zurück. Veränderungen sind auch im Bereich Wohnen absehbar: Die anstehenden Erneuerungen der Wohnquartiere Langwiesen, Härti und Oberfeld-/Burgstrasse sollen dazu genutzt werden, nicht nur das Wohnungsangebot, sondern auch die dazugehörigen Freiräume aufzuwerten.

**Priorität haben der Ausbau des Fuss-, Velo- und des öffentlichen Verkehrs rund um den Bahnhof Wülflingen, die Aufwertung der öffentlichen Räume im Ortskern sowie punktuelle Aufwertungen und Eingriffe, die den Flussraum der Töss zum attraktiven Naherholungsraum machen.**



## Veltheim

Veltheim besteht aus mehreren Zentren. Die wichtigsten sind der alte Dorfkern und das Einkaufszentrum Rosenberg. Das historische Zentrum verfügt über attraktive, gut funktionierende dörfliche Strukturen, das kommerzielle ist ein vielbesuchter Anziehungspunkt, dessen öffentliche Räume aber noch Verbesserungspotential haben.

### Grünraumverbindungen sichern

Die Grünräume sind in Veltheim überall nah: Weil das Quartier am Stadtrand liegt, sind die Wege in den Stadtrandpark und in die umliegenden Wälder kurz. In Veltheim soll vor allem die Sicherung der Grünraumverbindung – als Teilstück des Stadtrandparks – zwischen Wolfensberg, Schützenweiher und Rosenberg Priorität geniessen. Konkret geht es um den Ausbau des Campingplatzes, des Erholungsgebietes rund um den Schützenweiher sowie die Öffnung des Dorfbachs.

Die beliebten durchgrüneten Wohnquartiere von Veltheim sind weitgehend fertig gebaut. Potential für die Entwicklung eines zusätzlichen Zentrums besteht höchstens noch rund um den Kreuzungsbereich von Lind- und Schaffhauserstrasse. Über eine grössere Reservefläche, die auch Potential hat, den nördlichen Stadteingang zu markieren, verfügt Veltheim neben dem Einkaufszentrum.

**Priorität haben die Erneuerung des Campingplatzes sowie die Weiterentwicklung der Freizeit- und Erholungsangebote rund um den Schützenweiher.**





## Oberwinterthur

Oberwinterthur ist nicht nur die Wiege Winterthurs, es ist auch heute noch eine Art Stadt in der Stadt. Der Stadtteil wird von zwei Quartieren geprägt: dem historischen, dörflichen Zentrum auf dem Hügel, auf dem schon die Römer bauten, und Neuhegi, dem jungen und urbanen Quartier, das in den letzten Jahren auf dem ehemaligen Sulzerareal entstanden ist.

Sowohl Verbindungsglied als auch Trennlinie zwischen den beiden Quartieren ist der Bahnhof beziehungsweise die Bahnlinie. Der Bahnhof lag lange ausserhalb des Fokus der Stadtentwicklung, doch mit der teilweisen Transformation der Industrieareale in Wohnquartiere hat seine Bedeutung zugenommen.

### Bahnhof als Quartierscharnier

Weil die Entwicklung rund um das Bahnhofgebiet noch lange nicht abgeschlossen ist, hat es Winterthur als einen Schwerpunktraum im urbanen Rückgrat definiert. Am Bahnhof führt auch die vielbefahrene Frauenfelderstrasse vorbei. Diese wichtige Einfallssachse trennt – zusammen mit der Bahnlinie – Oberwinterthur und Neuhegi. Deshalb sollen diese Verkehrsbarrieren durchlässiger gemacht werden.

In einem ersten Schritt soll die Frauenfelderstrasse zwischen Stadler- und Seenerstrasse quaterverträglicher, das heisst querungsfreundlicher gestaltet werden. Hier spielt auch die Neugestaltung des Schiltwiesenplatzes eine zentrale Rolle. Eine direkte Velo- und Fussgängerverbindung zwischen dem Einkaufszentrum Oberwinterthur und dem Eulachpark kommt dem ganzen Stadtteil zugute. Mit der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze soll die Frauenfelderstrasse entlastet werden.

Weiteres Potential bieten die Bereiche rund um die S-Bahn-Station Wallrüti. Hier kann, bei einer gleichzeitigen Erhöhung der Aufenthaltsqualität, durchaus dichter und höher gebaut werden. Konkret: Das Alterszentrum bei der S-Bahn-Station hat das Potential, mit der Öffnung seines Parks und einem Café oder einem Quartierladen zu einem attraktiven Quartier-treffpunkt zu werden.

### Priorität haben die Planung und der Ausbau des Bahnhofraumes zu einem Stadtteilzentrum.



## Neuhegi

Das Industriegebiet im Spickel zwischen den SBB-Strecken nach St. Gallen und nach Frauenfeld hat sich in den letzten Jahren von der «verbotenen Stadt» in einen modernen, offenen und gemischt genutzten Stadtteil verwandelt. Noch ist die Entwicklung nicht abgeschlossen: Es gibt zwar soziale und kulturelle Treffpunkte wie Eulachpark, Schulen und auch die Halle 710, doch zu einem eigenständigen Quartier-leben konnten diese Orte noch zu wenig beitragen.

### Stadträumliche Qualitäten fördern

Vor allem in Neuhegi gibt es noch viel Potential, etwa für Quartierläden. Zusammen mit einem besseren Versorgungsangebot sollen durchgängige und direktere (Velo-)Verbindungen – ins Stadtzentrum, zum Bahnhof Oberwinterthur und zur S-Bahn-Haltestelle Hegi oder zu den Gebieten auf der anderen Seite der Geleise und der Frauenfelderstrasse – den Quartiercharakter stärken.

Auch die stadträumlichen Qualitäten der Achsen Sulzerallee und St. Gallerstrasse sowie der Quartierstrassen Else-Züblin-, Barbara-Reinhart- und Ida-Sträuli-Strasse können verbessert werden. Vor allem die vielbefahrene St. Gallerstrasse bietet zusammen mit einem Ausbau des Bereichs rund um die S-Bahn-Haltestelle Hegi Chancen auf eine markantere Stadteingangssituation.

### Priorität haben die bessere Anbindung von Hegi, Neuhegi und Hegifeld an den Bahnhof Oberwinterthur sowie eine bessere Verbindung zwischen Eulachpark und Oberwinterthur.





## Seen und Allmend Grüzefeld

Die Wohnquartiere von Seen sind sehr unterschiedlich: Locker bebaute Einfamilienhausgebiete prägen vor allem den Osthang. Entlang des unteren Teils der Seenerstrasse prägen grossmassstäbliche Siedlungen den Stadtteil. Charakteristisch für Seen ist die weite Allmend Grüzefeld – auch eine wichtige Kaltluftschneise für die Stadt.

### Allmend als zentralen Grünraum sichern

Gestärkt werden in Zukunft die Aufenthaltsqualitäten und das Versorgungsangebot im Zentrum. Konkret: Die Kanzleistrasse, eine wichtige Verbindung vom Zentrum zum Bahnhof, soll fussgängerfreundlicher, die vielbefahrene Tössstalstrasse stadtvträglicher gestaltet werden. Rund um den Bahnhof, der in seiner Rolle als Umsteigebahnhof auf Velo und Bus gestärkt werden muss, kann dichter und höher gebaut werden.

Auch im Bereich Wohnen stehen Aufgaben an: Um die Allmend herum liegen Grosswohnsiedlungen aus den 1960/70er-Jahren mit Erneuerungsbedarf. Wenn sie saniert und renoviert werden, sind auch ihre Grün- und Freiräume aufzuwerten. Das wiederum kommt dem ganzen Quartier zugute. Im benachbarten Gutschick-Quartier haben vor allem das Quartierzentrum beim Schulhaus und der Raum darum herum Potential.

Eine neue Fuss- und Veloverbindung zum Bahnhof Grütze erhöht die Erreichbarkeit dieses Quartiers. Die Allmend ist als Erholungs- und Freiraum zu sichern. Ihre grünen Verbindungen zum Sportpark Deutweg, aber auch gegen Süden in den Stadtrandpark sollen durchlässiger werden.

### Priorität haben die Freiraumentwicklung der Allmend Grüzefeld und die Stärkung des Quartierzentrums Gutschick.



## Töss und Dätt nau

Der Stadtteil Töss und das Quartier Dätt nau könnten nicht unterschiedlicher sein: Der ehemalige Arbeiterstadtteil Töss ist ein beliebtes, durchmisches und lebendiges Wohngebiet, das ruhige, von Ein- und Mehrfamilienhäusern geprägte Dätt nau liegt als Wohnklave hoch über Töss, abgetrennt durch Hügel und Autobahn. Der Ausbau der A1 bietet die Chance, die beiden Teile wieder näher zusammenzurücken.

### Infrastrukturausbau und Quartierentwicklung zusammen denken

In Töss stehen grossräumige Generationenprojekte an: Der Brüttenertunnel wird gegraben, die Autobahn ausgebaut und das Rieterareal transformiert. Die Zürcherstrasse, welche diese drei Bereiche verbindet, und auch das Gebiet Auwiesen und das Rieterareal werden deshalb als Schwerpunkträume im urbanen Rückgrat der Stadt behandelt.

Ziel ist, die Dynamik der Grossvorhaben auch fürs Quartier zu nutzen. Dabei gilt es, die Balance zwischen Veränderung und Erhalt zu finden. Konkret heisst das: die Zürcherstrasse stadtvträglicher zu gestalten, den öffentlichen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu bevorzugen, das Dienstleistungs- und Versorgungsangebot zu verbessern, ohne kleinere Läden zu konkurrenzieren, und den Raum um den Bahnhof Töss zu entwickeln, ohne dass dabei der familienfreundliche Quartiercharakter verloren geht.

Auch bessere Verbindungen für den Velo- und Fussverkehr spielen dabei eine Rolle. Sie sichern den Anschluss über Veloschnellrouten etwa ins Zentrum, über Fuss- und Velowege nach Dätt nau oder Steig oder über fussläufige Grünraumverbindungen ans von der Töss geprägte Naherholungsgebiet Reitplatz.

**Es werden zwei Prioritäten verfolgt: Die Zürcherstrasse, der Bahnhof und der Uferraum der Töss werden aufgewertet. Zudem werden der Bau des Brüttenertunnels und der Autobahnausbau für die eigene Stadt- und Quartierentwicklung genutzt.**

# Schwerpunkte setzen Auwiesen und Rieterareal – neuer Raum zum Wohnen und Arbeiten

Der südliche Stadteingang gehört heute der Autobahn, der Schiene und der Töss. Vor allem die A1 ist dominant. Sie trennt Töss und Dätttau schmerzlich und belastet beide Quartiere mit Verkehrslärm. Das Teilstück zwischen Töss und Winterthur Ost soll auf sechs bis acht Spuren ausgebaut werden. Wenn der Ausbau zusammen mit der Entwicklung der angrenzenden Quartiere gedacht und geplant wird, eröffnet sich für Winterthur eine einmalige Chance.

Eine Tieferlegung oder eine Teilüberdeckung der Autobahn etwa könnte Töss und Dätttau wieder näher zusammenbringen, neue Freiräume und Verbindungen für Fuss- und Veloverkehr schaffen und auch die Lärmbelastung vermindern. Zusammen mit einer Umgestaltung des Tössufers in einen durchgehenden Erholungsraum, einem Sportcluster zwischen Schwimmbad und Reitplatz und der Förderung von markanteren Bauten kann ein attraktiver südlicher Stadteingang entstehen.

Eine Schlüsselrolle spielt dabei das Rieterareal. Die Öffnung, Umnutzung und Entsigelung der gut erschlossenen ehemaligen Fabrikstadt würde eine

urbane Entwicklung in Töss anstossen und bietet die Chance, das Quartier wieder besser an den namengebenden Fluss und seine Grünräume anzubinden. Eine allfällige S-Bahn-Haltestelle Försterhaus könnte – nur 500 Meter vom Rieterareal entfernt – die Entwicklung des gesamten Stadtteils zusätzlich vorantreiben.

Wird das Areal in einen modernen Industrie- und Hightech-Standort umgenutzt und gleichzeitig um soziale, Dienstleistungs- oder Wohnangebote ergänzt, kommt das nicht nur Töss, sondern dem ganzen südlichen Stadtteil zugute.

Verdichtung der Ränder  
Verdichtung und Aufstockung  
Lebendiges und durchgrüntes Areal

Verbindung nach Dätttau

Autobahndeckel als Chance für die Stadtentwicklung

Gewerbenutzungen und Dienstleistungen

Gestaltung Stadteingang



# Schwerpunkte setzen Gewerbequartier und Bahnhof Grüze – zweitwichtigster Dreh- und Angelpunkt

fließt auf der anderen Strassenseite. Mit ihren eigenen Grundstücken kann die Stadt hier wichtige Impulse setzen.

Ziel ist es, mit sinnvollen Rahmenbedingungen, baumbestanden Grünräumen und besseren Velo- und Fussverbindungen aus der Bautenansammlung ein kreatives, buntes, belebtes Gewerbequartier für Handwerk, urbane Produktion, Kreativwirtschaft oder City-Logistik zu machen. Dafür soll die Nutzungsdichte und -vielfalt beispielsweise mit gestapelten und auch ergänzenden Nutzungen fürs Quartier, wie Co-Working, Gastronomie oder Sport, erhöht werden. Besonders gefördert werden publikumsorientierte Angebote in den Erdgeschossen.

Der Ausbau des Bahnhofs Grüze macht ihn zum zweitwichtigsten Bahnhof von Winterthur. Rundherum werden in den kommenden Jahren grosse und hohe Bauten mit Schwerpunkt Dienstleistung und Wohnen entstehen. Die mit dieser Entwicklung verbundene Busquerung über die Geleise wird dem Schwerpunktraum zusätzliche Impulse verleihen. Deshalb müssen der Bahnhof, sein neu gestalteter Vorplatz und auch die neue Haltestelle Grüze Nord besser ans Wegnetz für den Velo- und den Fussverkehr angebunden werden. Eine durchgängige Veloverbindung von Hegi über Grüze sichert die direkte Anbindung ans Zentrum.

Der Entwicklungsschub rund um den Bahnhof wird auch dem Gewerbegebiet südlich der St. Gallerstrasse Auftrieb verleihen. Das wenig urbane Konglomerat besteht heute aus kleineren, eingeschossigen Hallen und mehrgeschossigen Bürobauten. Bäume und Grünräume gibt es kaum, das Wasser der Eulach



# Mobilität stadtverträglich gestalten

Die Erreichbarkeit einer Stadt mit verschiedenen Verkehrsmitteln steht im direkten Verhältnis zu ihrem wirtschaftlichen Erfolg. Wenn allerdings der Stadtraum vor allem für den Verkehr und nicht auch für die Menschen gestaltet ist, sinkt die Lebensqualität. Winterthur will diesen Spagat mit einer «stadtverträglichen Mobilität» meistern: Dabei befriedigt die Stadt die steigenden Mobilitätsbedürfnisse, die Verkehrsräume werden aber so gestaltet, dass die Lebens- und Wohnqualität nicht leidet. Weil kein zusätzlicher Platz für die prognostizierte Zunahme der Mobilität und der Bevölkerung zur Verfügung steht, muss der Anteil an platzsparenden Verkehrsmitteln, wie zu Fuss gehen, Velo oder Bus, erhöht werden. Nur so können mehr Personen auf gleich viel Raum transportiert werden. Möglichst kurze Wege sollen zudem dazu beitragen, den Verkehr zu vermeiden.

## Die Änderung des Mobilitätsverhaltens sichert weiterhin eine hohe Mobilität für alle.

Die Winterthurer Strategie der stadtverträglichen Mobilität beruht auf vier Pfeilern: **1. Verkehr vermeiden**, etwa durch eine hohe Nutzungsvielfalt und entsprechend kurze Wege. **2. Verkehr verlagern**, etwa durch den Ausbau des öffentlichen, des Fuss- und des Veloverkehrs. **3. Verkehr verträglich gestalten**, etwa durch fussgängerorientiertere Strassenräume oder Tempo 30. **4. Mobilität vernetzen**, etwa durch die Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsarten an Bahnhöfen. Die Ziele bauen auf dem städtischen Gesamtverkehrskonzept aus dem Jahr 2011 auf.

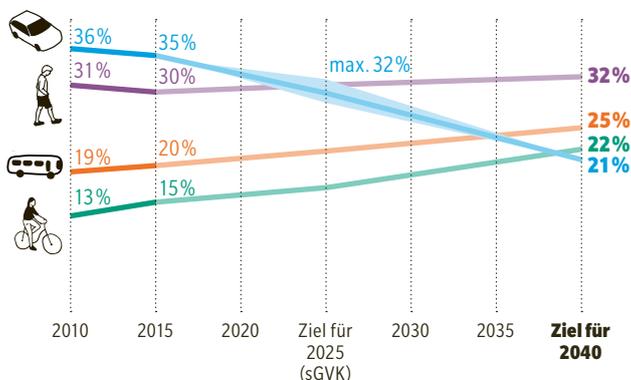


Abbildung Entwicklung Modal Split der Stadtbevölkerung Winterthur 2010 und 2015 gemäss Mikrozensus Verkehr sowie Ziel 2025 aus dem sGVK und Ziel 2040 gemäss «Winterthur 2040» (Mobilitätsverhalten nach Anzahl zurückgelegter Wege)

### Weniger Auto, mehr Bus, Velo und zu Fuss gehen

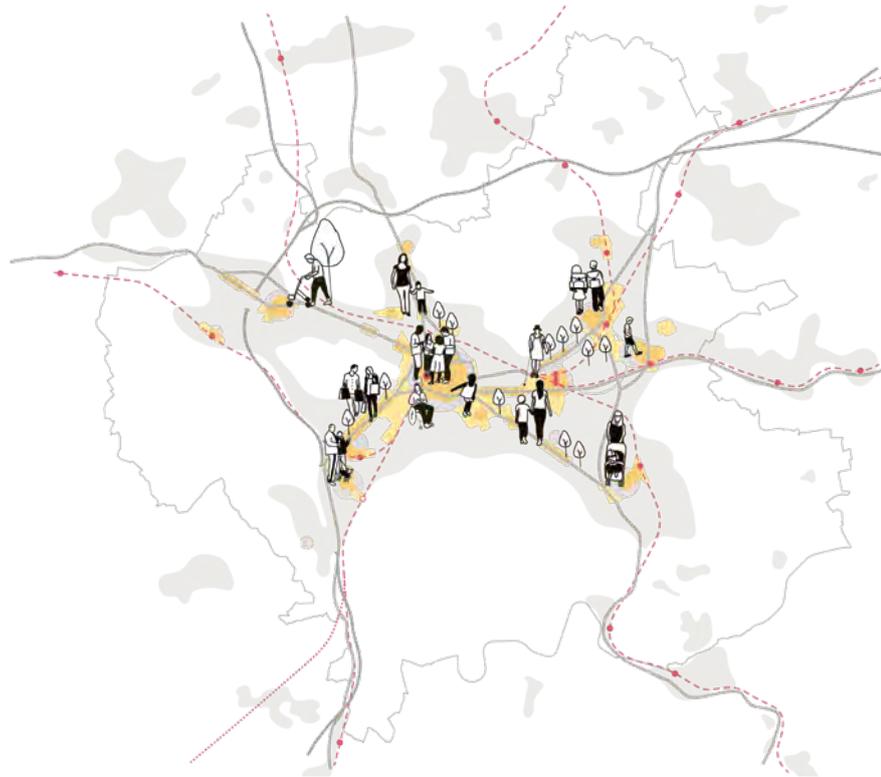
Die Modal-Split-Ziele von «Winterthur 2040» sehen vor, dass die Anzahl Wege beim motorisierten Individualverkehr bis 2040 um rund 20 Prozent ab- und beim öffentlichen Verkehr um rund 60 Prozent zunehmen. Im gleichen Zeitraum sollen sich die Velofahrten verdoppeln.

# Zu Fuss ist in Winterthur erste Wahl.



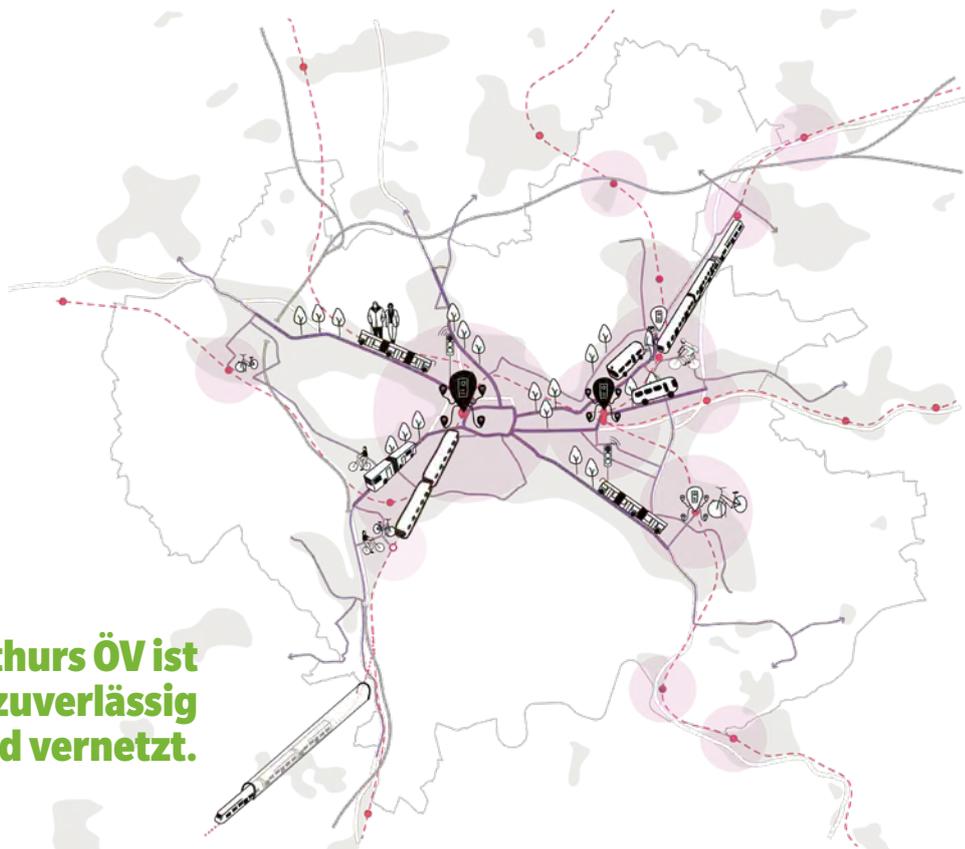
## Fussgängerinnen und Fussgänger im Fokus

Der Fussverkehr ist eine der tragenden Säulen der städtischen Mobilität. Deshalb sorgt Winterthur für gute Rahmenbedingungen für Fussgängerinnen und Fussgänger, vor allem im urbanen Rückgrat. Gut gestaltete, sichere und komfortable Stadträume bilden zusammen mit einem guten und dichten Fusswegnetz ideale Voraussetzungen für die Stadt der kurzen Wege. In hochfrequentierten Stadträumen werden Fussverkehrsteppiche verlegt, das heisst sichere, zusammenhängende und damit selbstverständliche Räume für den Fussverkehr geschaffen. Rund um die Altstadt wird die Fussgängerzone schrittweise erweitert. Alle diese Massnahmen sorgen auch dafür, dass das Einzugsgebiet der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs erweitert und damit der Umstieg attraktiver wird.



## Winterthur bleibt Velostadt.

**Winterthurs ÖV ist leistungsfähig, zuverlässig und vernetzt.**



## Sechs Veloschnellrouten

Im Veloverkehr liegt in Winterthur nach wie vor ein grosses Potential für eine stadtverträglichere Mobilität. Sechs Veloschnellrouten, welche die Quartiere komfortabel und sicher mit dem Zentrum und der Region verbinden, bilden das Grundgerüst des zukünftigen Velowegnetzes für alle zwischen 8 und 80 Jahren. Die parallel dazu verlaufenden Stadtradien werden in erster Linie auf routinierte Fahrerinnen und Fahrer sowie schnelle E-Bikes ausgerichtet.

In Stadt- und Quartierzentren, wo unterschiedlichste Mobilitäts- und Nutzungsbedürfnisse auf engem Raum zusammenkommen, kann das Velo nicht immer bevorzugt werden. Hier braucht es ein rücksichtsvolles Nebeneinander. Selbstverständlich gehört zur Veloförderung auch ein Ausbau von genügend gut platzierten und sicheren Abstellmöglichkeiten an Quelle und Ziel, insbesondere an den ÖV-Drehscheiben.

2040 sind stadtweite Veloverleihangebote, Cargo-Bike-Nutzungen für Handwerkerinnen und Handwerker, lokales Gewerbe und Logistik sowie flächendeckende Hausliefer- und Kurierdienste mit Transportvelos eine Selbstverständlichkeit im Stadtbild.

## Bus und S-Bahnen

Will der öffentliche Verkehr seine tragende Rolle erfüllen, muss er bevorzugt werden, einfach zugänglich und lesbar sein und vor allem dort vorbeiführen, wo viele Menschen wohnen und arbeiten.



Auf Stadtebene ist der Stadtbus das öffentliche Hauptverkehrsmittel. Das schon heute auf sechs starken Achsen dichte Angebot wird weiter ausgebaut und vernetzt, die Priorisierung und Beschleunigung des Busverkehrs konsequenter umgesetzt.

Die von SBB und ZVV geplanten Angebotsausbauten mit dem Brüttenertunnel werden die Bahnkapazität und den Takt in Winterthur auf einen neuen Level heben.

Zentrale Mobilitätsdrehscheibe bleibt der Hauptbahnhof. Auch er wird für das starke Wachstum von 120 000 auf 160 000 (2040) Bahnpassagiere pro Tag aufgerüstet. Dazu gehört nicht nur der Ausbau der Bahninfrastruktur, sondern auch der Ausbau von Flächen für den Fussverkehr, Veloabstellplätzen, Sharing-Angeboten oder auch die Neuorganisation des Busverkehrs im Umfeld des Bahnhofes.

Eine immer wichtigere Rolle – auch für die innerstädtische Mobilität – spielen die S-Bahnhöfe Seen, Oberwinterthur und allen voran Grütze mit der neuen Haltestelle Grütze Nord. Auch sie sind ein wichtiges Fundament der Stadt der kurzen Wege und helfen, den Hauptbahnhof zu entlasten.

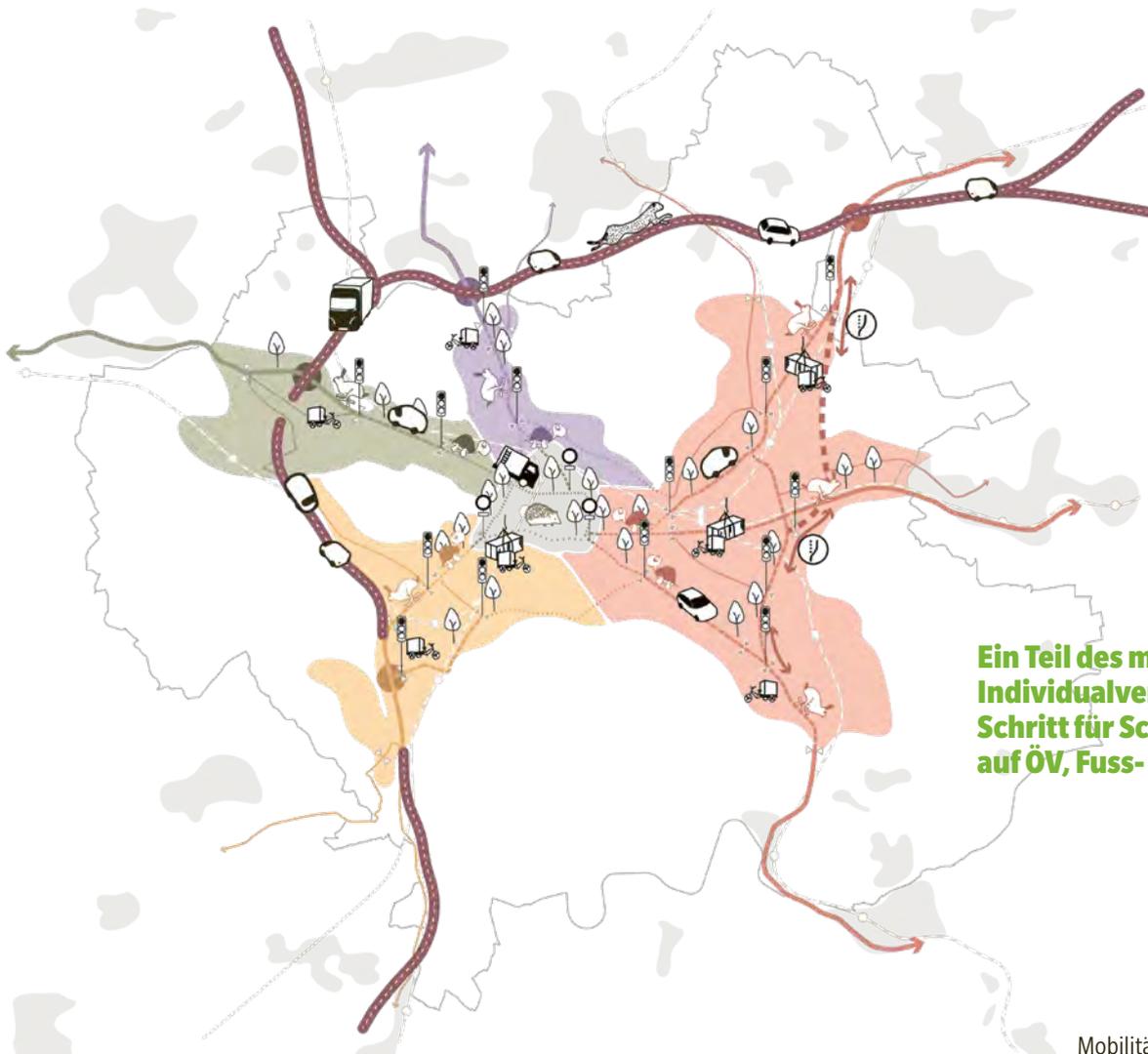
## Intelligente Steuerung des motorisierten Individualverkehrs

Die Umsetzung der Strategie für den motorisierten Individualverkehr erfolgt schrittweise: Zuerst wird das Zentrum durch eine konsequente Priorisierung des öffentlichen Verkehrs und eine intelligente Verkehrssteuerung entlastet. Das geht einher mit Temporeduktionen auf den Stadtradien im Kerngebiet und Parkraumbewirtschaftung.

In einem weiteren Schritt wird im Zentrum ein vereinfachtes Erschliessungsprinzip umgesetzt, etwa durch den Abbau von Abbiegemöglichkeiten. Einzelne Strassen sollen entlastet werden, zum Beispiel nördlich der Altstadt und in Oberwinterthur (mit der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze) und als Bus- und Veloachsen aufblühen.

Die dritte Stufe greift, wenn das Autobahn-Teilstück rund um Winterthur auf sechs Spuren ausgebaut ist. Erst dann kann die A1 ihre Funktion als Stadtautobahn auch leistungsfähig wahrnehmen. Winterthur will den Ausbau der A1 zur Entlastung des Stadtverkehrs nutzen: Er soll das Umfahren attraktiver als das Durchfahren machen.

Durch die Stadt fahren aber nicht nur Menschen, sondern auch Güter. Eine stadtverträgliche Mobilität verlangt, die Güterversorgung so lange als möglich auf der Schiene zu halten. Zwei bis drei Hubs für City-Logistik und ein bis zwei Standorte für Massengutlogistik dienen dann als Umschlagplätze von der Bahn auf den Lastwagen, den Transporter oder das Cargo-Bike. Autos, die zwingend in der Innenstadt verkehren müssen, erreichen schneller ihr Ziel: Anwohnerinnen, Lieferanten und Handwerker, Ver- und Entsorgungskräfte, Gesundheitsdienstleister und ältere Menschen oder solche, die auf ein Auto angewiesen sind.



**Ein Teil des motorisierten Individualverkehrs wird Schritt für Schritt verlagert auf ÖV, Fuss- und Veloverkehr.**

# Schwerpunkte setzen Wissensquartier - mehr Platz für die Bildung

Nachdem die ZHAW dazu beigetragen hat, dass sich das ehemalige Sulzer- und Lagerplatzareal in den letzten Jahren in einen lebendigen Fachhochschulcampus verwandelt hat, steht der Ausbau des Gebiets zwischen Technikum und Zeughaus zu einem Wissensquartier an. Dort sollen nicht nur neue und gut platzierte Bauten für Bildung entstehen, sondern auch gut gestaltete und vernetzte Freiräume. Diese sollen auch ausserhalb der Schulzeiten und von der Quartierbevölkerung genutzt werden können. So hat das Wissensquartier eine Chance, ein selbstverständlicher und lebendiger Teil von Winterthur zu werden.

Die Anbindung des Wissensquartiers an die Altstadt gelingt als Fortsetzung des Fussgängerteppichs sowie über den öffentlichen und den Veloverkehr. Die Eulach wird in diesem Bereich renaturiert. So entstehen entlang der Eulach und des Mattenbachs attraktive Bewegungs-, Aufenthalts- und Grünräume, die der ganzen Stadt zugutekommen. Besonderes Entwicklungspotential sieht Winterthur im Spickel zwischen Reitweg und Zeughausstrasse sowie auf dem Teuchelweiherplatz selbst.



# Gartenstadt mit Stadtrandpark

Die Gartenstadt Winterthur hat ihren Ursprung in den Vor- und Hintergärten der Arbeitersiedlungen sowie den Park- und Gartenanlagen der Herrschaftshäuser. Mit dem Wachstum der Stadt und der damit einhergehenden Verdichtung steigt allerdings der Druck auf diese Naherholungsräume mit hohem sozialem, ökologischem und klimatischem Wert. Mit ihrer Sicherung und Vernetzung sowie zukunftsfähigen Gestaltung und Bewirtschaftung will Winterthur diese Grün- und Freiflächen für die Weiterentwicklung der Stadt fit machen. Auch die vielen privaten Grünraumbesitzerinnen und -besitzer leisten einen wichtigen Beitrag.

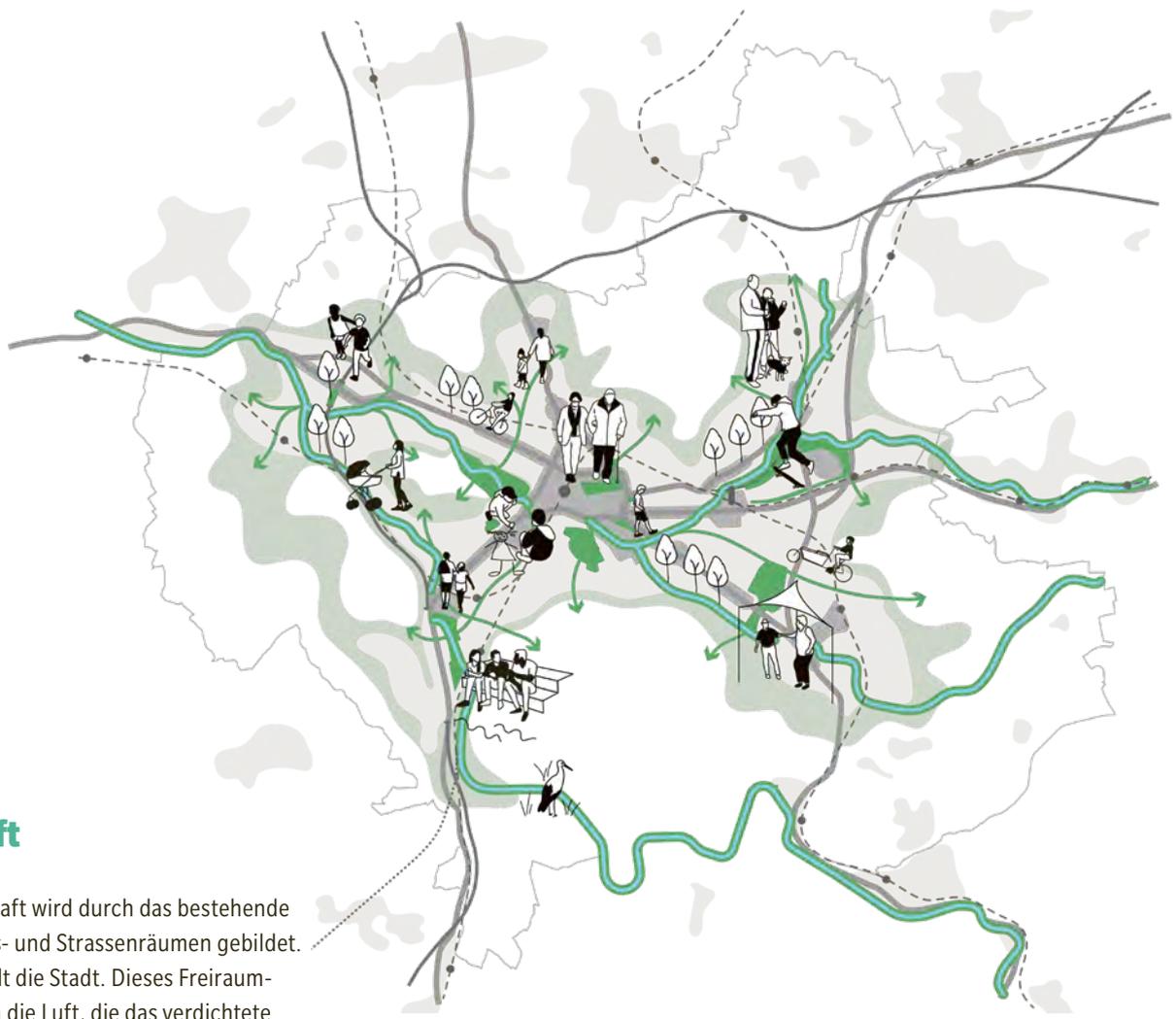


## Winterthur entwickelt seine drei Landschaften – die innere und die äussere Landschaft sowie den Stadtrandpark.

«Winterthur 2040» zeichnet das Bild von drei ureigenen Winterthurer Landschaften: erstens eine innere, bestehend aus den Parks, Plätzen, Grünflächen, Strassen- und Flussräumen. Diese **innere Landschaft** legt ein ökologisch wertvolles, feingliedriges, **grün-grau-blaues Netz** über den Stadtgrundriss. Darum herum markiert «Winterthur 2040» zweitens einen **Stadtrandpark**. Er wird gebildet durch den von Wald, Freiflächen und Landwirtschaft geprägten Saum, der die Stadt einrahmt. Die dritte, **äussere Landschaft** wird sichtbar, wenn man auf dem Plan alle Wälder, Erholungs- und Landwirtschaftsflächen in der näheren Umgebung einfärbt und als eine über die Stadtgrenzen hinaus miteinander verbundene Landschaft lesbar macht.

### Zukunftsfähig durch Vernetzung

Eine wachsende Stadt braucht ein adäquates Angebot an Grün- und Freiräumen. Das Herausschälen dieser drei Landschaften stellt die Gartenstadt in neue stadträumliche, ökologische, aber auch globale Zusammenhänge. Denn der Klimawandel verleiht dieser «Gartenstadt XL» existentiellen Rückenwind: Wollen wir die Temperaturen in Siedlungsräumen senken, müssen wir Grünräume fördern und noch besser pflegen.



## Innere Landschaft

Winterthurs innere Landschaft wird durch das bestehende Netz von Grünflächen, Fluss- und Strassenräumen gebildet. Es strukturiert und unterteilt die Stadt. Dieses Freiraumgerüst produziert aber auch die Luft, die das verdichtete Winterthur zum Atmen braucht. Diese innere Landschaft verbindet die einzelnen Quartiere über kurze und attraktive Wege mit dem Zentrum, untereinander oder mit der Region.

### Flexibel und ganzjährig nutzbar

Weil diese Grün- und Freiflächen begrenzt sind, vielfältig und unterschiedlich genutzt werden, sind Nutzungskonflikte vorprogrammiert. Bei der Neu- oder Umgestaltung genies- sen deshalb multifunktionale und ganzjährige Nutzungen Priorität und sollen von Anfang an gebührend mitgedacht werden. Denn sie müssen mehr leisten: inhaltlich und mit Blick auf ihre Bespielungszeiten. Oder andersherum: Im Jahr 2040 soll im Park eines Altersheims Fussball gespielt oder ein Konzert durchgeführt werden und auf dem Schulhaus- areal Gemeinschaftsgärten für das Quartier entstehen können.

### Fluss- und Strassenlandschaften

Mit der Eulach, der Töss und dem Mattenbach durchfliessen drei Flüsse den Stadtkörper. Winterthur sieht in ihnen besonderes Entwicklungspotential. Bereits umgesetzt worden sind die Renaturierung der Eulach in Oberwinterthur (Eulachpark) oder die teilweise Gestaltung der innerstädtischen Töss als lineare Parklandschaft. Werden diese Fluss- räume lebenswerter gemacht, müssen ihre Ufer für Mensch und Tier ortsspezifisch entwickelt werden.

**Winterthur stärkt seine innerstädtischen Freiräume und verbindet sie zu einem grün-grau-blauen Netz.**

Winterthur zählt zur inneren Landschaft auch die Hauptverkehrsachsen. Sie sollen mehr sein als Durchfahrtsstrassen. Voraussetzung dafür ist, dem öffentlichen Verkehr, dem Velo und den Fussgängerinnen und Fussgängern mehr Platz einzuräumen.

Priorität haben die Vernetzung der Grünräume, ihre Aufenthaltsqualität und das Stadtklima. Denn vor allem Bäume, Grünräume und Flussläufe bieten Erholung und helfen, die Aufheizung der Städte im Sommer zu reduzieren.



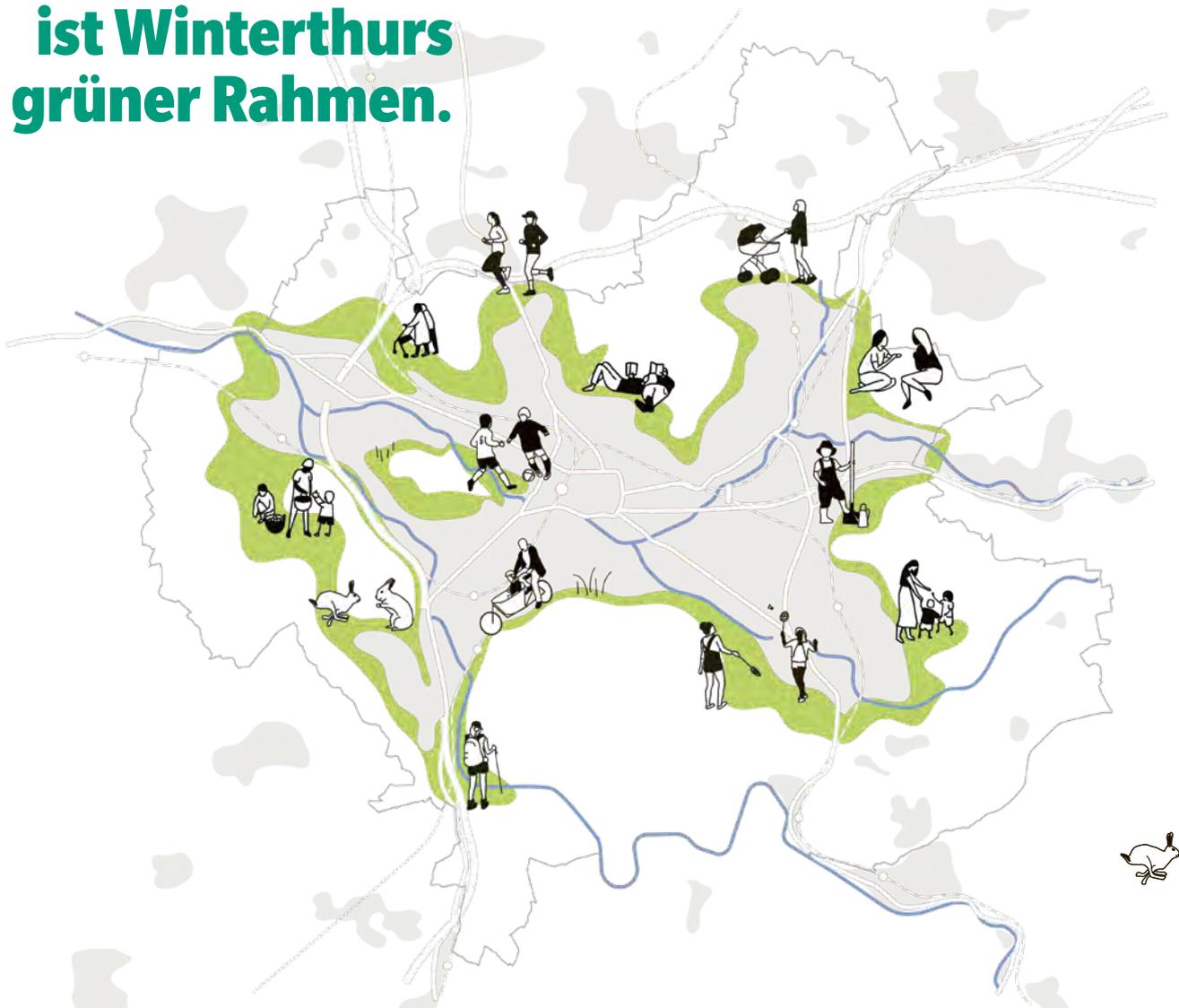
## Stadtrandpark

Winterthurs topographische Lage zwischen den Hügeln erzeugt einen einzigartigen, fingerförmigen Stadtgrundriss. Sie sorgt für einen langen und gewundenen Siedlungsrand. Winterthur sieht in diesem grünen Saum einen vielgestaltigen Stadtrandpark. Dieses Schlüsselement der städtischen Freiraumentwicklung verbindet die innere und die äussere Landschaft. Es besteht aus verschiedenen Landschaftstypen: Waldrändern, Wiesen, Äckern, Rebhängen, aber auch Sportanlagen, Pünten oder Friedhöfen. Viele Nutzungsangebote sind in diesem kilometerlangen Naherholungs- und Naturraum heute bereits vorhanden. Ihre gesamtstädtische Verknüpfung kann jedoch verbessert werden.

### Mit dem Velo durch den linearen Park

Deshalb will Winterthur diesen Raum freihalten und durchgängig mit dem Velo befahr- und umrundbar machen. Weil der Stadtrandpark sich rund um die Stadt legt, ist er aus allen Quartieren auch zu Fuss schnell, sicher und einfach erreichbar und Kaltluft kann über ihn von allen Seiten in die Stadt hineinströmen. Naturvorrang- und Erholungsräume werden nicht gemischt, sondern je nach natürlichen Gegebenheiten und Nutzungen weiterentwickelt.

## Der Stadtrandpark ist Winterthurs grüner Rahmen.



Eines der Schlüsselemente der städtischen Freiraumentwicklung ist der Stadtrandpark. Als grüner Saum legt er sich um die Stadt herum. Er besteht aus naturnahen Landschaftstypen wie Waldändern, Wiesen, Äckern oder Rebhängen, aber auch aus urbaneren Landschaftselementen wie Sportanlagen, Allmenden, Pünnten oder Friedhöfen.

Den Stadtrandpark sowie ausgesuchte innerstädtische Grün- und Freiräume an der Schnittstelle zwischen Stadt und Landschaft hat Winterthur als Schwerpunkte der Freiraumentwicklung definiert. Dazu gehören die Schützenwiese und der Brühlberg, der Rosenberg, das Zentrum Wülflingen und die Allmend Grüzefeld. Sie alle sind wichtige Bindeglieder des Stadtrandparks und der unter Druck geratenen Quartierfreiräume. Hier müssen etwa Defizite in der Flächenverteilung geprüft, verfügbare Freiräume neu geordnet oder auch die Zugänglichkeiten verbessert werden.

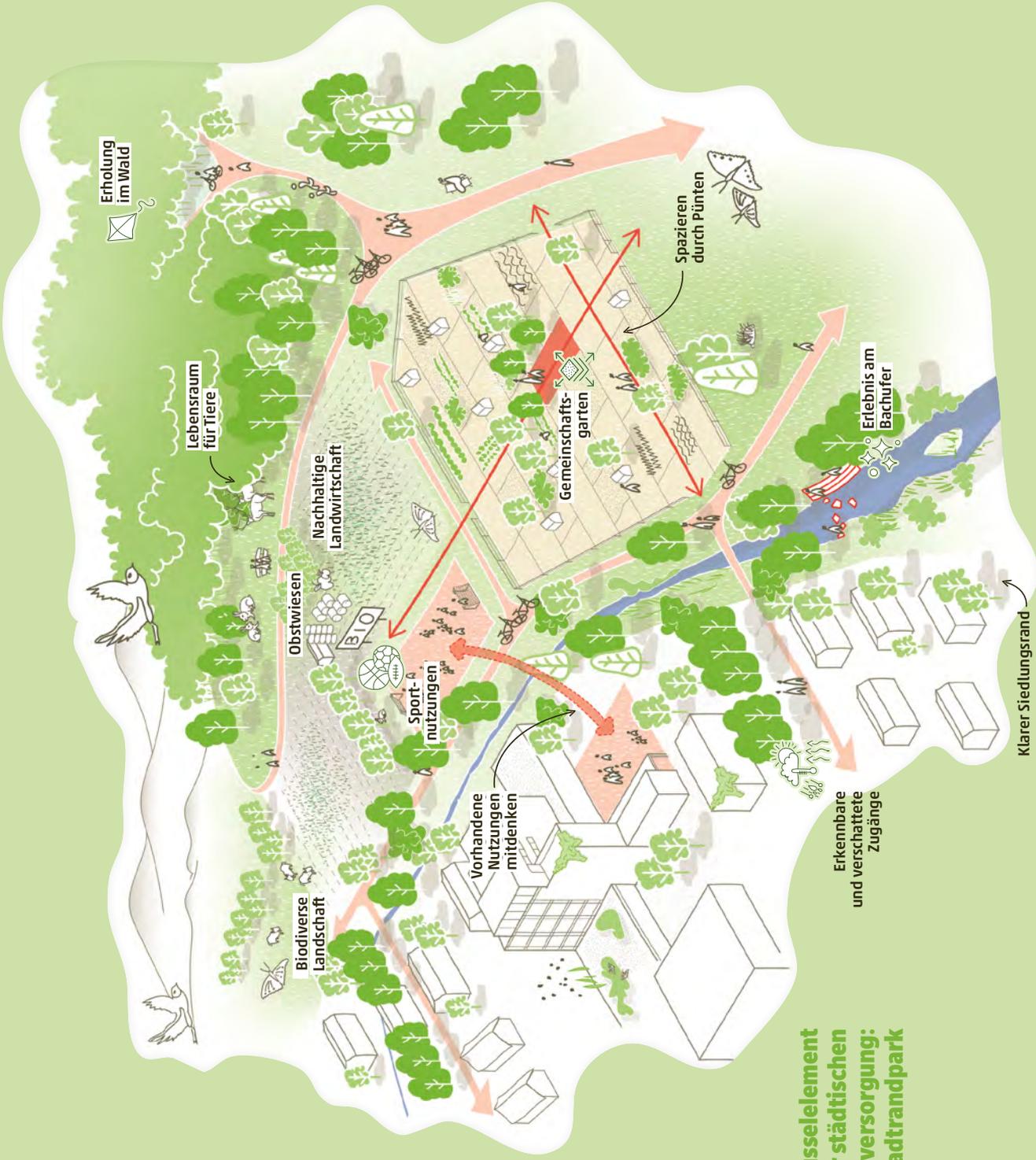
In Wülflingen etwa kann auf einer zukünftigen Autobahnüberdeckung ein neuer Freiraum Quartiere und Dorfkern wieder zusammenwachsen lassen.

Am Brühlberg und im Bereich Schützenwiese gilt es, die Offenheit, Grosszügigkeit und auch die hohe Durchlässigkeit zu erhalten und weiterzuentwickeln.

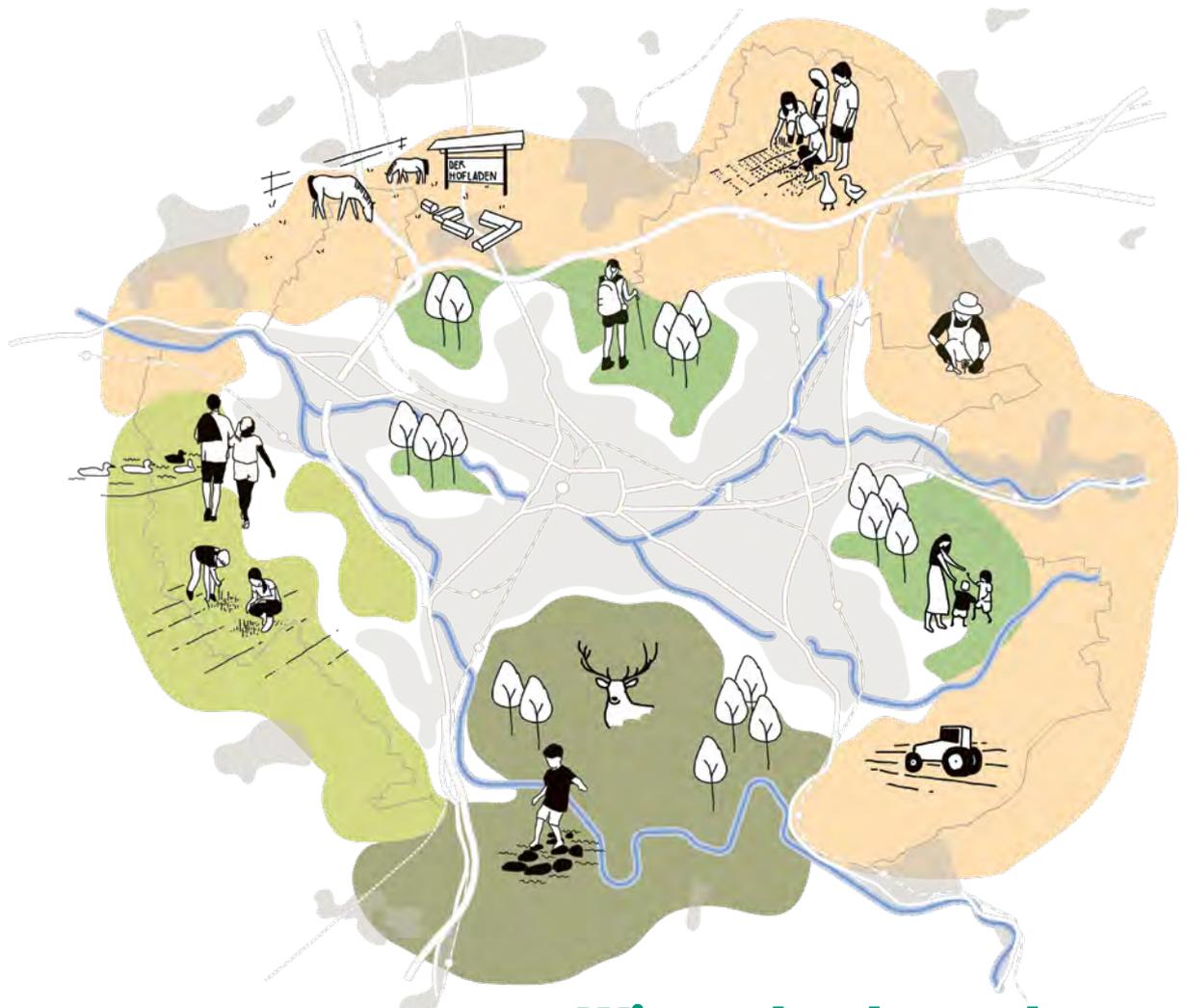
Die Allmend Grüzefeld ist die grösste zusammenhängende innerstädtische Freiraumreserve. Hier gilt es, eine planerische Haltung zu entwickeln, welche die Themen, die auf der Allmend zusammentreffen, etwa «innerer Stadtrand», Nutzungsvielfalt oder Miteinander, zu ordnen und zu klären.

Am Rosenberg geht es um die Sicherung der Grünraumverbindung zwischen Wolfensberg, Schützenweiher und Rosenberg als Teil des Stadtrandparks.

## Schwerpunkte setzen Grün- und Freiräume – Naherholung, Umwelt- und Klimaschutz in einem



## Schlüsselement der städtischen Freiraumversorgung: der Stadtrandpark



## Winterthur betrachtet die Landschaft rund um die Stadt als Landschaftspark («Regiopark») und sichert und entwickelt diesen zusammen mit den Nachbargemeinden.

### Äussere Landschaft - der Regiopark

Als grossräumigen Naherholungs- und Ausgleichsraum definiert Winterthur die weite Kulturlandschaft rund um die Stadt. «Winterthur 2040» liest die weiten Felder, Wiesen und Wälder als äussere Landschaft, als regionalen Park. Er generiert andere Freiraumbilder als etwa der Stadtrandpark oder die innere Landschaft. Seine Flächen liegen teilweise ausserhalb der Winterthurer Stadtgrenzen.

### Gemeinsam entwickeln

Voraussetzung für seine Entwicklung ist deshalb eine Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden. Gemeinsam sollen die wilden und weniger wilden Wälder, die weiten Acker- und Anbauflächen aufgewertet und ökologisch vernetzt werden. Sie sorgen für Kühlung und Belüftung und dienen als naturbezogenes Erholungsgebiet, durch das komfortable Velorouten und ein feinmaschiges Wanderwegnetz führen. Weil ein Fünftel des Gemeindegebiets der Landwirtschaft gewidmet ist, kann Winterthur über die stadteigenen Höfe, Felder und Wälder auf eine nachhaltige und klimaaktive Bewirtschaftung direkt Einfluss nehmen.

## **Impressum**

Herausgeberin: Stadt Winterthur

1. Auflage, Juni 2021 (1000 Ex.)

Verfasser Gesamtbericht: Berchtoldkrass (Karlsruhe),  
Urban Catalyst (Berlin), mrs (Zürich)

Text Kurzfassung: Roderick Hönig, «Hochparterre»

Gestaltung: Weissgrund AG, Zürich

Papier: Nautilus Classic, 100% Recycling, Blauer Engel

Druck: Mattenbach AG, Winterthur



**Den ausführlichen Bericht  
«Räumliche Entwicklungsperspektive  
Winterthur 2040» können Sie hier  
als PDF herunterladen:  
[stadt.winterthur.ch/2040](http://stadt.winterthur.ch/2040)**



Die **Räumliche Entwicklungsperspektive  
Winterthur 2040** bildet die Grundlage  
für eine Reihe weiterer Instrumente und  
Publikationen zur Weiterentwicklung der Stadt.

Mehr Informationen dazu auf  
[stadt.winterthur.ch/2040](http://stadt.winterthur.ch/2040)

## **Kontakt**

Stadt Winterthur  
Amt für Städtebau  
Stadtentwicklung  
Stadtgrün

Pionierstrasse 7  
8403 Winterthur  
Tel. +41 52 267 54 62  
[staedtebau@win.ch](mailto:staedtebau@win.ch)