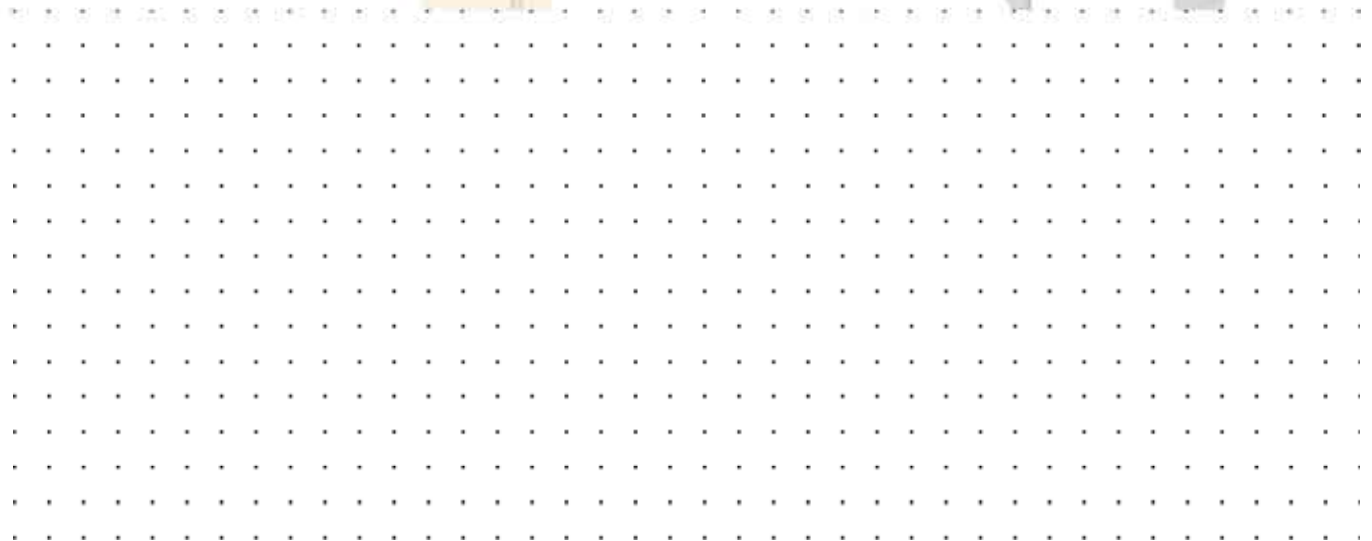
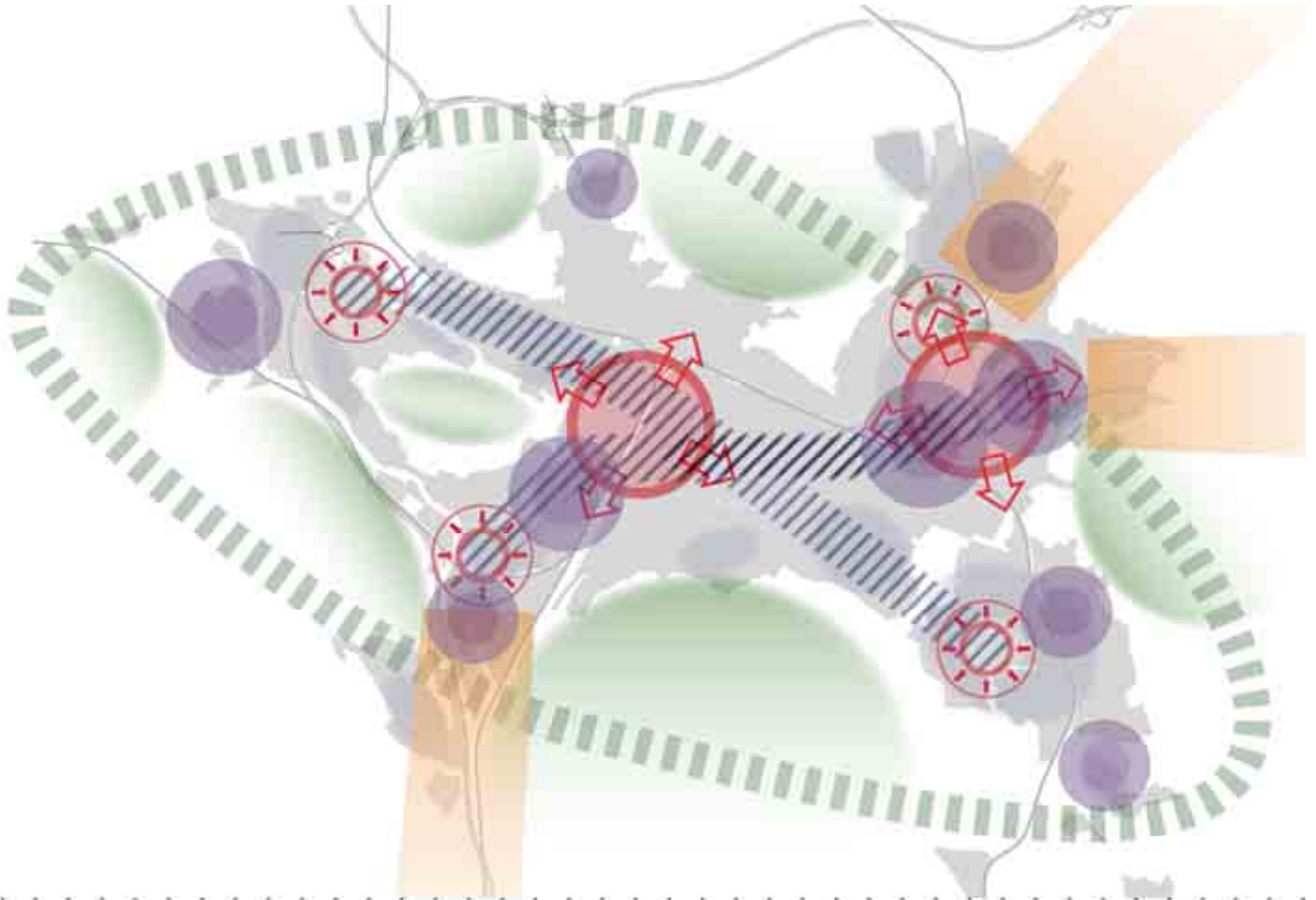


Städtisches Gesamtverkehrskonzept Winterthur (sGVK 2010)

Schlussbericht
Juli 2011



Projektsteuerung

SR Departement Bau, Winterthur (Federführung)
SR Departement Kulturelles und Dienste, Winterthur
SR Departement Technische Betriebe, Winterthur
SR Departement Sicherheit und Umwelt, Winterthur
Amt für Städtebau Winterthur
Tiefbauamt Winterthur
Stadtentwicklung Winterthur
Stadtbus Winterthur
Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)
Amt für Verkehr Kanton Zürich (AFV)
Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich (ARE ZH)
Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU)
Bundesamt für Strassen (ASTRA)

Projektleitung

Amt für Städtebau Winterthur (Federführung sGVK)
Stadtentwicklung (Federführung Zukunftsbild)
Stadtpolizei Winterthur
Umwelt- und Gesundheitsschutz Winterthur
Amt für Verkehr Kanton Zürich (AFV)
Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)
Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich (ARE ZH)

Projektbegleitung

Ernst Basler + Partner AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
Telefon +41 44 395 16 16
info@ebp.ch
www.ebp.ch

Glossar

| | |
|------------------|--|
| AfS | Amt für Städtebau Winterthur |
| AFV | Amt für Verkehr Kanton Zürich |
| AP (1.G. / 2.G.) | Agglomerationsprogramm der ersten, resp. zweiten Generation |
| ARE | Bundesamt für Raumentwicklung |
| ASTRA | Bundesamt für Strassen |
| EBP | Ernst Basler + Partner AG |
| FinöV | Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (1998) |
| GVM | Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich |
| HLS | Hochleistungsstrassen |
| LV | Langsamverkehr (Velo und Zufussgehende) |
| MIV | motorisierter Individualverkehr |
| NFA | Neuer Finanzausgleich Bund – Kantone |
| öV | öffentlicher Verkehr |
| PBG | Kantonales Planungs- und Baugesetz |
| PEB | Botschaft zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und zur Freigabe von Mitteln. 11. November 2009 |
| rGVK 2005 | Regionales Gesamtverkehrskonzept Winterthur und Weinland (2005) |
| RVS | Regionale Verkehrssteuerung |
| RWU | Regionalplanung Winterthur und Umgebung |
| sGVK 2010 | Städtisches Gesamtverkehrskonzept Winterthur 2010 |
| SVN | Stark Verkehrserzeugende Nutzungen |
| ZEB | Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur. Umgesetzt in der Botschaft zur Gesamtschau FinöV vom 17. Oktober 2007. |

Zusammenfassung

rGVK2005 und Agglomerationsprogramm der 1. Generation

Das regionale Verkehrskonzept von Winterthur und Umgebung (rGVK 2005) bildete die Basis für die Massnahmen der Region Winterthur im Agglomerationsprogramm (AP) des Kantons Zürich der 1. Generation. Der Bund sprach dem Kanton Zürich mit 35% einen vergleichsweise tiefen Beitragssatz zu. Der Prüfbericht des ARE stellte denn auch fest, dass es nicht gelang, eine systematische Herangehensweise darzulegen. Für den Raum Winterthur seien insbesondere im Bereich der Strassennetzergänzungen lediglich Teillösungen präsentiert worden, deren Wirkungen noch wesentlich optimiert und abgestimmt werden müssen.

sGVK 2010

Auf Grund dieser Beurteilung des Bundes wurde entschieden, das rGVK 2005 zu revidieren. Der Kanton Zürich und die Stadt Winterthur beschliessen im Hinblick auf das AP der 2. Generation, gemeinsam eine neue Planung zuerst mit Fokus auf das städtische Gebiet vorzunehmen. Zu diesem Zweck unterzeichneten sie eine Zusammenarbeitsvereinbarung und schrieben das städtische Gesamtverkehrskonzept Winterthur (sGVK 2010) aus, welches das rGVK 2005 auf Stadtgebiet ersetzen soll. Die wichtigsten Erkenntnisse aus dem sGVK werden in das sich in Erarbeitung befindliche AP für den Raum Winterthur und Umgebung eingearbeitet. Eine regionale Abstimmung der auf Stadtgebiet ins Auge gefassten Massnahmen ist zwingend notwendig.

Projektorganisation und -ablauf

Die Erarbeitung des sGVK 2010 erfolgte nach Massgabe der ARE-Weisungen zum AP der 2. Generation. Die Entwicklung von Teilstrategien, Teilkonzepten und Massnahmen erfolgte in einer Testplanung, an welcher drei interdisziplinäre Teams beteiligt waren. Mit den vor- und nachgeschalteten Arbeiten wurde im Herbst 2009 die Firma Ernst Basler + Partner AG beauftragt. Die Arbeiten wurden eng begleitet von Fachpersonen aus den betroffenen städtischen und kantonalen Ämtern. Darüber hinaus wurde ein Begleitgremium aus Vertretern von Verbänden und politischen Parteien gebildet, welches als Echoraum diente.

Integration und Abgrenzung

Laufende Planungen des Bundes, der Richtplan und das Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich sowie verschiedene städtische Vorgaben bilden die übergeordneten Rahmenbedingungen für das sGVK 2010. Es enthält ausschliesslich Massnahmen im Bereich Verkehr. Für die Siedlung werden lediglich Stossrichtungen benannt, im Hinblick auf eine vertiefende Bearbeitung im „AP Winterthur und Umgebung“. Die Verkehrsmassnahmen sind auf den Personenverkehr und auf die Hauptachsen ausgerichtet. Planungshorizont ist in Übereinstimmung mit dem nächsten Agglomerationsprogramm und den verwendeten Grundlagen, das Jahr 2030. Die Massnahmen werden priorisiert und vier verschiedenen funktionalen Etappen resp. Prioritäten zugeordnet (Priorität A1/A2: 2011 – 2014, Priorität A: 2015 – 2018, Priorität B: 2019 – 2029, Priorität C: ab 2030).

Heutige Probleme und Handlungsbedarf 2030

In einer umfassenden Problemanalyse werden die heutigen Defizite im Bereich Siedlung und Umwelt sowie für den öffentlichen Verkehr (öV), den motorisierten Individualverkehr (MIV), den Fuss- und Radverkehr (Langsamverkehr LV) identifiziert. Unter Annahme eines nicht mit Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen beeinflussten Trends werden die Entwicklungspotenziale und der Handlungsbedarf für das Jahr 2030 für die verschiedenen Verkehrsträger abgeschätzt. Daraus ergeben sich die Stossrichtungen für die Teilstrategien Siedlung sowie Verkehr.

Zukunftsbild Siedlung

Die Teilstrategie Siedlung beinhaltet das Zukunftsbild für die räumliche Entwicklung der Stadt Winterthur. Die Stadt soll in Zukunft von fünf Kernelementen geprägt werden: Zwei urbane Zentren Winterthur Mitte und Neuhegi-Grüze, in welchen sich verschiedenste Nutzungen überlagern und welche von starken Quartierzentren umgeben sind. Entwicklungsschwerpunkte ermöglichen eine Zunahme von Einwohnern und Arbeitsplätzen. Urban Boulevards verknüpfen die urbanen Zentren, Quartierzentren und Entwicklungsschwerpunkte miteinander und bilden das verkehrliche Grundgerüst. Drei überregionale Entwicklungsachsen bilden die Fortsetzung der Urban Boulevards über die Stadtgrenzen hinaus und unterstreichen damit die Bedeutung der Verflechtung zwischen der Stadt und den umliegenden Gemeinden.

Teilstrategie Verkehr

Die Teilstrategie Verkehr besteht aus Grundsätzen, welche der Stadtrat bereits verabschiedet hat, und Zielvorgaben zum Modalsplit. Beide leiten sich aus dem Handlungsbedarf ab. Der Stadtrat strebt einen Anstieg der Gesamtleistungsfähigkeit des Verkehrssystems bei gleichzeitiger Erhöhung der Transporteffizienz an. Daraus folgt die Forderung nach einer konsequenten Priorisierung des öffentlichen Verkehrs auf den Hauptverkehrsachsen. Diese soll mittels baulichen, gestalterischen und betrieblichen Massnahmen auf sogenannten öV-Hochleistungskorridoren umgesetzt werden. Diese bilden eigentliche Urban Boulevards und verbinden die verschiedenen Zentren der Stadt. Falls aus Gründen der Gesamtkapazität erforderlich, können zu Spitzenzeiten auf den öV-Hochleistungskorridoren die MIV-Kapazitäten reduziert werden. Weitere Grundsätze betreffen das künftige öV-System, die S-Bahn und den MIV. Ziel ist es, den MIV-Anteil am Verkehrsaufkommen von heute 40% auf 32% im Jahr 2025 zugunsten des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Radverkehrs zu senken.

Teilkonzepte

Aus dem Zukunftsbild Siedlung und der Teilstrategie Verkehr werden verkehrsträgerspezifische Massnahmen abgeleitet, welche sich zu Teilkonzepten für den öV, den MIV, den Velo- sowie die Fussverkehr und den öffentlichen Raum zusammenfügen. Darüber hinaus werden auch Massnahmen für den Gesamtverkehr entwickelt, welche alle Verkehrsmittel betreffen.

Massnahmen Gesamtverkehr

Die Planung, Projektierung und etappenweise Realisierung verschiedener Abschnitte des öV-Hochleistungskorridors und der Urban Boulevards sind die wichtigsten Massnahmen für den Gesamtverkehr. Mobilitätsmanagementmassnahmen und die Aktualisierung des bestehenden regionalen

Verkehrssteuerungskonzepts (RVS-Konzept) werden ebenfalls dem Gesamtverkehr zugeordnet.

Massnahmen
öffentlicher Verkehr

Das Teilkonzept für den öffentlichen Verkehr sieht die rasche Umsetzung der bereits bekannten RVS-Massnahmen zur Busbevorzugung, zur Sanierung der öV-Verlustpunkte sowie zur verbesserten Zugänglichkeit von Haltestellen vor. Für die Gebietsentwicklung Neuhegi-Grüze ist auch eine kurzfristige Realisierung der Gleisquerung beim Bahnhof Grüze für den Bus sowie die Attraktivierung der Umsteigebeziehungen wichtig. Weiter soll das städtische Busnetz auf einzelne Quartiere ausgeweitet sowie betrieblich optimiert werden. Mittelfristig, d.h. nach der 4. Teilergänzung der S-Bahn, sollen bei der S-Bahn der Fahrplankontakt, die Anschlusszeiten und die Bahnhöfe optimiert werden.

Massnahmen
motorisierter Individualverkehr

Für den motorisierten Individualverkehr ist als Sofortmassnahme die Umsetzung der bereits geplanten Steuerungs- und Dosierungsmassnahmen gemäss RVS vorgesehen, damit der Verkehrsfluss verbessert werden kann. Ebenfalls rasch können die beiden Quartiertangenten Rychenberg- und Breitstrasse gestalterisch aufgewertet werden. Kurzfristig sind verschiedene Massnahmen im Bereich der Parkierung zu ergreifen, resp. die laufenden Anstrengungen (z.B. für eine neue städtische Abstellplatzverordnung) weiter zu führen. Anstelle des Baus der Entlastungsstrasse Wülflingen gemäss dem regionalen und kommunalen Richtplan ist im sGVK die Umgestaltung des Zentrums von Wülflingen vorgesehen. Damit kann ein Grossteil der mit der Entlastungsstrasse angestrebten Wirkung schneller und günstiger erzielt werden. Die Planung und Realisierung einer neuen Strasse zur Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze (bisher „Entlastungsstrasse Oberwinterthur“) hingegen ist möglichst rasch voranzutreiben. Der bestehende Richtplaneintrag ist durch einen besser geeigneten Korridor zu ersetzen. Langfristig ist eine Umfahrung des Zentrums Winterthur Mitte in einem Tunnel zwischen der unteren Vogelsang- und der Grüzestrasse vorgesehen, welcher mit einer geeigneten Umgestaltung des A1-Anschlusses Töss ergänzt wird.

Massnahmen
Veloverkehr

Das Teilkonzept für den Veloverkehr besteht aus einer Reihe von kurzfristigen Massnahmen, wie Veloquerung Nord (Masterplan Stadtraum Bahnhof), Veloparkierung, Veloschnellrouten und dem Ausbau des Velonetzes. Kurzfristig sind auch die Prüfung und allenfalls Einführung eines Veloverleih-Systems nach dem Vorbild anderer Städte vorgesehen. Als Sofortmassnahme ist die Optimierung des Velonetzes geplant, die von der Stadt in Eigenregie umgesetzt werden kann.

Massnahmen Fussverkehr
und öffentlicher Raum

Auch ein Grossteil der Massnahmen für den Fussverkehr und den öffentlichen Raum leiten sich aus dem Masterplan Stadtraum Bahnhof ab: Bahnhofplatz Süd, 2. Etappe Gleisquerung, Personenunterführung Nord und Bahnhofzugang West (Rudolfstrasse). Bei den beiden erstgenannten Projekten sollte der Spatenstich bis 2014 erfolgen, da sie im AP der 1. Generation eingegeben wurden. Die Beruhigung von Quartierstrassen mittels Be-

gegnungs- oder Tempo 30-Zonen, die Optimierung des Fusswegnetzes z.B. durch Lückenschlüsse sowie die Verbesserung und Aufwertung des Zugangs zu den S-Bahnstationen sind weitere Massnahmen.

Sämtliche Massnahmen sind in einem Massnahmenblatt ausführlich beschrieben.

Beurteilung Wirkung

Die Beurteilung der Wirkung der Einzelmassnahmen sowie der Gesamtwirkung erfolgt nach den vier Wirksamkeitskriterien des ARE. Für die Einzelmassnahmen ist die Beurteilung im Massnahmenblatt festgehalten. Die Gesamtwirkung wird für jeden Zeithorizont separat beurteilt. Die Sofortmassnahmen bringen insbesondere Verbesserungen für den Rad- und Fussverkehr. Die kurzfristigen Massnahmen haben weitere grosse positive Effekte für den Langsamverkehr, in hohem Ausmass aber auch für den öffentlichen Verkehr. Für den motorisierten Individualverkehr wird mit der Zentrumserschliessung in Neuhegi-Grüze ebenfalls ein attraktiverer Zustand geschaffen. Mittelfristig kann mit der 2. Priorität des öV-Hochleistungskorridors sowie mit den Optimierungen am Bahnnetz der öV noch attraktiver werden. Die langfristigen Verbesserungen kommen dem motorisierten Individualverkehr zugute. Die Zentrumsumfahrung Winterthur Mitte hat aber auch positive Effekte auf die Urban Boulevards und die öV-Hochleistungskorridore. Zudem weist jeder Zwischenzustand aus verkehrlicher Sicht eine gute Funktionalität auf.

Ausblick

Der vorliegende Bericht schliesst mit einem Kapitel zum weiteren Vorgehen. Darin ist festgehalten, welche Arbeiten in welchen Zeiträumen von der Stadt Winterthur angegangen werden müssen. Zudem wird ein Ausblick auf die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der 2. Generation sowie auf die Aufgaben im Bereich Monitoring und Controlling gegeben.

Stellenwert sGVK

Das sGVK 2010 hat einen behördenverbindlichen Charakter und gibt damit der Stadt die Richtung für die Entwicklung des Verkehrssystems vor. Es wird vom Stadtrat beschlossen und dem Gemeinderat für eine zustimmende Kenntnisnahme vorgelegt. Mit der Überführung der Inhalte in das Agglomerationsprogramm der 2. Generation geht die Stadt sowohl gegenüber dem Kanton als auch gegenüber dem Bund die Verpflichtung ein, die Umsetzung der Massnahmen auf Stadtgebiet voranzutreiben.

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | Einleitung | 1 |
| 1.1 | Ausgangslage und Anlass | 1 |
| 1.2 | Auftrag | 2 |
| 1.3 | Zweck und Verbindlichkeit | 2 |
| 1.4 | Aufbau Bericht | 3 |
| 2 | Projektorganisation | 4 |
| 2.1 | Organisation | 4 |
| 2.2 | Ablauf | 6 |
| 3 | Integration und Abgrenzung | 7 |
| 3.1 | Schnittstellen zu anderen Planungen | 7 |
| 3.1.1 | Regionales Gesamtverkehrskonzept (rGVK 2005) | 8 |
| 3.1.2 | Agglomerationsprogramme | 8 |
| 3.1.3 | Übergeordnete Planungen und Programme | 11 |
| 3.1.4 | Wichtige städtische Planungen | 14 |
| 3.2 | Systemabgrenzung | 15 |
| 3.2.1 | Räumlich | 15 |
| 3.2.2 | Zeitlich | 15 |
| 3.2.3 | Inhaltlich | 16 |
| 4 | Übergeordnete Vorgaben und Ziele | 17 |
| 4.1 | Stufe Bund, Kanton, Region | 17 |
| 4.2 | Stufe Stadt | 18 |
| 5 | Entwicklung Raum | 22 |
| 5.1 | Ist-Zustand | 22 |
| 5.1.1 | Entwicklung und Kenndaten | 22 |
| 5.1.2 | Räumliche Nutzungsstruktur | 23 |
| 5.2 | Defizite | 25 |
| 5.3 | Trends, Potenziale, Handlungsbedarf | 26 |
| 5.3.1 | Entwicklungstrends | 26 |
| 5.3.2 | Entwicklungspotenziale | 27 |
| 5.3.3 | Handlungsbedarf | 28 |
| 6 | Entwicklung Mobilität | 31 |
| 6.1 | Ist-Zustand | 31 |
| 6.1.1 | Verkehrsinfrastruktur | 31 |
| 6.1.2 | Verkehrsaufkommen und -entwicklung | 33 |
| 6.1.3 | Pendlerbeziehungen | 36 |
| 6.1.4 | Modalsplit | 37 |

| | | |
|-------|--|----|
| 6.2 | Defizite | 39 |
| 6.2.1 | Öffentlicher Verkehr | 39 |
| 6.2.2 | Motorisierter Individualverkehr | 41 |
| 6.2.3 | Langsamverkehr | 41 |
| 6.3 | Trends, Potenziale und Handlungsbedarf | 42 |
| 6.3.1 | Entwicklungstrends | 42 |
| 6.3.2 | Entwicklungspotenziale | 45 |
| 6.3.3 | Handlungsbedarf | 47 |
| 7 | Teilstrategie Siedlung | 52 |
| 7.1 | Funktion und Herleitung des Zukunftsbildes | 52 |
| 7.2 | Das Zukunftsbild der angestrebten Siedlungsstruktur | 53 |
| 7.2.1 | Winterthur im räumlichen Kontext | 53 |
| 7.2.2 | Prinzipskizze der künftigen Siedlungsstruktur | 55 |
| 7.2.3 | Entwicklungsräume mit überregionaler Ausstrahlung | 57 |
| 7.2.4 | Entwicklungsräume von städtischer Bedeutung | 61 |
| 7.2.5 | Urbane und landschaftliche Grünräume | 63 |
| 7.2.6 | Stadträumliche Entwicklungsdynamik | 66 |
| 7.2.7 | Entwicklung Bevölkerung und Arbeitsplätze | 70 |
| 7.3 | Stossrichtungen Siedlung | 71 |
| 7.3.1 | Stossrichtung 1: Überregionale Entwicklungsachsen koordinieren | 71 |
| 7.3.2 | Stossrichtung 2: Entwicklungsplanungen in den urbanen Zentren weiterführen | 72 |
| 7.3.3 | Stossrichtung 3: Quartierzentren stärken | 73 |
| 7.3.4 | Stossrichtung 4: Urban Boulevards gestalten | 74 |
| 7.3.5 | Stossrichtung 5: Konzept Natur- und Landschaftsräume entwickeln | 75 |
| 7.3.6 | Stossrichtung 6: Stadträumliche Analysen zu den Entwicklungsschwerpunkten als Grundlage für die kommende Revision der Bau- und Zonenordnung BZO | 76 |
| 7.3.7 | Stossrichtung 7: Planerische Umsetzung in die Wege leiten | 77 |
| 8 | Teilstrategie Verkehr | 79 |
| 8.1 | Grundsätze | 79 |
| 8.2 | Zielvorgaben | 82 |
| 8.3 | Zeitliche Gültigkeit | 84 |
| 8.4 | Weitere Anforderungen an Massnahmen | 85 |
| 9 | Teilkonzept Gesamtverkehr | 86 |
| 10 | Teilkonzept öV | 88 |
| 11 | Teilkonzept MIV | 92 |
| 12 | Teilkonzept Veloverkehr | 98 |

| | | |
|--------|---|-----|
| 13 | Teilkonzept Fussverkehr und öffentlicher Raum | 100 |
| 14 | Beurteilung Gesamtwirkung und Quartieranliegen | 103 |
| 14.1 | Gesamtlösung Erschliessung Neuhegi-Grüze | 103 |
| 14.2 | Erschliessung Sulzerareal Stadtmitte..... | 105 |
| 14.3 | Auswirkungen auf Siedlungsentwicklung | 106 |
| 14.4 | Verkehrliche Wirkungen und Funktionalität..... | 108 |
| 14.4.1 | Teilstrategie Verkehr als Ganzes | 108 |
| 14.4.2 | Zwischenzustände | 110 |
| 14.5 | Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch | 115 |
| 14.6 | Berücksichtigung von Quartieranliegen | 116 |
| 14.7 | Abstimmung mit der RWU..... | 125 |
| 15 | Weiteres Vorgehen und Ausblick | 126 |
| 15.1 | Aufgaben und Schwerpunkte 2011 | 126 |
| 15.2 | Erarbeitung Agglomerationsprogramm der 2. Generation .. | 129 |
| 15.3 | Monitoring und Controlling | 130 |
| 15.4 | Ausblick und Zuständigkeiten | 130 |

Anhänge (separates Dokument)

- A1 Grundlagen
- A2 Ist-Zustand Siedlung und heutige Verkehrsnetze
- A3 Defizitkarten
- A4 Entwicklungsprognose
- A5 Teilstrategie Siedlung Zukunftsbild
- A6 Künftige Verkehrsnetze und Teilkonzeptpläne
- A7 Massnahmenblätter
- A8 Grobbeurteilung Strassenvorhaben

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage und Anlass

rGVK 2005

Das Regionale Gesamtverkehrskonzept Winterthur und Weinland vom November 2005 (rGVK 2005) war die Basis für die kantonale Richtplanung und das erste Agglomerationsprogramm des Kantons Zürich, welches 2007 beim Bund eingereicht wurde. Aufgrund der Prüfverfahren des Bundes zum Agglomerationsprogramm (AP) und im Programm zur Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassen (PEB) wurden zentrale Infrastrukturprojekte aus Teilkonzepten des rGVK 2005 und der übergeordneten Netzplanung für das Hochleistungsstrassennetz gestrichen oder langfristig zurückgestellt. Damit wurden Kerninhalte des rGVK 2005 für die Stadt Winterthur revisionsbedürftig. Vor diesem Hintergrund und den aktuellen (neuen) Rahmenbedingungen aus den verkehrspolitischen Leitsätzen des Stadtrats, der Gebietsentwicklung in der Planungszone Neuhegi-Grüze, der 4. Teilergänzung des S-Bahnnetzes, den Ausbauvorhaben im Rahmen von ZEB und Bahn 2030 und weiteren übergeordneten Massnahmen leitete sich der Bedarf einer Überarbeitung des rGVK 2005 ab. Dabei werden die übergeordneten Planungen als unveränderbare Vorgaben betrachtet.

Zusammenarbeit Stadt / Kanton,
Fokus auf städtisches Gebiet

An einer Besprechung am 6. März 2009 zwischen Behördenvertretern der Stadt Winterthur und des Kantons Zürich wurde beschlossen, die Planungen gemeinsam weiterzuführen. In einem ersten Schritt sind die Planungen dort zu konzentrieren, wo der Problemdruck und Handlungsbedarf am grössten ist, nämlich in den kantonalen Zentrumszonen und in ausgewählten Stadtbereichen. Für diesen Perimeter ist ein städtisches Gesamtverkehrskonzept Winterthur 2010 (sGVK 2010) zu erarbeiten. Für das sGVK werden Massnahmen ausschliesslich auf Stadtgebiet geplant. Der planerische Bezugsrahmen soll jedoch den stadtnahen Agglomerationsgürtel berücksichtigen.

Agglomerationsprogramm

Davon unabhängig sind auch die regionalen Inhalte des rGVK 2005 neu zu erarbeiten. Dies geschieht im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Winterthur und Umgebung in einem separaten, aber mit dem sGVK eng koordinierten Projekt ab Mitte 2010. Dabei werden alle Inhalte des sGVK mit den Anliegen der Region abgestimmt. Die Federführung dafür liegt beim Kanton Zürich, in Kooperation mit den betroffenen Gemeinden und der Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU), einschliesslich der Stadt Winterthur.

1.2 Auftrag

Die Stadt Winterthur (Amt für Städtebau) und der Kanton Zürich (Amt für Verkehr) haben im September 2009 diverse Planungsbüros in einem Einladungsverfahren angefragt, die Leistungen für die Erarbeitung des städtischen Gesamtverkehrskonzeptes zu offerieren. Die Stadt Winterthur und der Kanton Zürich haben im Oktober 2009 die Firma Ernst Basler + Partner AG (EBP) mit der Erarbeitung des sGVK Winterthur 2010 gemäss Pflichtenheft beauftragt.

1.3 Zweck und Verbindlichkeit

| | |
|------------------------------------|---|
| Inhalt Schlussbericht | Der vorliegende Schlussbericht dokumentiert die Arbeiten sowie den Prozess und beschreibt die Inhalte des sGVK. Es handelt sich beim sGVK um eine Gesamtkonzeption von einzelnen Massnahmen und Massnahmenpaketen, welche in ihrer Gesamtheit den Anforderungen einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung entsprechen. Kerninhalt des Schlussberichts sind die Massnahmenblätter im Anhang, welche der Stadt Winterthur und dem Kanton Zürich als Hilfsmittel bei der weiteren Vertiefung der Massnahmen(pakete) im Hinblick auf die Eingabe im Agglomerationsprogramm der 2. Generation dienen sollen. |
| Verabschiedung und Verbindlichkeit | Mit dem Beschluss des Stadtrats wird das sGVK zu einem behördenverbindlichen Planungsinstrument für die Stadt Winterthur, an welchem sich alle künftigen Planungen auszurichten haben. Der Gemeinderat soll im Herbst zustimmend Kenntnis nehmen von den Inhalten des sGVK. Mit der Überführung der Inhalte in das Agglomerationsprogramm der 2. Generation geht die Stadt sowohl gegenüber dem Kanton als auch gegenüber dem Bund die Verpflichtung ein, die Umsetzung der Massnahmen auf Stadtgebiet voranzutreiben. |
| Detaillierungsgrad | Die Massnahmen weisen einen den heutigen Kenntnissen entsprechenden Detaillierungsgrad auf. Viele Einträge in den Massnahmenblättern sind noch unsicher oder offen und müssen im Verlauf des nächsten Jahres vertieft werden. Die Massnahmenblätter bilden die Grundlage für diese Arbeiten. |

1.4 Aufbau Bericht

| | |
|--|---|
| Kapitel 1-4: Ausgangslage, Organisation und Einbettung | Der vorliegende Bericht gliedert sich in 15 Hauptkapitel und sechs thematische Teile. Der erste Teil (Kapitel 1 bis 4) beinhaltet die Ausgangslage, die Organisation, die Einbettung des sGVK in das Planungsumfeld sowie die wichtigen Vorgaben und übergeordnete Ziele. |
| Kapitel 5-6: Entwicklung Raum und Mobilität | Der zweite Teil beschreibt die Ausgangslage und Entwicklung in den relevanten Themen Raum und Mobilität (Kapitel 5 und 6). Es werden jeweils der heutige Zustand, die erwarteten Entwicklungen, die Potenziale für diese Entwicklungen sowie der daraus abgeleitete Handlungsbedarf erläutert. Da sich die beiden Aspekte Raum und Mobilität nicht immer eindeutig trennen lassen, gibt es teilweise Überschneidungen zwischen den beiden Kapiteln. |
| Kapitel 7-8: Teilstrategien | Die Teilstrategien für den Bereich Siedlung und den Bereich Verkehr sind im dritten Teil (Kapitel 7 und 8) dargestellt. Die Teilstrategie Siedlung besteht im Wesentlichen aus dem Zukunftsbild des im Jahr 2030 angestrebten Zustands der Siedlung und des Verkehrssystems in der Stadt Winterthur. Vom Stadtrat verabschiedete Grundsätze und Vorgaben zum Modalsplit bilden die wichtigsten Bestandteile der Teilstrategie Verkehr. |
| Kapitel 9-13: Teilkonzepte | Im vierten Teil werden die einzelnen Teilkonzepte beschrieben. Darin werden die wichtigsten Massnahmen für den Gesamtverkehr (Kapitel 9), den öffentlichen Verkehr (Kapitel 10), den motorisierten Individualverkehr (Kapitel 11), den Veloverkehr (Kapitel 12) sowie für den Fussverkehr und den öffentlichen Raum (Kapitel 13) vorgestellt. Eine ausführliche Beschreibung aller Massnahmen findet sich im Anhang A7 im separaten Anlageband. |
| Kapitel 14: Gesamtwirkung | Kapitel 14 im fünften Teil beschäftigt sich mit der Gesamtwirkung des sGVK. Dabei werden insbesondere die Auswirkungen des sGVK als zeitlich gestaffeltes Gesamtpaket auf die Aspekte Siedlung, Verkehrssystem, Umwelt, aber auch auf die Quartiere thematisiert. |
| Kapitel 15: Ausblick | Der letzte Teil (Kapitel 15) beschreibt die nächsten Schritte im weiteren Vorgehen und macht einen Ausblick auf die kommenden Jahre. |

2 Projektorganisation

2.1 Organisation

| | |
|---|---|
| Auftraggeber | <p>Auftraggeber des städtischen Gesamtverkehrskonzeptes sind die Stadt Winterthur (Amt für Städtebau, Abteilung Raum und Verkehr) und der Kanton Zürich (Amt für Verkehr, Abteilung Gesamtverkehr). Eine separate Zusammenarbeitsvereinbarung bildete die Basis der inhaltlich wie finanziell gleichen Projektbeteiligung von Stadt und Kanton. Die auf diese Weise gemeinsam erarbeiteten Inhalte erleichtern die Massnahmen- bzw. Projektumsetzung in den Folgephasen.</p> |
| Projektsteuerung und Projektleitung | <p>Die Ergebnisdiskussion zu den einzelnen Projektphasen und die massgebliche Weichenstellung für die Folgeschritte geschah im Rahmen einer breit abgestützten Projektorganisation, in welcher sowohl städtische als auch kantonale Fachpersonen und jeweils ein Vertreter des Bundes und der Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU) Einsitz hatten (Abbildung 1). Vertreter lokaler und regionaler Interessengruppen bildeten ein Begleitemium, das als Konsultativgruppe bzw. Echoraum diente.</p> |
| Projektausführung | <p>Ernst Basler + Partner erarbeitete das sGVK auf der Grundlage der Inputs von drei Testplanungsteams:</p> <ul style="list-style-type: none">• Buchhofer Barbe AG, KCAP Architects&Planners und Philippe Cabane• EWP, Infrac und Erb + Partner• Metron und GüllerGüller. |
| Projektpartizipation und -kommunikation | <p>Durch den direkten Einbezug von Politik, Verwaltung und Interessengruppen wurde die Kommunikation und Verankerung der wesentlichen Projekthinhalte bereits während der Konzepterarbeitung berücksichtigt. In einer rund halbjährigen Folgephase werden die Konzeptinhalte im Rahmen von Vernehmlassungs- und Mitwirkungsverfahren einem breiteren Publikum zugänglich gemacht.</p> |

| | | |
|--------------------------|--|---|
| Projektaufsicht | Regierungsrätin Volkswirtschaftsdepartement Rita Fuhrer (bis April 2010) Regierungsrat Volkswirtschaftsdepartement Ernst Stocker (ab Mai 2010) Stadtrat Departement Bau Walter Bossert (bis April 2010) Stadträtin Departement Bau Pearl Pedernana (ab Mai 2010) | |
| Projektsteuerung | Markus Traber, AFV (Vorsitz) Michael Hauser, AFS (Stv.) ----- Stadtpräsident Ernst Wohlwend, Dep. Kulturelles und Dienste Stadtrat Walter Bossert, Dep. Bau Stadtrat Matthias Gfeller, Dep. Technische Betriebe Michael Künzle, Dep. Sicherheit und Umwelt Max Reifler, Tiefbauamt Mark Würth, Stadtentwicklung Thomas Niederöst, Stadtbus Franz Kagerbauer, ZVV Wilhelm Natrup, ARV Kurt Roth, RWU Jörg Häberli, ASTRA | Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit Andreas Friolet, Winterthur Anselm Schwyn, AFV Begleitgremium agil-mobil VCS ACS TCS Pro Velo Fussverkehr Schweiz KMU-Verband Standortförderung Fraktionen GGR (SP, SVP, CVP, EWP, Grüne) Nachbargemeinden |
| Projektleitung | Stefan Gerber, AFS (Vorsitz) Peter Spörri, AFV (Stv.) ----- Wilfried Anreiter, AFV Arthur Bachmann, AFV Andreas Meili, ZVV Balthasar Thalmann, ARV Beat Kammermann, Stadtpolizei Peter Baki, AFS Anna Roschewitz, Umwelt- und Gesundheitsschutz | Begleitende Fachexpertin Ulrike Huwer, Basler & Hofmann |
| Projektausführung | Ernst Basler + Partner AG Patrick Ruggli (PL) Fabienne Perret (PL-Stv.) Marianne Brunner Matthias Sieber | Planerteams Testplanung Buchhofer Barbe AG, KCAP und Philippe Cabane EWP, Infrac und E+P Metron und GüllerGüller |

Abbildung 1: Projektorganisation

2.2 Ablauf

- Vorgaben Bund
 Inhalt und Aufbau des sGVK richten sich grundsätzlich nach den Vorgaben des Bundes betreffend Agglomerationsprogrammen [1]. Der Projektablauf wurde von den Auftraggebern in vier Phasen vorgesehen (Abbildung 2). Die Inhalte des breiten Bearbeitungskataloges sowie die planerischen Randbedingungen wurden im Rahmen der Grundlagenaufarbeitung festgelegt und grobe Zielszenarien vorgegeben (Phase 1).
- Testplanung
 In einem Testplanungsverfahren wurden unter Beteiligung von interdisziplinären Projektteams die Inhalte entwickelt (Phase 2 und 3). In der letzten Phase wurden die massgeblichen Bearbeitungsschwerpunkte konkretisiert und die Massnahmenplanung vertieft sowie der vorliegende Schlussbericht verfasst (Phase 4). Während und zwischen den Projektphasen fanden laufend Workshops statt, um die Ergebnisse zu diskutieren und die Vorgaben für die nächsten Phasen zu formulieren.

Abbildung 2:
Projektablauf

| | |
|---------|--|
| Phase 1 | Grundlagen und Referenzzustand <ul style="list-style-type: none"> - Planungsgrundlagen - Prognosen - Zustands-/Problemanalysen - Handlungsbedarf - Zielszenario |
| Phase 2 | Potenzial und Netzentwicklungsstrategie (Entwicklung von Netzstrategien in den drei Testplanungsteams) |
| Phase 3 | Konzeptentwicklung (Entwicklung von Teilkonzepten in den drei Testplanungsteams) |
| Phase 4 | Massnahmenplanung <ul style="list-style-type: none"> - Synthese Ergebnisse Testplanung - Definition Bearbeitungsschwerpunkte - Vertiefung Massnahmenplanung - Massnahmenblätter - Schlussbericht |

3 Integration und Abgrenzung

Viele Abhängigkeiten

Das städtische Gesamtverkehrskonzept steht im Umfeld von und in gegenseitiger Abhängigkeit zu zahlreichen anderen Planungen. Im folgenden Kapitel sind die Inhalte dieser Planungen kurz erläutert und die Schnittstellen zum sGVK beschrieben (Kapitel 3.1). Das zweite Kapitel befasst sich mit der Abgrenzung des sGVK in Bezug auf die geographische Ausdehnung, den Planungshorizont und die berücksichtigten Fachbereiche (Kapitel 3.2). Die aufgeführten Hinweise zur Integration ins Planungsumfeld und Abgrenzungen gegenüber anderen Dokumenten sollen die Einordnung des sGVK und dessen Stellenwert verdeutlichen.

Gesamtschau

Das sGVK ersetzt das bisherige rGVK 2005 auf Stadtgebiet. Das sGVK gibt einen Überblick über die laufenden Planungen und koordiniert diese im Sinne einer Gesamtschau wie folgt:

- Integration und Schnittstelle zur Umsetzung von Massnahmen der Priorität A, wie definiert bzw. bereits ausgelöst im Rahmen des laufenden Agglomerationsprogramms der 1. Generation.
- Integration und Schnittstelle zu anstehenden und laufenden lokalen und übergeordneten Verkehrsplanungsprojekten (Parallelprojekte) im Sinn der Forderungen des Bundes nach Abstimmung von Siedlung und Verkehr.
- Entwicklung und Auslösung ergänzender Massnahmen (kurz-, mittel, langfristiger Planungen und Projekte) ausgelöst durch das sGVK und im Sinn der ARE Programmwirkung.

Abstimmung mit Region

Die wichtigsten Erkenntnisse aus dem sGVK werden in das sich in Erarbeitung befindliche AP für den Raum Winterthur und Umgebung eingearbeitet. Eine regionale Abstimmung der auf Stadtgebiet ins Auge gefassten Massnahmen ist zwingend notwendig.

3.1 Schnittstellen zu anderen Planungen

Übersicht relevante Planungen

In den folgenden Unterkapiteln wird aufgezeigt, zu welchen Planungen und Programmen das sGVK Schnittstellen aufweist und wie mit diesen umgegangen wird. Zudem werden die für das sGVK relevanten Inhalte der wichtigsten Dokumente kurz erläutert. Der Anhang A1 enthält eine vollständige Liste über alle verwendeten Grundlagen.

3.1.1 Regionales Gesamtverkehrskonzept (rGVK 2005)

Winterthur und Umgebung

Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat die Volkswirtschafts- und Baudirektion im Jahr 2003 beauftragt, mittels regionalen Verkehrskonzepten die fachlichen Grundlagen für die Abstimmung von Siedlung und Verkehrsinfrastruktur in den Agglomerationen bereitzustellen. Dies wurde mit dem rGVK 2005 für die Stadt Winterthur und das Weinland erfüllt. Der damals identifizierte Handlungsbedarf leitete sich aus den Differenzen zwischen der Trendentwicklung und der angestrebten Zielentwicklung ab und betrifft für die Stadt Winterthur besonders die folgenden Punkte:

- Handlungsbedarf
- Ausbau und Priorisierung des städtischen öV-Netzes zur Erreichung des angestrebten Nachfragewachstums von 60%
 - Bereitstellung von attraktiven Infrastrukturen für den Langsamverkehr, in besonderem Masse bei Entwicklungsgebieten
 - Langfristige Sicherung der Leistungsfähigkeit des Hochleistungsstrassennetzes um Winterthur
 - Umgestaltung des städtischen Strassennetzes, sodass es den verschiedenen Ansprüchen aller Verkehrsmittel, der Anwohner und der Umwelt genügt.

Massnahmenpakete

Die zur Erfüllung dieser Absichten erarbeiteten Massnahmen wurden in vier Paketen zusammengefasst. Aufgrund der Abhängigkeiten mussten sie in der weiteren Planung eng aufeinander abgestimmt werden:

- Entwicklungsgebiet Sulzerareal Stadtmitte
- Entwicklungsgebiet Oberwinterthur (Neuhegi-Grüze)
- Optimierung des öffentlichen Verkehrs
- Umgestaltung des Strassenraums, Förderung des Langsamverkehrs (Verkehrsberuhigung).

Aktualisierung rGVK 2005
notwendig

Aufgrund der Beurteilung des Agglomerationsprogramms der 1. Generation durch den Bund wurden die Kerninhalte des rGVK 2005 revisionsbedürftig. Aus den übergeordneten Planungen und den verkehrspolitischen Leitsätzen des Stadtrats ergeben sich zudem neue Randbedingungen. Aus diesem Grund muss das rGVK 2005 überarbeitet und aktualisiert werden.

3.1.2 Agglomerationsprogramme

Abstimmung Siedlung
und Verkehr

Der Bund macht die Mitfinanzierung übergeordneter Verkehrsinfrastrukturen und die Sanierung lokaler Verkehrsnetze von Städten und Agglomerationen mit starker Verkehrsüberlastung von einer integrierten Planung in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Umwelt abhängig. Zu diesem Zweck hat der Kanton Zürich im Jahr 2007 dem Bundesamt für Raumentwicklung das erste kantonale Agglomerationsprogramm eingereicht. Der Prüfbericht des Bundes vom Dezember 2008 beanstandet unter anderem, dass für den

| | |
|--|---|
| | <p>Raum Winterthur insbesondere im Bereich der Strassennetzergänzungen lediglich Teillösungen präsentiert wurden, deren Wirkungen noch wesentlich optimiert und abgestimmt werden müssen. In ausgewählten Stadtbereichen, namentlich für die Erschliessung bzw. Entlastung der beiden kantonalen Zentrumsgebiete Winterthur-Zentrum und Oberwinterthur/Grüze, erkennt der Bund jedoch einen erhöhten Handlungsbedarf, dem mit geeigneten Massnahmen zu begegnen ist.</p> |
| <p>AP der 2. Generation</p> | <p>Der Kanton Zürich beabsichtigt, per Mitte 2012 die Agglomerationsprogramme der 2. Generation einzugeben. Statt wie bei der 1. Generation wird es verschiedene AP's geben: Zürich-Glattal, Limmattal, Oberland sowie Winterthur und Umgebung. Die überregionalen Strategien und Massnahmen werden zudem in einem Gesamt-AP, welches den ganzen Kanton umfasst, dargestellt. Ziel ist, vom Bund einen höheren Finanzierungsbeitrag zu erhalten als beim ersten Programm. Das Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung wird zurzeit unter Federführung des Kantons und mit Einbezug der Region in einem separaten Prozess erarbeitet. Basis bildet auf Stadtgebiet das sGVK 2010 und in den umliegenden Gemeinden das rGVK 2005. Für die Stadt Winterthur sind Massnahmen im Bereich Infrastruktur so weit zu planen, dass diese im Rahmen der 2. Phase der Agglomerationsprogramme per Mitte 2012 beim Bund eingereicht werden können.</p> |
| <p>Nachbesserungsbedarf</p> | <p>Die im Prüfbericht des Bundes erwähnten Stärken und Schwächen geben Hinweise auf die notwendigen Verbesserungen gegenüber dem AP der 1. Generation. Die Gesamtkonzeption über alle städtischen Verkehrsmassnahmen erfolgt im sGVK, die Vertiefung einzelner Massnahmen(pakete) erfolgt nach Abschluss des sGVK in separaten Projekten bis Ende 2011. Die einzureichenden Massnahmen müssen streng die inhaltlichen und formalen Anforderungen erfüllen, insbesondere die auf Nachhaltigkeit und Gesamtwirtschaftlichkeit abgestützten Wirkungskriterien. Den entsprechenden Vorgaben des Bundes wird bei der Erarbeitung des sGVK daher relativ eng gefolgt.</p> |
| <p>Inhalte AP 1. Generation</p> | <p>Alle vier Massnahmenpakete aus dem rGVK 2005 wurden in das Agglomerationsprogramm des Kantons Zürich überführt und es wurde ihnen eine Priorität zugeordnet. Der Kanton stufte die dringlichen Massnahmen für die Entwicklungsgebiete Sulzerareal Stadtmitte und Neuhegi-Grüze sowie zur Verkehrsberuhigung als prioritär ein (Priorität A). Die Entlastungsstrasse Oberwinterthur wurde als mittelfristige Massnahme der Priorität B zugeordnet. In dritter Priorität (C) sah der Kanton alle Massnahmen zur Optimierung des öffentlichen Verkehrs im Raum Winterthur sowie die langfristigen Massnahmen für das Entwicklungsgebiet Sulzerareal Stadtmitte.</p> |
| <p>Beurteilung AP 1. Generation durch den Bund</p> | <p>Der Bund begrüsst in seinem Prüfbericht [2] grundsätzlich die Konzentration auf die Kerngebiete der Agglomeration (Städte Zürich und Winterthur, Limmat- und Glattal). Bemängelt wurde, dass eine systematische Herange-</p> |

hensweise in den Bereichen Abstimmung Siedlung und Verkehr, Aufwertung von Strassenräumen und Verkehrssicherheit fehlt. Für den Raum Winterthur werden nach Auffassung des Bundes nur Teillösungen präsentiert, die nicht in ein Gesamtkonzept eingebettet sind und deren Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend scheint. Neben zahlreichen Stärken wurden in Bezug auf die vom Bund festgelegten Wirksamkeitskriterien die folgenden Schwächen beschrieben:

- Qualität der Verkehrssysteme verbessert:
 - fehlende konzeptionelle Aufarbeitung der Schwachstellen und unvollständige daraus folgende konsequente Ableitung von Massnahmen (z.B. Langsamverkehr)
 - keine plausible Gesamtlösung für eine dauerhafte Entlastung der zentralen Stadtgebiete. Der im rGVK 2005 aufgezeigte Variantenfächer hat noch zu keiner konsolidierten, zwischen Stadt und Kanton abgestimmten Bestlösung geführt
- Siedlungsentwicklung nach innen gefördert:
 - mangelnde Erschliessungsqualitäten werden nicht aufgezeigt
 - keine Darlegung des Handlungsbedarfs für Aufwertungsmassnahmen im Strassenraum
- Verkehrssicherheit erhöht:
 - systematisches Vorgehen (d.h. von der Analyse über das Aufzeigen des Handlungsbedarfs zum Ergreifen von Massnahmen) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bzw. zur Beseitigung von Gefahrenstellen nicht ersichtlich, insbesondere auch bei Ortsdurchfahrten
- Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert:
 - beim Langsamverkehr ist die Herangehensweise zu wenig systematisch, um eine deutliche Veränderung des Modalsplits zu erreichen

Zurückstufung der Priorität
durch den Bund

Aufgrund dieser Einschätzungen hat der Bund verschiedene Massnahmen, welche aus dem rGVK 2005 ins Agglomerationsprogramm eingeflossen sind, in ihrer Priorität zurückgestuft. Dies betrifft für die Stadt Winterthur die folgenden beiden Massnahmen:

- Tieferlegung Untere Vogelsangstrasse, Verlagerung Verkehr auf Lagerhausstrasse (Priorität A -> C). Begründung: Die vorgeschlagenen Lösungen für eine Teilumfahrung des Stadtzentrums Winterthur weisen in der heute geplanten Form lediglich eine geringe Entlastungswirkung auf. Die Teilprojekte stellen keine plausible Gesamtlösung zu einer dauerhaften Entlastung der zentralen Stadtgebiete dar und sind zu wenig mit weiteren Vorhaben koordiniert.

- Entlastungsstrasse Oberwinterthur (Priorität B -> C). Begründung: Es ist nicht ersichtlich, wie diese Massnahme in eine Gesamtlösung zur optimierten Verkehrsabwicklung und zur Aufwertung des Siedlungsraums im Osten von Winterthur eingebettet ist.

Von der Stadt finanzierte
Massnahmen / Eigenleistungen

Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement können aufgrund der gesetzlichen Vorgaben und der ergänzenden Ausführungen der ARE-Weisung nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden und werden daher als Eigenleistungen klassiert. Sie sind als ergänzende Massnahmen zu (neuen) Infrastrukturen aus Sicht des Bundes aber wichtig und richtig. Umgestaltungen von Ortsdurchfahrten und die Beruhigung von Quartierstrassen, welche lediglich lokale Wirkungen erzielen oder deren Kosten für die Agglomeration ohne weiteres tragbar sind, werden vom Bund als Eigenleistung der Agglomeration betrachtet und sind durch diese oder Dritte zu finanzieren, resp. umzusetzen. Nichts desto trotz erwartet der Bund innerhalb dieser Bereiche die Entwicklung und Integration von Massnahmen im Rahmen der kommunalen Gesamtverkehrskonzepte.

Umsetzungsstand
AP 1. Generation

Der Umsetzungsstand aller AP-Massnahmen in der Stadt Winterthur ist im separat durch den Kanton verfassten Bericht ersichtlich. Vom Bund als sinnvoll erachtete Massnahmen, welche noch nicht umgesetzt wurden, sind auch Bestandteil des vorliegenden sGVK. Gemäss den Weisungen des ARE werden sie im sGVK mit der Priorität A1 bezeichnet.

3.1.3 Übergeordnete Planungen und Programme

Bund

Randbedingungen aus
Bundesplanungen

Bund und Kanton bearbeiten zurzeit verschiedene Programme und Planungen. Deren Vorgaben und (Zwischen-)Ergebnisse werden für das sGVK 2010 als Rahmenbedingungen betrachtet, resp. dynamisch nachgeführt. Auf Stufe Bund handelt es sich um die folgenden Planungen:

- Gesamtschau FinöV (ZEB): Zürich–Winterthur, Entflechtung Raum Dorfnest inkl. Doppelspurausbau; Entflechtung Hürlistein; Ausbau Knoten Effretikon, 4. Gleis Tössmühle–Winterthur; Leistungssteigerung Knoten Winterthur, Leistungssteigerung Bassersdorf–Effretikon–Winterthur [4].
- Programm Engpassbeseitigung (PEB): 6-Spur-Ausbau der Umfahrung Winterthur und 4-Spur-Ausbau Andelfingen–Winterthur Nord (beide Projekte im Modul 2 und damit aus heutiger Sicht über den Infrastrukturfonds finanzierbar, aber vom Parlament noch nicht beschlossen) [3].

Bahn 2030

Ausbauten, welche zurzeit im Zusammenhang mit Bahn 2030 in der Diskussion stehen (insbesondere der Kapazitätsausbau zwischen Zürich und Winterthur), werden im sGVK nicht berücksichtigt, da sie noch nicht definitiv beschlossen und nicht finanziert sind.

| | |
|--|--|
| ZMB Glattal-Winterthur | <p>Im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung Glattal – Winterthur wird vom Bund zurzeit ein Vergleich verschiedener Varianten zur Behebung des Engpasses auf der A1 zwischen Zürich Seebach und Winterthur (u.a. Glattalautobahn) vorgenommen. Da sich bei der Erarbeitung des sGVK noch keine Bestvariante abzeichnete, wurde dieses Vorhaben bisher nicht berücksichtigt.</p> |
| <p>Kanton Zürich</p> | |
| Kantonale Vorgaben | <p>Wichtigste Vorgaben des Kantons sind die Richtplanung sowie das kantonale Gesamtverkehrskonzept. Darin wird insbesondere der planerische Umgang mit publikumsintensiven Nutzungen geregelt sowie Ziele für den öV-Anteil des Verkehrszuwachses definiert. Das sGVK 2010 muss sich einerseits auf diese Vorgaben stützen, bildet aber andererseits auch die Grundlage für die Einleitung allfälliger Änderungen an kantonalen, regionalen oder kommunalen Richtplänen.</p> |
| Kantonaler Richtplan | <p>Der Kantonale Richtplan aus dem Jahr 1995 ist mit Kantonsrats-Beschluss vom 26.3.2007 im Bereich Verkehr teilrevidiert worden. Der Richtplan ist die Grundlage für die räumliche Entwicklung des Kantons mit einem Zeithorizont von mindestens 25 Jahren. Die Siedlungsentwicklung nach innen (Verdichtung) ist angesichts des weiterhin andauernden Ressourcenverbrauchs wichtiger denn je und ein Kernthema des Richtplans. Bau, Betrieb und Unterhalt der erforderlichen Infrastrukturanlagen belasten auch in erheblichem Mass den Finanzhaushalt der öffentlichen Hand.</p> |
| Neuer Richtplan | <p>Die Philosophie des neuen Richtplans, welcher sich anfangs des Jahres 2011 in der Anhörung bei den Regionen und Gemeinden befinden wird, orientiert sich stark am Raumkonzept der Schweiz. Für die zukünftige Raumentwicklung sind somit folgende fünf Leitlinien massgebend:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Zukunftstauglichkeit der Siedlungsstrukturen ist sicherzustellen und zu verbessern; • die Entwicklung der Siedlungsstruktur ist schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten; • zusammenhängende naturnahe Räume sind zu schonen und aktiv zu fördern; • die grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei raumwirksamen Tätigkeiten ist auf allen Ebenen zu intensivieren und zu unterstützen; und • die räumliche Entwicklung orientiert sich am Grundsatz der Nachhaltigkeit. |
| Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich | <p>Das Gesamtverkehrskonzept wurde vom Regierungsrat mit RRB Nr. 1334/2006 beschlossen. Es ist ein Strategiepapier des Regierungsrates und dient als Instrument, die Abstimmung unter den verschiedenen Verkehrsträgern langfristig sicherzustellen und die Übereinstimmung mit den übergeordneten Festlegungen der angestrebten räumlichen Entwicklung aufzu-</p> |

zeigen. Es bildet somit eine wesentliche Grundlage für die Festlegungen im Kantonalen Richtplan. Das Gesamtverkehrskonzept macht ferner Vorgaben an die nachgelagerten Planungen, vorab die Teilstrategien der einzelnen Verkehrsträger.

Regionaler Richtplan

Der regionale Richtplan Winterthur und Umgebung wurde vom Regierungsrat mit RRB Nr. 1967/1981 festgesetzt. Er wird zurzeit revidiert. In einem ersten Schritt wird gegenwärtig ein regionales Raumordnungskonzept (Regio-ROK) erarbeitet, welches von der Delegiertenversammlung der RWU im Sommer 2011 verabschiedet werden soll. Dieses Regio-ROK bildet eine wichtige Grundlage für das AP der 2. Generation.

4. Teilergänzung S-Bahn

Die Ausbauten im Rahmen der 4. Teilergänzung der S-Bahn führen im Raum Winterthur ab 2018 zu Angebotsverbesserungen auf den folgenden S-Bahnlinien:

- **S8:** Fahrzeitverkürzung dank Durchmesserlinie nach Zürich HB und linkes Seeufer (Wegfall Halt Wipkingen und kürzere Aufenthaltszeit in Zürich HB). Wegfall stündliche Durchbindung nach Weinfelden (wird durch S24 übernommen).
- **S11:** Neue integrale S11 verkehrt im exakten Viertelstundentakt zur S12 zwischen Zürich und Winterthur. Die S11 wird stündlich nach Wila und Seuzach durchgebunden und ersetzt die heutige S12 zwischen Winterthur und Winterthur Seen respektive Winterthur und Seuzach.
- **S12:** Die S12 wird stündlich nach Schaffhausen und Wil durchgebunden (anstelle Seuzach und Winterthur Seen). Im Korridor Winterthur–Schaffhausen ersetzt die S12 eine S33, im Korridor Winterthur–Wil eine S35.
- **S16:** Wird nur noch bis Zürich Flughafen geführt (Ersatz durch S24).
- **S24:** Neue S24 im Halbstundentakt via Zürich Flughafen nach Zug. Ersetzt im Abschnitt Flughafen–Schaffhausen die stündliche S16 und im Abschnitt Winterthur–Weinfelden die S8.
- **S26:** Die S26 verkehrt im exakten Halbstundentakt durchgehend zwischen Winterthur und Rüti.
- **S29:** Die S29 verkehrt im Halbstunden- statt Stundentakt zwischen Winterthur und Stein am Rhein.

Das Angebot auf der S7, S30 und S41 bleibt unverändert. Die S33 und S35 verkehren mit der 4. Teilergänzung nur noch stündlich, das Angebot wird jedoch durch die S12 ersetzt.

Infrastrukturausbauten Die für diese Angebotsverbesserungen notwendigen Infrastrukturausbauten im Raum Winterthur¹⁾ werden vom Bund über das AP der 1. Generation (1. Teil) und voraussichtlich das AP 2. Generation (2. Teil) mitfinanziert und bei der Erarbeitung des sGVK entsprechend ihrem Umsetzungshorizont berücksichtigt.

3.1.4 Wichtige städtische Planungen

Parallelplanungen Stadt Neben den aufgeführten übergeordneten Planungen bilden auch viele andere laufende oder sistierte Programme, (Parallel-)Planungen und Projektierungen, insbesondere auf kommunaler Ebene relevante Voraussetzungen. Diese sind im Anhang A1 aufgeführt. Sie wurden bei der Erarbeitung des sGVK berücksichtigt, hinsichtlich ihrer Bedeutung bewertet und wo angebracht in die Arbeiten einbezogen. Umfassende und wichtige aktuelle Parallelplanungen der Stadt Winterthur betreffen die Planungszone Neuhegi-Grüze, das Entwicklungsgebiet Sulzerareal Stadtmitte, das Leitbild Zürcherstrasse, die Positivplanung für die stark verkehrserzeugenden Nutzungen (SVN) und den Masterplan Stadtraum Bahnhof. Die im sGVK entwickelten Massnahmen nehmen darauf Rücksicht, resp. betrachten die laufenden Planungen als Bestandteil des Gesamtkonzepts Verkehr.

Raum für Bewegung und Sport Auch zum laufenden Projekt „Raum für Bewegung und Sport“ zur Bewegungsförderung im urbanen öffentlichen Raum bestehen Abhängigkeiten. Durch eine attraktive, bewegungsfreundliche Gestaltung der städtischen Infrastruktur soll die Bevölkerung möglichst zu Bewegung im Alltag, aber auch zu sportlichen Aktivitäten vor der Haustüre angeregt werden und damit keinen weiteren Freizeitverkehr verursachen. Es handelt sich indirekt um ein Projekt zur Förderung der Gesundheit der Winterthurer Bevölkerung auf allen Altersstufen. „Raum für Bewegung und Sport“ versteht sich auch als „flankierende Massnahme“ zu der aus ökologischen Gründen zu begrüssenden Verdichtung im gut erschlossenen städtischen Raum. Kinder und Erwachsene sollen trotz dichter Bauweise, genügend Bewegungs- und Begegnungsraum von hoher Qualität vorfinden, weshalb auf die Gestaltung von Wegen und Strassen und auf die Siedlungsentwicklung insbesondere in Wohnquartieren hohen Wert gelegt werden soll.

1) Leistungssteigerung HB: Anpassungen Südkopf, Perronverlängerung, Ausbau Perronunterführung; Seen: Verlängerung Perron Gleis 2; Seuzach: Perronerhöhung Gleis 2; Sennhof-Kyburg: Ausbau zur Kreuzungsstation; Spurwechsel Kempththal und Tössmühle

3.2 Systemabgrenzung

3.2.1 Räumlich

Beschränkung auf Stadtgebiet

Die Entwicklung von Massnahmen beschränkt sich gemäss Auftrag auf das städtische Gebiet. Bei der Problemanalyse und bei der Definition des Handlungsbedarfs werden aber Einflüsse aus den angrenzenden Regionen berücksichtigt, so beispielsweise die Verkehrszunahmen aufgrund des erwarteten Wachstums der umliegenden Gemeinden. Eine Ausweitung des Massnahmenperimeters auf die Region findet im AP der 2. Generation Winterthur und Umgebung statt.

Fokussierung auf Gebiete mit grossem Handlungsbedarf

Das Stadtgebiet wird nicht systematisch und flächendeckend mit Massnahmen abgedeckt. Solche wurden insbesondere für Stadtgebiete mit grossem Handlungsbedarf aufgrund der heutigen Situation oder der künftigen Entwicklung erarbeitet. Weitere Massnahmen in anderen Stadtbereichen sind durchaus denkbar und können bei Übereinstimmung der Stossrichtungen eine sinnvolle Ergänzung bilden.

3.2.2 Zeitlich

Zustand 2030

Planungshorizont ist das Jahr 2030. Die entwickelten Massnahmen werden aber verschiedenen Etappierungsschritten in Übereinstimmung mit den Agglomerationsprogrammen zugewiesen. Jede Etappe bildet für sich einen zweckmässigen Zustand für Verkehr und Siedlung.

Etappierungsschritte

- Sofortmassnahmen: 2011 – 2014 (Umsetzung AP der 1. Generation)
- Kurzfristig: 2015 – 2018 (Umsetzung AP der 2. Generation)
- Mittelfristig: 2019 – 2029
- Langfristig: ab 2030

Einordnung

Derselbe Planungshorizont und ähnliche Zwischenzustände werden auch in anderen Grundlagen und Planungen verwendet, so beispielsweise für das AP der 2. Generation oder im Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich, bei Bahn 2030 resp. bei der 4. Teilergänzung der S-Bahn. Dadurch sind eine gute Übereinstimmung der Planungen und eine einfache Integration des sGVK sichergestellt.

Massnahmen ausserhalb AP

Daneben gibt es Sofortmassnahmen, welche ebenfalls den Umsetzungshorizont 2011 – 2014 haben, aber nicht Bestandteil des AP der 1. Generation waren. Diese werden als Vorleistungen von der Stadt Winterthur im AP der 2. Generation aufgeführt (siehe Kapitel 15).

3.2.3 Inhaltlich

Analyse- und Strategieteil ganzheitlich für Siedlung, Verkehr und Umwelt

Gemäss Anforderungen des Bundes an die Agglomerationsprogramme muss sich das sGVK zwingend mit den Bereichen Siedlung, Verkehr und Umwelt beschäftigen. Bei der Problemanalyse und der Definition des Handlungsbedarfs werden alle drei Bereiche in ihrem Zusammenspiel berücksichtigt. Neben den Defizitkarten zu den einzelnen Verkehrsarten werden auch explizit Konflikte im Bereich Siedlung und Umwelt erfasst, sofern die Bevölkerung davon beeinträchtigt wird. Auch die Abschätzung der künftigen Trendentwicklung bezieht sich sowohl auf den Verkehr als auch auf seine Auswirkungen auf die Siedlung und die städtische Umwelt. Das Zukunftsbild für die Stadt Winterthur zeigt einen im Jahr 2030 angestrebten Zustand der Besiedlung. Daraus abgeleitet wird die Teilstrategie Verkehr, mit welcher auch Verbesserungen für die Umwelt zu erreichen sind.

Detaillierte Massnahmen für den Bereich Verkehr

Da es sich um ein Gesamtverkehrskonzept handelt, beschränkt sich der Massnahmenteil auf den Bereich Verkehr. Für die verschiedenen Verkehrsträger werden detaillierte Teilkonzepte erarbeitet und dargestellt. Die Beurteilung hinsichtlich ihrer Auswirkungen erfolgt gemäss den ARE-Anforderungen für alle Bereiche der Nachhaltigkeit und anhand der entsprechenden Wirkungskriterien.

Grundsätzliche Massnahmen für den Bereich Siedlung

Allgemeine Aussagen und grundsätzliche Massnahmen zur aktiven Lenkung der Siedlungsentwicklung sind Bestandteil der Teilstrategie Siedlung, resp. werden vom Zukunftsbild abgeleitet. Diese müssen in einem nachfolgenden Planungsschritt für das Agglomerationsprogramm noch konkretisiert und vertieft werden.

Alle Verkehrsteilnehmer, Fokus auf Hauptverkehrsstrassen

Bei der Entwicklung von Massnahmen werden sämtliche Verkehrsteilnehmenden im Personenverkehr berücksichtigt, dabei wird insbesondere auf die Hauptverkehrsachsen fokussiert:

- öffentlicher Verkehr
- motorisierter Individualverkehr
- Veloverkehr
- Fussverkehr

Keine Berücksichtigung des Güterverkehrs

Massnahmen zu verkehrsträgerübergreifenden Bereichen wie Gesamtverkehr und Städtebau sind ebenfalls Bestandteil des sGVK. Der Güterverkehr wurde im Rahmen des sGVK ausgeklammert, da entsprechende Fragestellungen nur im regionalen Kontext lösbar sind. Zudem liegen die Handlungsmöglichkeiten für betriebliche wie infrastrukturelle Massnahmen bei übergeordneten Planungsträgern und werden im Zusammenhang mit konkreten Gebietsplanungen mit den städtischen Planungen koordiniert.

Massnahmenarten

Die entwickelten Massnahmen sind baulicher und betrieblicher Art. Zu den baulichen Massnahmen gehören z.B. Umgestaltungen von Strassenräumen oder neue Verkehrsinfrastrukturen, während betriebliche Massnahmen auf eine optimierte Nutzung der bestehenden Infrastrukturen abzielen.

4 Übergeordnete Vorgaben und Ziele

Die politischen und planerischen Rahmenbedingungen zur Erarbeitung des sGVK sind in einer Reihe von übergeordneten und kommunalen Grundlagen definiert. Die wichtigsten auf übergeordneter Ebene (Bund, Kanton, Region) und auf Stufe Stadt sind in den folgenden Kapiteln beschrieben.

4.1 Stufe Bund, Kanton, Region

Für die strategische Ausrichtung und inhaltliche Ausarbeitung des sGVK sind vor allem die in Kapitel 3.1 aufgeführten Grundlagen von Bedeutung. Die in [Klammer] angegebene Nummer bezieht sich auf das Grundlagenverzeichnis im Anhang A1.

Die massgeblichen Aussagen zur Stadt- und Verkehrsentwicklung aus der kantonalen Richtplanung [6] sind dabei folgende:

Auszug aus Leitlinien
kantonale Richtplanung [6]

- Leitlinie 1: Die Zukunftstauglichkeit der Siedlungsstrukturen ist sicherzustellen und zu verbessern. Mit Hilfe einer Siedlungsentwicklung nach innen sind die vorhandenen Potenziale besser zu nutzen. Zudem sollen Lebens- und Siedlungsqualität erhalten bzw. gesteigert werden.
- Leitlinie 2: Die Siedlungsstruktur ist schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten. Im Interesse einer umweltschonenden Verkehrsbewältigung bildet die S-Bahn das eigentliche Rückgrat der Siedlungsentwicklung. Neue Verkehrsbedürfnisse sollen insgesamt nicht zu einer überproportionalen Zunahme des motorisierten Individualverkehrs führen.

Gesamtverkehrskonzept

Das Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich [5] verfolgt unter anderem die folgenden Strategien für den Gesamtverkehr:

- Der Kanton stellt eine hervorragende Erschliessung der Zentrumsgebiete sicher und unterstützt die angestrebte räumliche Entwicklung gemäss kantonalem Richtplan.
- Mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses soll vom öffentlichen Verkehr übernommen werden. Damit dieses Ziel über den ganzen Kanton erreicht werden kann, haben städtische Gebiete und Agglomerationen einen höheren Anteil zu leisten.

Von diesen beiden Strategien ist die Stadt Winterthur besonders betroffen, weil sie einerseits städtisches Gebiet ist und weil andererseits mit Winterthur-Zentrum und Oberwinterthur/Grüze zwei der neun Zentrumsgebiete von kantonalen Bedeutung auf ihrem Gebiet liegen.

4.2 Stufe Stadt

Ziele der Stadt Winterthur

Auf kommunaler Stufe hat die Stadt Winterthur, ergänzend zu den übergeordneten Grundlagen und Instrumenten, spezifische Ziele und Regeln für die Umsetzung von Verkehrsprojekten konkretisiert und politisch verankert. Die wichtigsten Grundlagen sind die Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität [13] und die Leitsätze Verkehr [15].

Abbildung 3: Änderungen am Gegenvorschlag durch den Grossen Gemeinderat
Charta für eine nachhaltige, städtische Mobilität

Die Inhalte der Charta wurden von den Städten Winterthur, Zürich, Basel, Luzern und St. Gallen verfasst und mittlerweile von über 50 Schweizer Städten mitunterzeichnet. Die Erarbeitung der Charta wurde durch die kommunale Volksinitiative „zur Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Winterthur“ initiiert. Die Charta-Inhalte wurden in einem Antrag des Stadtrats als Gegenvorschlag zur Volksinitiative dem Grossen Gemeinderat vorgelegt. Dieser hat am 8. November 2010 den Gegenvorschlag mit den zwei in Abbildung 3 dargestellten Änderungen vorläufig gutgeheissen. Gleichzeitig wurde die öffentliche Auflage mit Anhörungs- und Einwendungsverfahren ausgelöst. Das Verfahren läuft bis Ende Januar 2011 mit anschliessender Bereinigung der Einwendungen und Mitberichte. Der Grosse Gemeinderat hat die Festsetzung der Richtplanergänzungen am 18. April 2011 beschlossen. Zum heutigen Zeitpunkt ist es noch offen, ob es zu einer Volksabstimmung kommen wird.

| Gegenvorschlag alt | Gegenvorschlag neu |
|---|---|
| <p>² Der Anteil des öffentlichen Verkehrs, Fuss- und Veloverkehrs am Quell-, Ziel- und Binnenverkehr der Stadt Winterthur wird gemäss den Vorgaben im städtischen Gesamtverkehrskonzept bis 2025 erhöht.</p> | <p>² Der Anteil des öffentlichen Verkehrs, Fuss- und Veloverkehrs am Quell- und Binnenverkehr der Stadt Winterthur wird bis 2025 gemäss den Vorgaben des städtischen Gesamtverkehrskonzeptes, mindestens aber um 8% gegenüber 2005 erhöht. Die Modalsplitanteile werden kontinuierlich, aber mindestens alle fünf Jahre ermittelt und veröffentlicht. Massgebend sind die von der Stadtbevölkerung zurückgelegten Wege.</p> |
| <p>Die Verkehrsbelastung auf dem städtischen Hauptstrassennetz soll nicht weiter zunehmen. Mehrverkehr wird in erster Linie durch öffentliche Verkehrsmittel, Fuss- und Veloverkehr abgewickelt. Netzausbauten dienen primär der Erschliessung des kantonalen Zentrumsgebietes Oberwinterthur / Grüze und neuer Baugebiete, der Verkehrsentlastung bestehender Quartiere oder der Priorisierung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs.</p> | <p>Die Verkehrsbelastung auf dem städtischen Hauptstrassennetz soll insgesamt nicht weiter zunehmen. Mehrverkehr wird in erster Linie durch öffentliche Verkehrsmittel, Fuss- und Veloverkehr abgewickelt. Ausbauten auf dem Hauptstrassennetz sind zulässig, wenn dessen Kapazität nicht über die notwendige Gebietserschliessungsfunktion hinaus anwächst, bzw. die gesamtstädtischen Modalsplitziele nicht beeinträchtigt. Kapazitätserhöhungen für den öffentlichen Fuss- und Veloverkehr sind davon ausgenommen.</p> |

Antrag zur kommunalen
Volksinitiative „zur Förderung
des öV, Fuss- und Veloverkehrs
in der Stadt Winterthur“ /
Gegenvorschlag des Stadtrats,
24.3.2010

Ziel ist die behördenverbindliche Festlegung folgender Planungsgrundsätze als Textergänzung in der kommunalen Richtplanung:

- 1 Die Stadt Winterthur schützt die Bevölkerung und die Umwelt vor den negativen Auswirkungen des Strassenverkehrs und fördert eine nachhaltige städtische Mobilität.
- 2 Der Anteil des öffentlichen Verkehrs, Fuss- und Veloverkehrs am Quell-, Ziel- und Binnenverkehr der Stadt Winterthur wird gemäss den Vorgaben im städtischen Gesamtverkehrskonzept bis 2025 erhöht.
- 3 Die Stadt Winterthur sucht mit den verschiedenen Anspruchsgruppen den Dialog, lobbyiert bei übergeordneten Stellen und berät im Bereich Mobilität aktiv. Die Stadtverwaltung ist Vorbild für eine nachhaltige städtische Mobilität.
- 4 Fuss- und Veloverkehr
 - Die Stadt sorgt für ein direktes, sicheres, attraktives und zusammenhängendes Fussgänger- und Veloroutennetz.
 - Private und öffentliche Abstellanlagen für Velos sind gut erreichbar und in genügender Zahl vorhanden.
 - Die Sicherheit ist für alle Zufussgehenden und Velofahrenden gewährleistet. Lernende und ältere Menschen werden durch besondere Massnahmen geschützt.
- 5 Öffentlicher Verkehr
 - Das öV-Angebot bietet attraktive Transportketten von höchstmöglicher zeitlicher und örtlicher Verfügbarkeit für den Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr.
 - Gemäss dem Grundsatz der Transporteffizienz und der optimalen Nutzung des begrenzten Strassenraumes wird der öffentliche Verkehr konsequent priorisiert.
 - Ein integraler Tarifverbund garantiert ein attraktives Angebot in der ganzen Region.
- 6 Motorisierter Individualverkehr
 - Die Verkehrsbelastung auf dem städtischen Hauptstrassennetz soll nicht weiter zunehmen. Mehrverkehr wird in erster Linie durch öffentliche Verkehrsmittel, Fuss- und Veloverkehr abgewickelt. Netzausbauten dienen primär der Erschliessung des kantonalen Zentrumsgebietes Oberwinterthur/Grüze und neuer Baugebiete, der Verkehrsentlastung bestehender Quartiere oder der Priorisierung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs.
 - Das kommunale Verkehrsnetz wird so entwickelt und betrieben, dass Fremdverkehr vermieden und Wohnquartiere vom Verkehr entlastet werden.

- Auf dem kommunalen Strassennetz abseits der Hauptachsen werden verkehrsberuhigte Zonen eingeführt. Zur gezielten Aufwertung des Strassenraums auf kommunalen Hauptachsen werden entschleunigende Massnahmen geprüft.
- Der Durchgangsverkehr wird konsequent auf dem Hochleistungs- oder Hauptverkehrsstrassennetz abgewickelt. Die Kapazität dieses Netzes wird mit betrieblichen Optimierungen und wenn nötig mit gezielten Ausbauten erhalten.
- Die Parkraumpolitik ist ein Schlüsselthema für die Verkehrserzeugung des motorisierten Individualverkehrs. Der Parkraum wird über die Bewirtschaftung und die Menge gesteuert. Im hochwertigen innerstädtischen Raum haben Parkhäuser Priorität, um den Strassenraum zu entlasten.

Legislatorschwerpunkte
2010-2014

In den Legislatorschwerpunkten 2010 – 2014 legt der Stadtrat die strategischen Leitlinien für eine nachhaltige Entwicklung fest [14]. In Anbetracht der wachsenden Bedürfnisse nach mehr Lebensqualität und der Verminderung negativer Umweltauswirkungen soll im Bereich Mobilität der Verkehrszuwachs im Wesentlichen durch den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr bewältigt werden. Im Verlaufe der Legislatur sollen zudem weitere Busspuren geschaffen, sowie die heutige Lichtsignalsteuerung grundlegend überprüft werden. Auch das Projekt „Raum für Bewegung und Sport“ ist Bestandteil der Legislatorschwerpunkte 2010 – 2014 des Stadtrats, die Zielsetzungen im Hinblick auf den Fuss- und Veloverkehr sind im sGVK zu berücksichtigen. Das sGVK muss auch sämtliche andere Legislatorschwerpunkte aufnehmen, insbesondere die darin formulierten Anliegen der Nachhaltigkeit.

Verständnis der
Stadt Winterthur

In der Stadt Winterthur hat ein Prozess des Umdenkens begonnen. Dies liegt einerseits in den Vorgaben von Bund und Kanton zur verstärkten Abstimmung von Siedlung und Verkehr begründet. Andererseits steigt der politische Druck zur Erhaltung von Stadt- und Wohnqualität sowie zur Sicherstellung einer attraktiven, für alle zugänglichen Mobilität. Daher wurden verschiedene Planungsverfahren in jüngster Vergangenheit bereits mit veränderten Rahmenbedingungen lanciert. Dabei ist eine nachhaltige Verteilung der Ressourcen Raum und finanzielle Mittel zwischen den verschiedenen Verkehrsarten eine zentrale Anforderung. Ein Beispiel dafür ist die Neuaufteilung des Strassenquerschnittes mit separaten Busspuren gemäss Abbildung 4 im Leitbild „Stadtraum Zürcherstrasse“ [31].



Abbildung 4: Ausschnitt Leitbild
„Stadtraum Zürcherstrasse“ [31]

5 Entwicklung Raum

5.1 Ist-Zustand

5.1.1 Entwicklung und Kenndaten

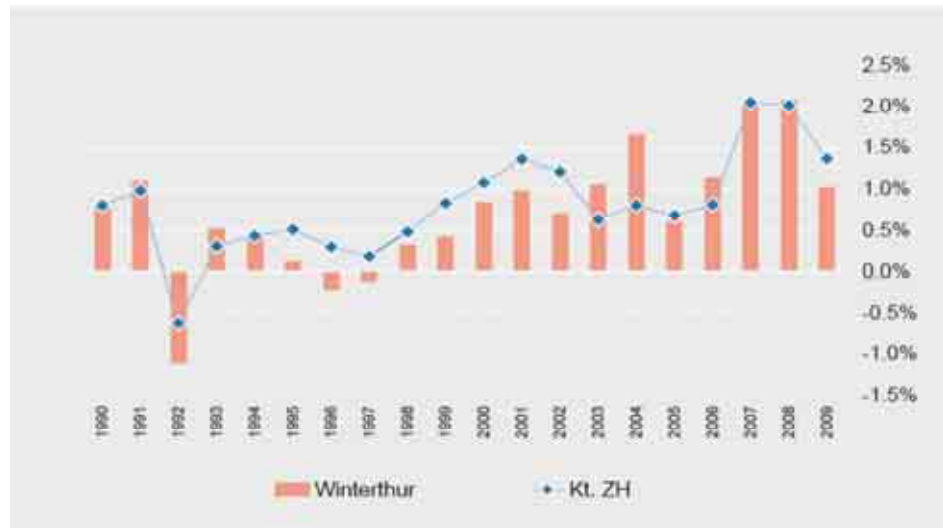
Attraktive Stadt in
Metropolitanraum Zürich

Die Stadt Winterthur ist die zweitgrösste Stadt und liegt bezüglich Dichte des urbanen Gebiets im Kanton an zweiter Stelle. Die hohe Attraktivität und Nutzungsintensität widerspiegelt sich unter anderem in den steigenden Bodenpreisen, sowie dem Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum. Im Metropolitanraum Zürich hat sich Winterthur als ein eigenständiges Zentrum profiliert und ist zunehmend attraktiv für eine urbane Bevölkerungsschicht. Die Kehrseite dieser dynamischen Entwicklung ist der Mehrverkehr in den Spitzenzeiten infolge der wachsenden Zahl an Pendlerinnen und Pendlern, Schülerinnen und Schülern, welcher vor allem über die letzten fünf Jahre zu beobachten war.

Bevölkerung

Im Jahr 2008 stieg die Einwohnerzahl erstmals über 100'000 und Winterthur erlangte damit den Status einer „Grossstadt“. Zwischen 2004 und 2008 betrug die durchschnittliche jährliche Zuwachsrate der Einwohner 1,4%. Sie lag damit etwas über derjenigen des Kantons Zürich (Abbildung 5). Im November 2010 lebten 103'213 Personen in Winterthur.

Abbildung 5:
Bevölkerungswachstum der
Stadt Winterthur und des
Kantons Zürich in % [45]



Wohnungsbau

Fast im Gleichschritt mit dem Bevölkerungswachstum ist auch der Wohnungsbestand Winterthurs zwischen 2004 und 2008 jährlich um 1% gestiegen [46]. Ende 2008 befanden sich 1'200 Wohnungen im Bau, Ende 2009 waren es 1'500 [45].

Arbeitsplätze

Die Anzahl Arbeitsplätze stieg gemäss Betriebszählung von 2005 bis 2008 von 51'846 auf 56'357 und erreichte damit in etwa wieder den historischen Höchststand von 1991. Der Zuwachs von 8,7% in 4 Jahren lag deut-

lich über dem gesamtschweizerischen und leicht über dem kantonalen Durchschnitt [45].

Diese Zunahme der Bevölkerung und Arbeitsplätze lässt sich anhand der Bautätigkeit in den letzten 10 Jahre (1997 – 2007) verdeutlichen (Abbildung 6). Per Ende 2007 verfügte die Stadt Winterthur noch über knapp 100 ha Reserven in Wohnbauzonen, 10 Jahre zuvor waren es mehr als doppelt so viele (ca. 250 ha, [46]).

Abbildung 6: Bautätigkeit zwischen 1997 und 2007



5.1.2 Räumliche Nutzungsstruktur

Karte im Anhang A2

Die aktuelle räumliche Nutzungsstruktur der Stadt Winterthur ist aus der Ist-Karte Siedlung im Anhang A2 ersichtlich. Im Folgenden werden die wichtigsten Aspekte kurz erläutert.

Zentrumsgebiet von kantonalen Bedeutung

Zwei der elf Zentrumsgebiete von kantonalen Bedeutung liegen in der Stadt Winterthur: das Gebiet Winterthur-Zentrum (Sulzerareal Stadtmitte, Bahnhof und Altstadt) und das Gebiet Oberwinterthur/Grüze. Mit der Bezeichnung von Zentrumsgebieten will der Kanton die Entwicklungsfähigkeit und

internationale Konkurrenzfähigkeit des Grossraums Zürich signalisieren, insgesamt fördern sowie langfristig sicherstellen. Diese Zielsetzung soll jedoch nicht auf Kosten der offenen Landschaft und der Umwelt erreicht werden. Vielmehr sind die Voraussetzungen für eine zukunftstaugliche Zentrenstruktur unter Verwendung bereits heute zentral gelegener Standorte zu schaffen. Zentrumsgebiete umfassen sowohl Siedlungsteile, denen bereits heute die Funktion als kulturelle und wirtschaftliche Siedlungsschwerpunkte von kantonaler Bedeutung zukommt (Winterthur-Zentrum), als auch Gebiete mit hohem Veränderungspotenzial, die durch eine langfristig ausgerichtete Neuorientierung solche Aufgaben übernehmen können (Oberwinterthur/Grüze).

Konzentration von
Arbeitsplätzen

Ein Grossteil der bestehenden Arbeitsplätze im Dienstleistungs- und Produktionssektor konzentriert sich heute im Zentrumsgebiet Winterthur-Zentrum. Rund 35% aller Arbeitsplätze in den Sektoren 2 und 3 sind auf einer Fläche angesiedelt, welche nur gut 7% des gesamten Siedlungsgebietes der Stadt Winterthur ausmacht. In der Altstadt sind Konzentrationen von mehr als 200 Arbeitsplätzen pro Hektare²⁾ die Regel. An einzelnen Standorten übersteigt die Arbeitsplatzdichte sogar 1'000 pro Hektare. Ähnlich hohe Konzentrationen sind ausserhalb der Altstadt nur gerade an Standorten mit grossen Büro- oder Dienstleistungsgebäuden auszumachen (z.B. Maschinenfabrik Rieter in Töss oder Klinik Schlosstal in Wülflingen). Weitere 14% der Arbeitsplätze im Produktions- und Dienstleistungssektor sind im Zentrumsgebiet Neuhegi-Grüze angesiedelt. Deren Dichte liegt teilweise auch bei über 200 Arbeitsplätzen pro Hektare.

Verteilung der Bevölkerung

Die städtische Bevölkerungsverteilung hingegen ist ausgeglichener. In den beiden Zentrumsgebieten zusammen wohnen heute nur knapp 10% der Einwohner. Die übrigen 90% verteilen sich relativ gleichmässig auf alle Quartiere. Hohe Dichten von mehr als 150 Einwohnern pro Hektare gibt es in fast allen Quartieren.

Verkaufsflächen

Die Verkaufsflächen konzentrieren sich in den beiden Zentrumsgebieten, aber auch ausserhalb der beiden Zentrumsgebiete finden sich an zahlreichen Standorten grössere Einkaufsnutzungen mit mehr als 500 Quadratmeter Verkaufsfläche. Es handelt sich dabei grösstenteils um Einkaufszentren der Grossverteiler Migros und Coop (z.B. Töss, Wülflingen, Oberwinterthur, Seen, Rosenberg) sowie einzelne Fachmärkte in Neuhegi (u.a. Mediamarkt und Athleticum).

Quartierzentren

Neben den beiden Zentrumsgebieten von kantonaler Bedeutung gibt es auch verschiedene Quartierzentren, welche einen individuellen und teilweise verdichteten Charakter aufweisen. Sie haben grösstenteils schutzwürdige Ortsbilder und liegen in Kernzonen. In ihnen überlagern sich heute in der Regel Wohn-, Arbeits- und Versorgungsnutzungen.

2) Vollzeitäquivalente Sektoren 2 und 3 gemäss Betriebszählung 2005 resp. Volkszählung 2000

5.2 Defizite

Hauptsächliche
Defizite

Die Defizite im Bereich Siedlung umfassen vor allem die Überschreitung von Luft- und Lärmgrenzwerten sowie die mangelhafte oder schlechte Aufenthaltsqualität entlang von Strassen mit hohem Verkehrsaufkommen resp. die grosse Trennwirkung dieser Strassen. Sämtliche Defizite sind in den Defizitkarten im Anhang A3 dargestellt. Im Folgenden werden die gravierendsten Konflikte kurz beschrieben.

Lärm

Die gesetzlich festgelegten Alarmgrenzwerte der Lärmimmissionen werden gemäss dem Strassenlärmkataster 2007 der Stadt Winterthur an folgenden Strassen überschritten:

- Zürcherstrasse
- Technikumstrasse
- Tösstalstrasse
- Wülflingerstrasse
- St. Gallerstrasse

An den übrigen Hauptverkehrsstrassen und verschiedenen wichtigen Quartierstrassen sind mindestens 50% der Gebäude von Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes betroffen.

Luft

Gemäss dem kantonalen Massnahmenplan Luftreinhaltung ist Winterthur ein lufthygienisches Sanierungsgebiet. Dabei liegen die Werte für das bodennahe Ozon, den lungenschädigenden Feinstaub und das Stickstoffdioxid über den Grenzwerten.

Unter einer übermässigen Luftschadstoffbelastung leidet insbesondere die Bevölkerung entlang der Autobahn. Aber auch Bereiche des Stadtzentrums entlang dem Korridor Zürcherstrasse – Technikumstrasse – St. Gallerstrasse sind von hohen Stickstoffkonzentrationen von über $30\mu\text{g}/\text{m}^3$ betroffen.

Mangelhafte
Aufenthaltsqualität

Grosse Verkehrsmengen führen zu einer mangelhaften Aufenthaltsqualität im Strassenraum:

- Zürcherstrasse
- Technikumstrasse
- nördlicher Abschnitt der Tösstalstrasse
- westlicher Abschnitt der St. Gallerstrasse

Daneben gibt es weitere Gebiete mit einer ungenügenden Qualität des öffentlichen Raums, dies insbesondere in der Rudolfstrasse, beim Bahnhof Grüze, entlang des Einschnitts der A1 bei Wülflingen und in der Stadthaus-

3) Der Grenzwert gemäss USG beträgt $0.8\mu\text{g}/\text{m}^3$

strasse, wo die Fahrbahn aufgrund der Verdrückungen durch den Bus ohnehin saniert werden muss.

Hohe Trennwirkung

Aber auch andere Strassen, welche von täglich mehr als 10'000 Fahrzeugen befahren werden, führen zu ungenügender Wohnqualität. Sie bilden eine Barriere durch die Quartiere, da die Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr erheblich reduziert ist. Dies betrifft unter anderem die Einfallachsen Zürcherstrasse, Wülflingerstrasse, Schaffhauserstrasse, Frauenfelderstrasse wie auch verschiedene Quartierstrassen (v.a. untere Vogelsgangstrasse und Breitestrasse) und innerstädtische Verbindungen (u.a. Seenerstrasse, Grüzefeldstrasse, Römerstrasse).

Verkehrsberuhigung
Quartiere

Verschiedene Quartiere der Stadt Winterthur wurden in den letzten Jahren verkehrsberuhigt. In den meisten Fällen erfolgte die Umsetzung mittels der Signalisation einer Tempo 30-Zone. In etlichen Quartieren sind entsprechende Massnahmen geplant oder noch nicht umgesetzt (z.B. Zinzikon, Neuwiesen, Zelgli oder Sennhof).

5.3 Trends, Potenziale, Handlungsbedarf

5.3.1 Entwicklungstrends

Trend Einwohnerentwicklung

Das statistische Amt des Kantons Zürich prognostiziert für die Stadt Winterthur ein Einwohnerwachstum, welches etwa mit dem Gesamtkanton vergleichbar ist. Das prognostizierte prozentuale Bevölkerungswachstum von Winterthur ist höher als für die Stadt Zürich (Tabelle 1). Das hier zu Grunde gelegte Szenario „Trend“ geht von der Annahme aus, dass die in der Vergangenheit beobachteten Entwicklungen in wirtschaftlicher, demographischer und politischer Hinsicht auch für die nächsten 10–20 Jahre gelten.

Tabelle 1 :
Trend Einwohnerentwicklung
2009 – 2030, regionalisierte
Bevölkerungsprognosen für den
Kanton Zürich (Statistisches Amt
des Kantons Zürich, 16.07.2010)

| Einwohnerzahl nach zivilrechtlichem Wohnsitzbegriff, exklusiv Wochen- aufenthalter/innen und Kurzaufenthalter/innen unter 12 Monaten: | | | |
|--|------------------------------|--------------------------|-----------------|
| Gebiet | Ist-Zustand (31.12. 2009) | Prognose (31.12.2030) | Zunahme in % |
| Stadt Winterthur | 98'949 | 109'260 | +10.4% |
| Stadt Zürich | 365'098 | 397'498 | +8.9% |
| Kanton Zürich | 1'344'866 | 1'501'776 | +11.7% |

In Abweichung von den kantonalen Prognosen geht die Stadt Winterthur von einem noch höheren Wachstum für die Gesamtbevölkerung und einer Zunahme auf 114'000 bis 2024 aus [45]. Allerdings entsteht die Abwei-

chung unter anderem aus dem zivilrechtlichen Wohnsitzbegriff. Die Zahlen der Stadt Winterthur stammen von der Einwohnerkontrolle, die Differenz zu den kantonalen Zahlen betrug im Jahr 2009 rund 2'000 Einwohner.

5.3.2 Entwicklungspotenziale

Einwohnerpotenziale
gemäss Zonenplanung

Gemäss Abschätzung der Fachstelle Statistik und Grundlagen der Stadtentwicklung Winterthur verfügt Winterthur gemäss geltendem Zonenplan über Reserven in Wohnbauzonen für rund 20'000 zusätzliche Einwohner.

Entwicklungsprognose

Die in Anhang A4 dargestellte Entwicklungsprognose der Stadt Winterthur ordnet einen Grossteil dieses Potenzials den Gebieten mit hoher quantitativer Entwicklungsmöglichkeit zu (rund 12'000 Einwohner und 4'500 Arbeitsplätze). Dabei handelt es sich in erster Linie um Flächen in den Zentrumsgebieten von kantonalen Bedeutung, aber auch um stärker isolierte Standorte in Zinzikon, Wülflingen, Töss, Dättnau oder Oberseen sowie in den Aussenwachten Sennhof und Iberg. Dies kann aufgrund der vorhandenen Bauzonenreserven und den zurzeit bereits laufenden Planungen relativ verlässlich vorausgesagt werden.

In Gebieten mit mittleren Entwicklungsmöglichkeiten wird aufgrund der Nutzungsreserven ein Potenzial von 3'000 Einwohnern respektive 500 Arbeitsplätzen geschätzt. Darin sind auch Entwicklungsgebiete in Quartieren enthalten, in welchen die mögliche bauliche Dichte noch nicht ausgeschöpft ist.

Daneben bezeichnet die Entwicklungsprognose Gebiete ohne quantitative Entwicklungsmöglichkeiten sowie die Altstadt und die historischen Quartierzentren als Gebiete ohne Verdichtungspotenzial.

Über die ganze Stadt betrachtet bestehen bis 2030 dementsprechend Entwicklungspotenziale von 15'000 Einwohner bzw. 5'000 Arbeitsplätzen. Damit kann die höhere Bevölkerungsprognose der Stadt Winterthur räumlich auch realisiert werden.

Basis für Gesamtverkehrsmodellierung (GVM)

Die Annahme von 15'000 zusätzlichen Einwohnern und 5'000 neuen Arbeitsplätzen bis ins Jahr 2030 liegt sämtlichen Untersuchungen im Kantonalen Gesamtverkehrsmodell (GVM) zugrunde, welche für das sGVK vorgenommen wurden (bezogen auf das Jahr 2010).

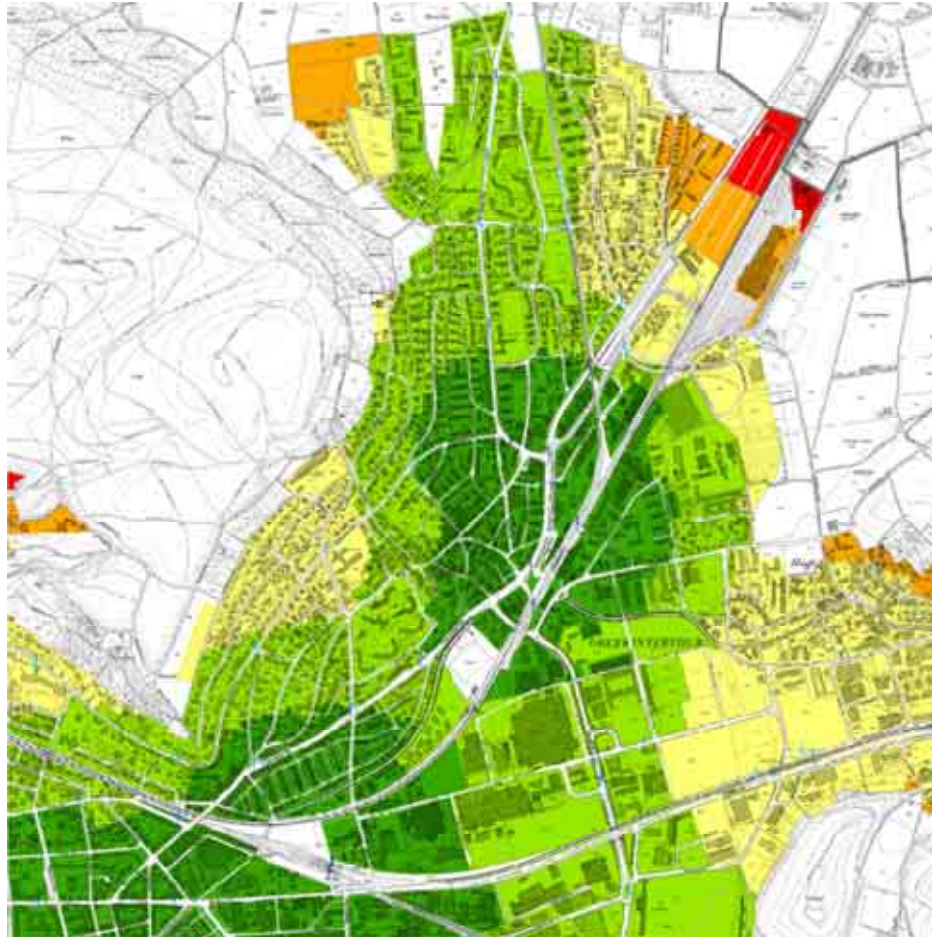
Insbesondere die Abschätzung der Arbeitsplätze ist allerdings mit grossen Unsicherheiten behaftet, da der spezifische Flächenverbrauch pro Arbeitsplatz in Abhängigkeit der Nutzung stark variieren kann (von 20m² pro Arbeitsplatz bei Dienstleistungszentren bis 200m² bei industriellen oder gewerblichen Nutzungen). 5'000 neue Arbeitsplätze sind eine zurückhaltende Prognose. Ausgegangen wird künftig von einem eher geringeren Flächenverbrauch pro Arbeitsplatz.

5.3.3 Handlungsbedarf

| | |
|--|---|
| Abstimmung Siedlung und Verkehr | <p>Eine durchdachte Siedlungsplanung kann die Transportnachfrage und das Mobilitätsverhalten entscheidend beeinflussen. Ziel der Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist es, die Attraktivität von Winterthur als Wohn- und Arbeitsort zu steigern. So werden die Voraussetzungen geschaffen, ein hohes Arbeitsplatzpotenzial für die Einwohner zu schaffen und damit die Wege möglichst kurz zu halten.</p> |
| Handlungsfelder | <p>Eine integrale Planung von Siedlung und Verkehr beeinflusst die Verkehrserzeugung und das individuelle Mobilitätsverhalten stark. Daher stehen bei der Siedlungsentwicklung folgende drei Handlungsfelder im Vordergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Berücksichtigung der öV-Erschliessungsgüte bei der Umnutzung von bestehenden Gebäuden sowie bei der Ansiedlung von neuen Nutzungen; • Stadtverträgliche Integration von (Haupt-)Verkehrsträgern; • Umgang mit stark verkehrserzeugenden Nutzungen (SVN). |
| Berücksichtigung sGVK | <p>Die Teilstrategie Siedlung sowie das Zukunftsbild (Kapitel 7) nehmen die ersten beiden Punkte auf. Das letzte Themenfeld ist für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ebenfalls von grosser Bedeutung, wird aber in einer Parallelplanung zum sGVK bearbeitet [22]. Die Inhalte der beiden Studien wurden in der Erarbeitung aufeinander abgestimmt, gehen gleichzeitig in die öffentliche Vernehmlassung und fliessen beide ins Agglomerationsprogramm ein.</p> |
| Berücksichtigung des Erschliessungsgrades öV | <p>Je stärker die Stadt in Gebieten wächst, welche schlecht mit dem öV erschlossenen sind, desto höher wird die MIV-Abhängigkeit bzw. der Bedarf an zusätzlichen Strassen und Parkieranlagen. Zunehmende Verkehrsbelastungen, am meisten in peripheren Wohnquartieren, und schlechtere Voraussetzungen für einen effizienten und wirtschaftlichen öV-Betrieb sind die Folge.</p> |
| Innovative Ansätze | <p>In Planungs- und Baubewilligungsverfahren sollten die bauliche Entwicklung und die Ansiedlung von (neuen) Nutzungen verstärkt auf die bereits heute bestehende und zukünftig geplante öV-Erschliessung Bezug nehmen. Mit autoarmen Nutzungen (z.B. Mehrgenerationenhaus Oberwinterthur), neuen Anreizmodellen beim Berufspendlerverkehr (z.B. Umweltabos von Arbeitgebern, Mobilität in Unternehmen) oder der Förderung neuer, innovativer Ansätze in der Parkraumplanung und -bewirtschaftung (z.B. mittels Gestaltungsplan) können die Rahmenbedingungen und Erfolgchancen für nachhaltige Mobilitätsformen entscheidend verbessert werden. Als Beispiel ist die Revision der städtischen Abstellplatzverordnung zu nennen. Basis dafür ist eine stadtweite Übersicht der öV-Erschliessungsklassen (beispielhafter Ausschnitt in Abbildung 7). In einer ersten Ausarbeitungsstufe wurden die Erschliessungskriterien für Winterthur präzisiert und in einer Karte dargestellt. Die weiteren Schritte sehen eine Konsolidierung</p> |

dieser Grundlage sowie die rechtliche Verankerung in der kommunalen Bau- und Zonenordnung vor. Die Weiterführung dieser Bestrebungen ist in einer sGVK-Massnahme enthalten (MIV12, Kapitel 11).

Abbildung 7:
Parkplatzbedarfsklassen
aufgrund öV-Erschliessung,
Zustand 4. Teilergänzung 2018
(Kartenausschnitt, AfS, 2010)



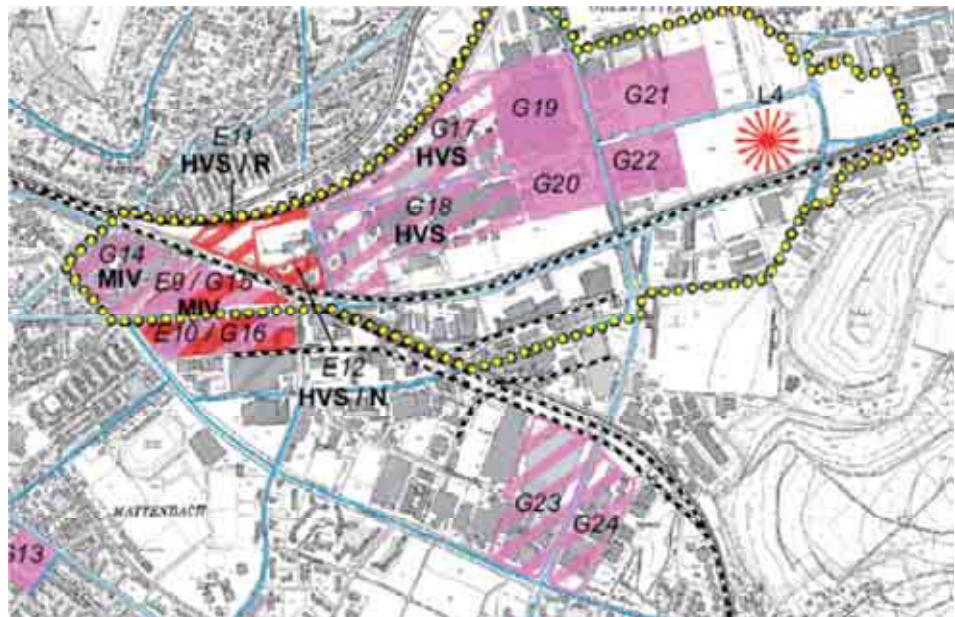
Trennwirkung entlang
Hauptverkehrsstrassen und
Aufenthaltsqualitäten

Die Trennwirkung entlang von Hauptverkehrsstrassen hat sowohl eine betriebliche wie städtebauliche Komponente. Hauptverkehrsstrassen sind nicht nur Verkehrsträger mit trennender Wirkung für alle Querbeziehungen, sondern die entlang der Strasse in grosser Dichte angesiedelten Unternehmen, Läden und sonstige Nutzungen sind auch Weg- oder Etappenziele. Die Hauptverkehrsstrassen weisen eine hohe Standortgunst für Geschäfte und eine überdurchschnittlich gute öV-Erschliessung auf. Entsprechend hoch sind die Fussgängerfrequenzen an zentralen Lagen und speziell entlang von Zugangsrouten zu Freizeit-, Bildungs- oder Einkaufsnutzungen. Für Strassen mit mittleren Verkehrsbelastungen (zwischen 10'000 und 20'000 Fahrzeugen täglich) fällt zudem der Faktor Wohnqualität zusätzlich ins Gewicht. Die Anforderungen an die Gestaltung von Hauptverkehrsstrassen und Plätzen aus Sicht der Stadtraumplanung umfasst somit nicht nur eine gute Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr (Anzahl der Querbeziehungen, genügend lange Grünzeiten), sondern auch die Qualitätssteigerung bezüglich Verkehrssicherheit und Aussenraumqualität (Lage, Dimensionierung und Ausgestaltung öffentlicher Räume, Frei- und Grünräume).

Stark Verkehrserzeugende Nutzungen (SVN)

Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen oder Arbeitsplatzstandorte sind bedeutende Verkehrserzeuger. Nebst positiven Impulsen für die Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung verursachen sie oftmals auch erhebliche Auswirkungen auf Verkehrsnetz und Umwelt. Die Positivplanung für stark verkehrserzeugende Nutzungen (SVN) ist daher ein Schwerpunkt der Agglomerationsprogramme und der regionalen Richtplanung. Es soll insbesondere die Frage beantwortet werden, wo weitere Verkaufsnutzungen möglich sein sollen. Basierend auf der vorgesehenen Teilrevision des PBG über die Bestimmungen zu den Fahrzeugabstellplätzen sowie zu den SVN werden geeignete Grundlagen erarbeitet und entsprechende Umsetzungsmöglichkeiten aufgezeigt. Im Rahmen der Parallelplanung wurden Beurteilungskriterien definiert und potenzielle SVN-Eignungsgebiete bewertet (Bsp. in Abbildung 8, Karte im Anhang A5). Die anstehenden Verfahren von SVN und sGVK (insbesondere interne Anhörung) werden koordiniert durchgeführt. Aufgrund der zentralen Bedeutung für das regionale Agglomerationsprogramm ist der Abstimmung der Ergebnisse aus der städtischen Studie mit der Region grosses Gewicht beizumessen.

Abbildung 8: Eignungsgebiete für SVN ([22], Kartenausschnitt Neuhegi-Grüze)



Eignungsgebiete

geeignet | bedingt geeignet

- Altstadt mit kleinstrukturierten Einkaufs- und Freizeitznutzungen
- SVN "lokale Grossäden", Quartier mit Versorgungsfunktion
- MIV** SVN Einkaufs- und Freizeitzentren
- R** SVN an MIV-gebundene Märkte
- OV** SVN Gewerbe- und Dienstleistungszentren

6 Entwicklung Mobilität

6.1 Ist-Zustand

6.1.1 Verkehrsinfrastruktur

Abbildung 9: Heutiges
Verkehrsnetz

Das heutige Verkehrssystem im Raum Winterthur ist in der nachfolgenden Abbildung 9 im Überblick und im Anhang A2 im Detail dargestellt.



Nationalstrassen
Hauptverkehrsstrassen

Das Strassenverkehrsnetz in Winterthur ist klar strukturiert durch den A1-Autobahnhalbring auf der West- und Nordseite der Stadt Winterthur (grau), sowie den sechs Radialen des städtischen Hauptverkehrsstrassen-netzes, von denen vier mit der Zubringerfunktion zur Autobahn haben (rot). Innerhalb der Stadt sind die Hauptverkehrsstrassen untereinander

| | |
|--|--|
| verbunden mit Sammel- und Erschliessungsstrassen, auf welchen je nach Lage Höchstgeschwindigkeit 50 km/h, 40 km/h oder 30 km/h zugelassen ist. | |
| Zuordnung Strassennetz | Das Strassennetz auf Stadtgebiet setzt sich zusammen aus 14 km Nationalstrasse, 54 km Staatsstrassen und 310 km Gemeindestrassen [47]. Das städtische Netz wird durch insgesamt 52 Lichtsignalanlagen geregelt, von denen 32 in sieben Abschnitten in ‚Grünen Wellen‘ koordiniert sind. In den aktuellen Koordinationsabschnitten werden Bushaltestellen, Fussweg- und Veloquerungen berücksichtigt. |
| Schienennetz | <p>Mit der S-Bahn und dem Liniennetz von Stadtbus Winterthur besitzt die Stadt Winterthur ein attraktives Angebot im öffentlichen Verkehr. Beim Schienennetz laufen sieben unterschiedlich wichtige Bahnkorridore im Stadtbereich zusammen (Abbildung 9, schwarz):</p> <p>Fernverkehr und Regionalverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zürich – (Flughafen –) Effretikon – Winterthur • Weinfelden – Frauenfeld – Winterthur • St. Gallen – Wil – Winterthur <p>Ausschliesslich Regionalverkehr (Zürcher S-Bahn):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bülach – Embrach – Winterthur • Schaffhausen – Andelfingen – Winterthur • Stein am Rhein – Seuzach – Winterthur • Rüti (ZH) – Wila – Winterthur <p>Mit den vier resp. zu Spitzenzeiten fünf Linien S16, S7, S8, S12 und S11 werden die Städte Winterthur und Zürich verbunden. Die Agglomerationsgemeinden in den umliegenden Regionen Weinland, Tösstal, Unterland und Richtung Ostschweiz werden durch die S-Bahnlinien S26, S29, S30, S33, S35 und S41 an die Stadt Winterthur angebunden.</p> |
| Regional- und Stadtbusnetz | Im öffentlichen Verkehr verkehren zusätzlich zahlreiche Stadt- und Regionalbuslinien, grösstenteils mit Anknüpfungspunkten an den zehn Bahnhalttestellen auf Stadtgebiet. Stadtbus Winterthur betreibt auf dem Stadtgebiet ein Liniennetz mit einer Gesamtlänge von 81 km. Die beiden Stadtbuslinien 1 und 2 verkehren werktags im 7-Minuten-Takt, die anderen Buslinien im 10- oder 15-Minuten Takt. |
| Fusswege und Velorouten | Winterthur verfügt über ein dichtes Netz an Fusswegen und Velorouten, vgl. detaillierte Darstellung / Karte im Anhang A2. Die vorerst einzige Velozählstelle an der Frobergstrasse belegt, dass auf diesem Abschnitt pro Werktag mehr als 600 Velofahrende unterwegs sind. |

6.1.2 Verkehrsaufkommen und -entwicklung

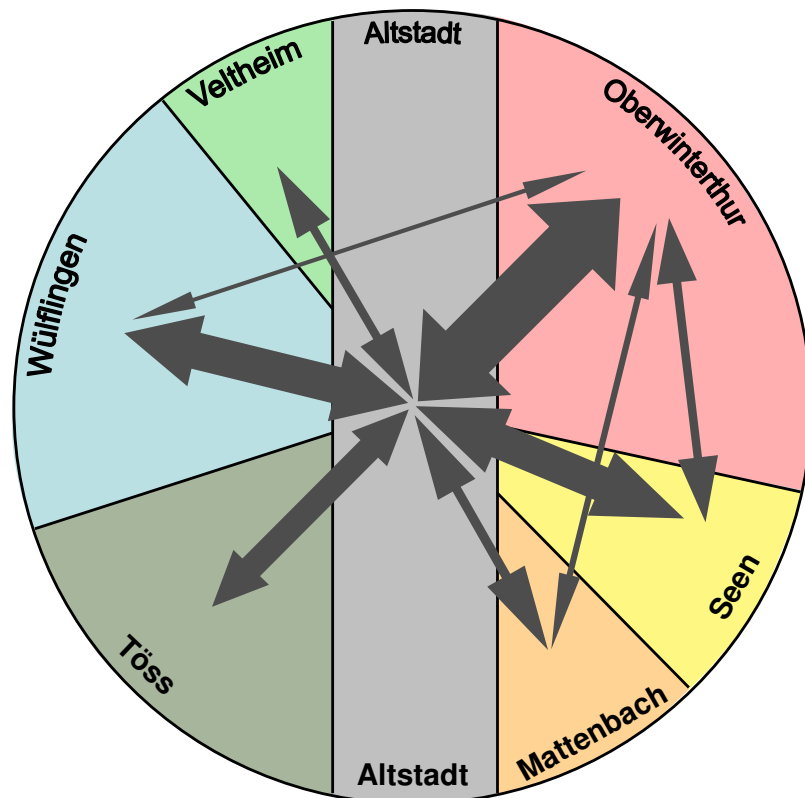
Gesamtverkehrsaufkommen
und -anteile

In der Stadt Winterthur werden gemäss Gesamtverkehrsmodell (GVM) täglich rund 800'000 Personenwege unternommen [49]. Diese Zahl umfasst alle Wege zu Fuss, mit dem Velo, mit dem öV und dem MIV. Nach Stadtbezirken aufgeteilt entfallen davon rund 250'000 Wege oder knapp ein Drittel auf das kantonale Zentrumsgebiet Winterthur-Zentrum und knapp 30'000 Wege resp. 4% auf das Zentrumsgebiet Oberwinterthur/Grüze.

Verkehrsbeziehungen
mit Altstadt zentral

Die Verteilung des Binnenverkehrs auf die verschiedenen Quartiere innerhalb der Stadt Winterthur ist in Abbildung 10 dargestellt. Am grössten ist das Verkehrsaufkommen zwischen der Altstadt und Oberwinterthur, gefolgt von den Beziehungen Altstadt und Wülflingen sowie zwischen Altstadt und Seen. Tangentiale Verkehrsströme zwischen den Quartieren, welche nicht die Altstadt betreffen, sind von untergeordneter Bedeutung, mit Ausnahme der Verkehrsströme zwischen Oberwinterthur und Seen.

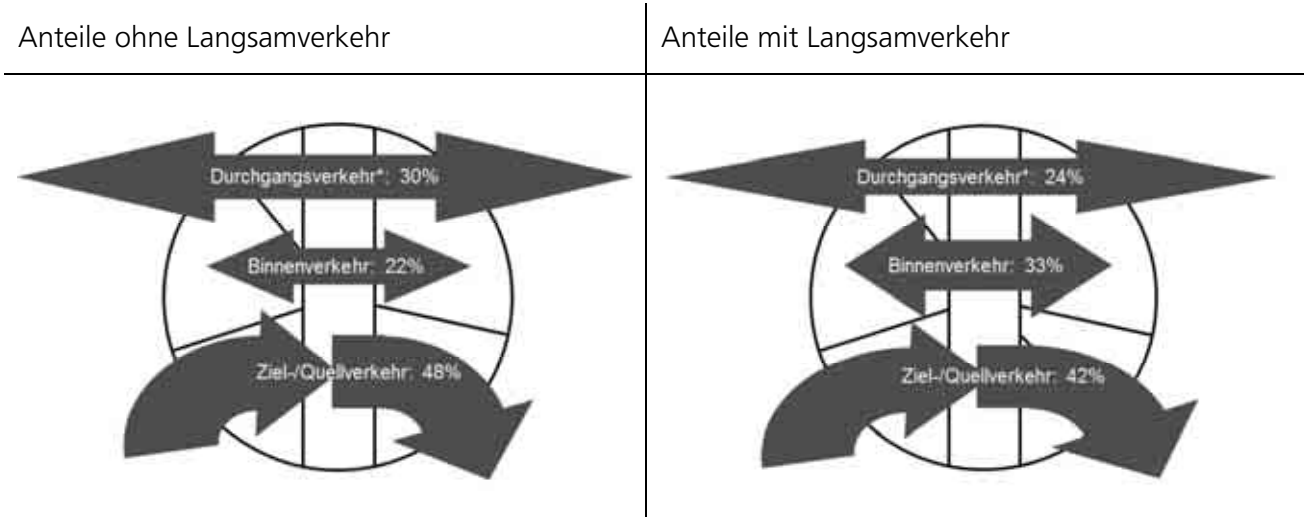
Abbildung 10: Wichtigste Verkehrsströme zwischen den Quartieren



Anteile Durchgangs-, Binnen-
und Ziel-/Quellverkehr

Knapp ein Drittel (30%) des Gesamtverkehrsaufkommens im öV und MIV in der Stadt Winterthur ist Durchgangsverkehr, darin ist auch der Verkehr auf der A1 eingerechnet (Abbildung 11, nächste Seite). Weitere 22% der öV- und Autobenutzenden bewegen sich nur innerhalb der Stadt Winterthur (Binnenverkehr). Beim grössten Teil des Verkehrsaufkommens (48%) handelt es sich um Ziel- und Quellverkehr. Wird bei dieser Auswertung auch der Langsamverkehr berücksichtigt, liegen die Anteile des Durchgangsverkehrs bei 24%, des Binnenverkehrs bei 33% und des Ziel-/Quellverkehrs bei 42%.

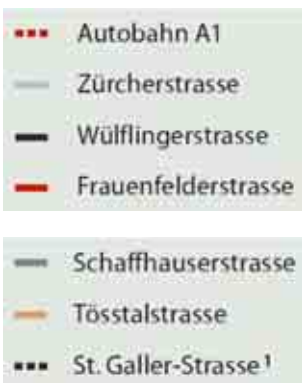
Abbildung 11: Verkehrsanteile im Gesamtverkehr gem. GVM [49]



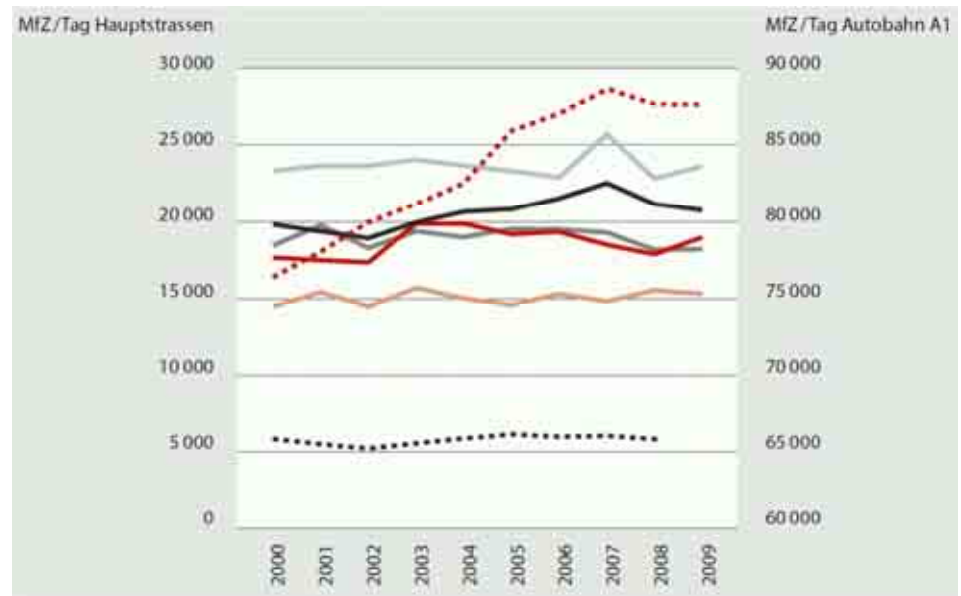
Autobahnnetz

Seit der Eröffnung der Autobahnumfahrung im Jahr 1970 nimmt der Verkehr auf der A1 kontinuierlich zu. Im Jahr 1999 befuhren rund 76'000 Fahrzeuge den Winterthurer Streckenabschnitt, 2009 waren es etwa 88'000 oder 15% mehr Fahrzeuge [47]. Der Grossraum Zürich ist nach wie vor der Stauschwerpunkt der Schweiz. Die Anzahl der Stautunden auf der Nordumfahrung Zürich – Winterthur hat sich seit dem Jahr 2003 verdoppelt.

Abbildung 12: Verkehrsentwicklung Hauptstrassen und Autobahn [47]



¹ keine brauchbaren Werte für 2009
Quelle: Raum- und Verkehrsplanung



Die zunehmende Überlastung der Nationalstrasse hat Auswirkungen auf die Stadt Winterthur und die umliegenden Gemeinden. Ausweich- und Schleichverkehr wird häufig beobachtet, wenn die A1 infolge eines Ereignisses oder aufgrund eines grossen Verkehrsaufkommens überlastet ist

Haupteinfallssachsen Auf dem innerstädtischen Strassennetz hatte die Zürcherstrasse in den letzten Jahren mit täglich bis zu rund 25'000 Fahrzeugen das grösste Verkehrsaufkommen, gefolgt von der Wülflingerstrasse mit ca. 20'000 und der Frauenfelder-, Schaffhauser- sowie Tösstalstrasse mit je ca. 15'000 bis 20'000 Fahrzeugen pro Tag. Die geringste tägliche Belastung der Einfallssachsen wies jeweils die St. Gallerstrasse mit gut 5'000 Autos pro Tag auf [47]. Diese Belastungen sind in den letzten 10 Jahren mehr oder weniger konstant geblieben (Abbildung 12). Bei Staus auf der Autobahn kommt es zu Ausweichfahrten über das Stadtstrassennetz. Betroffen sind vor allem der Korridor Zürcher-, Technikum-, St. Galler- und Frauenfelderstrasse. Dadurch steigt der Durchgangsverkehrsanteil zeitweise von 12% auf über 20%.

Bahn Täglich transportiert die Bahn rund 152'000 Personen im Fern- und Regionalverkehr über die Stadtgrenze, davon etwas mehr als die Hälfte im Korridor Richtung Zürich [47]. Das Aufkommen der Zugreisenden hat sich in den letzten 10 Jahren beinahe verdoppelt. Insbesondere der Erfolg der S-Bahn führt aber in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend zu ausgeprägten Spitzenbelastungen. Von den elf fahrgaststärksten S-Bahn Korridoren im Gebiet des ZVV ist der Korridor Zürich-Winterthur der mit Abstand am stärksten genutzte [48]. Täglich fahren 40'000 Personen mit der S-Bahn von Winterthur nach Zürich. Rund ein Viertel davon reist zwischen sieben und acht Uhr morgens. Die Passagierzahl der S-Bahn im Querschnitt Stadtgrenze Winterthur hat allein in den letzten 5 Jahren um über 25% zugenommen [47].

Bahnhöfe Heute ist der Hauptbahnhof der klar frequenzstärkste Knotenpunkt. Von den weiteren neun Stadtbahnhöfen haben Oberwinterthur, Seen, Grüze und Wallrüti ebenfalls eine grosse Bedeutung für den Pendler- bzw. Umsteigeverkehr (Tabelle 2).

Tabelle 2:
Ein- und Aussteigende Bahn pro
Tag 2007 (Schätzungen SBB,
ZVV)

| | | | |
|----------------|----------------------|----------------|-----|
| Winterthur HB | 85'000 ⁴⁾ | Sennhof-Kyburg | 500 |
| Oberwinterthur | 3'500 | Töss | 400 |
| Seen | 2'300 | Wülflingen | 300 |
| Grüze | 1'400 | Reutlingen | 200 |
| Wallrüti | 1'200 | Hegi | 200 |

Stadtbus Winterthur Von Stadtbus Winterthur wurden 2009 pro Werktag im Durchschnitt 92'000 Personen mit insgesamt 77 Bussen befördert. Damit hat sich die Fahrgastfrequenz seit 1992 fast verdoppelt und in den letzten 2 Jahren um 10% erhöht [47]. Etwas mehr als die Hälfte aller mit Stadt- und Regionalbus Reisenden steigt im zentralen Stadtkreis mit Hauptbahnhof, Altstadt etc. ein (knapp 39'000 Einsteigende von total 69'000). Oberwinterthur weist mit rund 9'000 Einsteigenden das zweithöchste Aufkommen auf.

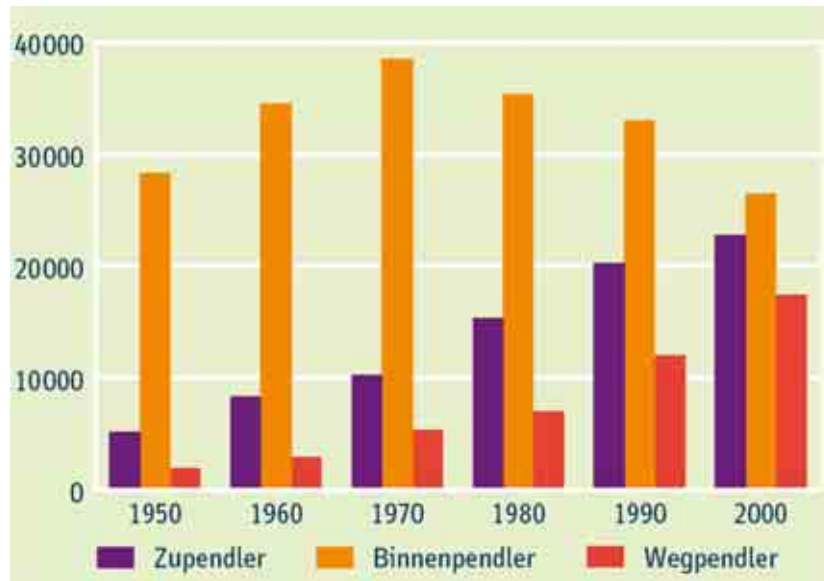
4) inkl. Fernverkehr

6.1.3 Pendlerbeziehungen

Zu-, Weg- und Binnenpendler

Täglich fahren gemäss Volkszählung aus dem Jahr 2000 rund 23'000 Personen zur Arbeit oder zu ihrem Ausbildungsplatz in die Stadt Winterthur (Zupendler). 17'500 Personen verlassen die Stadt tagsüber (Wegpendler) [46]. Die Mehrheit der Pendler in der Stadt Winterthur sind aber nach wie vor Binnenpendler (ca. 27'000). Ihr Anteil ist in den letzten 20 Jahren aber stark gesunken (Abbildung 13).

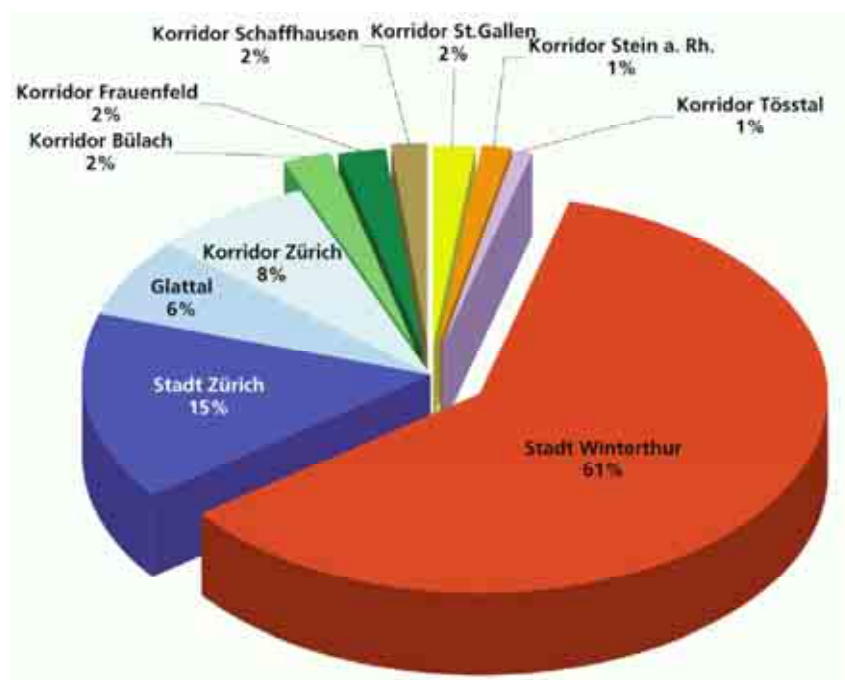
Abbildung 13: Entwicklung Pendlerverkehr [46]



Räumliche Verteilung

Eine vertiefte Analyse der Pendlerbeziehungen zeigt, dass 61% der in Winterthur wohnhaften Erwerbstätigen in der Stadt arbeiten (Binnenpendler). 29% verlassen die Stadt in Richtung Zürich [18]. Werden die Wegbeziehungen weiter aufgeschlüsselt so zeigt sich, dass die wichtigsten Pendlerdestinationen im Korridor Zürich – Winterthur liegen (Abbildung 14).

Abbildung 14: Arbeitsort der in Winterthur wohnhaften Erwerbstätigen (Abbildung aus öV-Marktstudie Winterthur und Umgebung [18])



6.1.4 Modalsplit

Modalsplit
Binnenpendler

Knapp ein Drittel der Binnenpendler fahren mit dem Auto zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte. Etwa gleich viele nutzen den öffentlichen Verkehr, rund ein Fünftel das Velo. Etwas weniger als ein Fünftel der innerstädtischen Pendler geht zu Fuss zur Arbeit. Daraus lässt sich erkennen dass der Langsamverkehr in der Stadt Winterthur eine wichtige Rolle spielt.

Modalsplit
Zu- und Wegpendler

Die Zu- und Wegpendler benutzen für etwas mehr als die Hälfte der Wege das Auto, für rund 45 Prozent den öffentlichen Verkehr. Auf Grund der tendenziell langen Wege der Zu-/Wegpendler sind nur 2 Prozent der Zu- und Wegpendler mit dem Velo oder zu Fuss unterwegs.

Modalsplit
je Stadtbereiche

Bezogen auf einzelne Stadtbereiche wurden in der öV-Marktstudie [18] folgende trimodale Modalsplit-Anteile für Pendler errechnet:

- Stadtkorridore, welche über ein direktes S-Bahn-Angebot in Richtung Zürich verfügen, haben einen merklich höheren öV-Anteil bei den Pendelnden nach Zürich (z.B. Stadtzentrum 83%, Oberwinterthur 79%).
- Dem gegenüber stehen Gebiete ohne direkten Bahnanschluss nach Zürich (jedoch mit Autobahnanschluss): Wülflingen oder Töss verzeichnen beim Pendlerverkehr nach Zürich beispielsweise einen tieferen öV-Anteil von 65%, Dättnau-Rossberg gar nur 48%.
- Zentrumsnahe Stadtkorridore haben einen hohen Langsamverkehrsanteil bei den Binnenpendelnden (Stadtzentrum 40%, Lind 49%, Heiligberg-Mattenbach 39%).

Modalsplit
gesamtstädtisch

Aus dem GVM [49] sind für das Jahr 2007 folgende gesamtstädtische trimodale Modalsplit-Anteile für alle Wegbeziehungen auf Stadtboden (Binnenverkehr) errechnet worden (Tabelle 3):

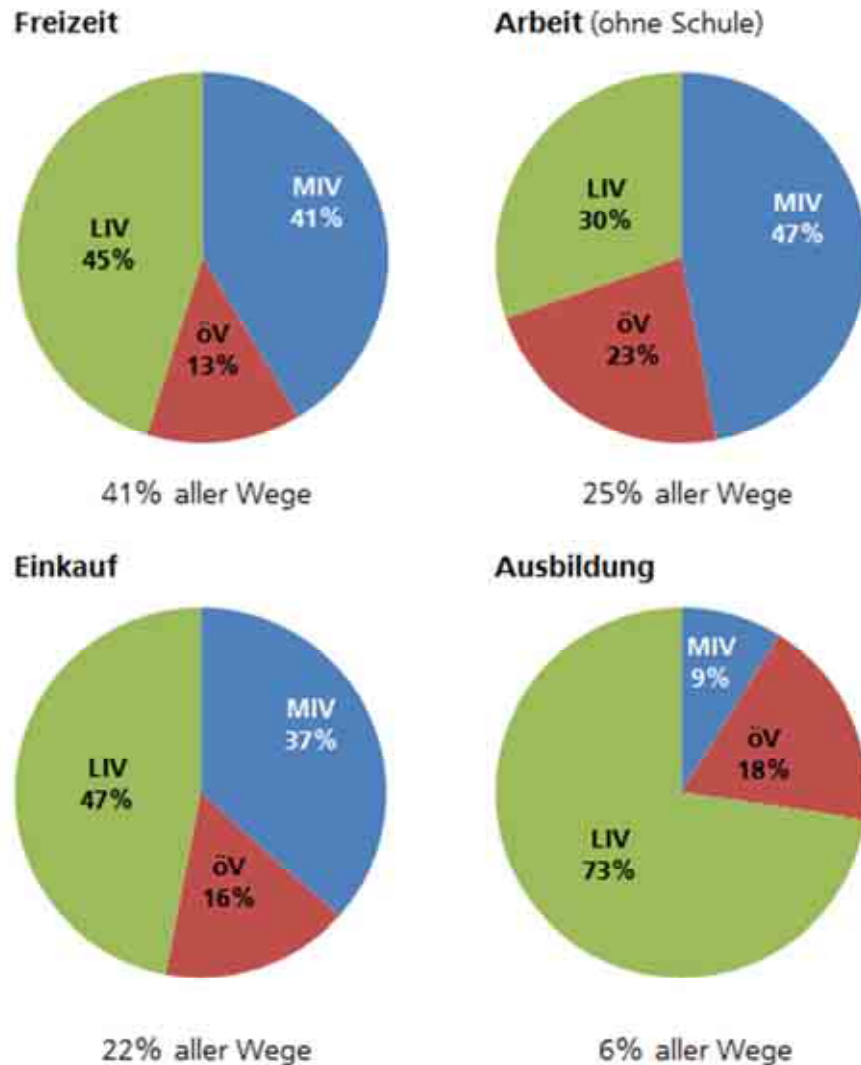
Tabelle 3: Modalsplit-
Auswertung GVM für das Jahr
2007 [49]

| | MIV | öV | Velo | Fussverkehr |
|---|------------|-----------|-------------|--------------------|
| Ganze Stadt | 44% | 15% | 11% | 30% |
| Zentrumszone Winterthur- Zentrum | 36% | 20% | 11% | 33% |
| Zentrumszone Oberwinter- thur/Grüze | 55% | 13% | 10% | 22% |

Diese gesamtstädtischen Werte gemäss GVM korrelieren relativ gut mit den detaillierten Auswertungen des Mikrozensus 2005 für die Stadt Winterthur (MIV: 40%, öV: 17%, LV: 43%). Bei dieser Auswertung wurde allerdings die ganze Winterthurer Bevölkerung ab 18 Jahren mit einem Führerschein als Basis genommen [50]. Im Gegensatz zu den Auswertungen im GVM werden daher auch Wege berücksichtigt, die ihre Quelle in der Stadt haben, aber über die Stadtgrenze hinaus führen.

Die Verkehrsmittelanteile können aus dem Mikrozensus 2005 auch nach den verschiedenen Verkehrszwecken ausgewertet werden (Abbildung 15).

Abbildung 15: Modalsplit nach Verkehrszwecken



Der höchste MIV-Anteil mit 47% wurde beim Pendlerverkehr zur Arbeit (ohne Schüler und Schülerinnen) festgestellt. Auch im Freizeitverkehr wird das Auto ebenfalls häufig benutzt (41%). Da diese beiden Verkehrszwecke zusammen rund zwei Drittel des ganzen Verkehrsaufkommens ausmachen, bestimmen sie massgeblich den Modalsplit der ganzen Stadt.

Der Modalsplit im Binnen-Pendlerverkehr (nur innerhalb der Stadt Winterthur) unterscheidet sich zudem massgeblich nach den Quartieren [18]:

Tabelle 4: Modalsplit im Pendlerverkehr innerhalb der Stadt Winterthur

| Quartier | MIV | öV | LV |
|-----------------------|-----|-----|-----|
| Stadtzentrum | 34% | 26% | 40% |
| Töss | 39% | 34% | 27% |
| Heiligberg-Mattenbach | 36% | 25% | 39% |

| Quartier | MIV | öV | LV |
|------------------|-----|-----|-----|
| Lind | 35% | 16% | 49% |
| Veltheim | 40% | 27% | 33% |
| Wülflingen Nord | 44% | 34% | 22% |
| Wülflingen Süd | 57% | 25% | 18% |
| Dättnau-Rossberg | 52% | 39% | 9% |
| Oberwinterthur | 46% | 35% | 19% |
| Hegi-Grüze | 48% | 25% | 27% |
| Seen | 46% | 33% | 21% |

6.2 Defizite

Die heutigen Defizite wurden für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr separat erfasst und dargestellt (Anhang A3). Im Folgenden sind die wichtigsten Defizite für den öV, den MIV und den Langsamverkehr kurz erläutert.

6.2.1 Öffentlicher Verkehr

Problembereiche

Im öffentlichen Verkehr lassen sich die folgenden hauptsächlichen Defizitbereiche identifizieren: Einerseits verlängert die hohe Auslastung des Strassennetzes und der Knoten die Reisezeit der städtischen Busse, beeinträchtigt deren Zuverlässigkeit und Fahrplanstabilität, andererseits sinkt deren Attraktivität auch aufgrund der hohen Auslastung einzelner Linien in Hauptverkehrszeiten. Zudem ergeben sich vor allem zu den Spitzenstunden und in Hauptlastrichtungen zusätzliche Behinderungen auf den Abschnitten mit koordinierter LSA-Schaltung („Grüne Welle“). Hier lassen sich die Erfordernisse der dicht aufeinander folgenden, zeitlich aber meist unregelmässig eintreffenden Busse nicht mit dem in konstanten Paketen fliessenden MIV vereinbaren. Neben den Problemen aufgrund der Auslastung gibt es auch Quartiere, die gemäss kantonaler Angebotsverordnung heute nicht oder nur schlecht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind, oder solche, bei denen die Fahrt in die beiden Zentrumsgebiete mit dem öffentlichen Verkehr unverhältnismässig lange dauert (z.B. Brüel oder Waldegg).

Verlustzeiten auf Strecken und Knoten

Die überlasteten Knoten und Strecken mit Verlustzeiten für die Busse befinden sich grösstenteils entlang der Einfallsachsen. Betroffen sind unter anderem die beiden wichtigsten Stadtbuslinien 1 und 2 auf der Zür-

cherstrasse, Wülflingerstrasse, Technikumstrasse und der Tösstalstrasse. Auch die auf der St. Gallerstrasse verkehrenden Busse der Linien 3 und 5 sind während den Hauptverkehrszeiten von grösseren Verlustzeiten betroffen. Weitere (isolierte) Problempunkte gibt es an der Schaffhauserstrasse, Frauenfelderstrasse und der Seenerstrasse. Der heutige Busbetrieb entspricht bezüglich Pünktlichkeit zu Spitzenzeiten nicht mehr den städtischen Standards, dies wurde in der kürzlich abgeschlossene ZVV-Servicequalitätsmessungen 2010 bestätigt. Aufgrund von Leitstellendaten lassen sich die Verlustzeitpunkte objektiv und örtlich wie Zeitlich sehr genau auswerten.

Hohe Auslastung
der Busse

Die Busse sind vor allem auf der Strecke zwischen der Haltestelle Hinterwiesli und Deutweg der Linie 2 voll. In der Hauptlastrichtung beträgt die Auslastung in der Spitzenstunde am Morgen und Abend über 80%. Auf dem zentralen Abschnitt zwischen Hauptbahnhof und Gewerbeschule überlagern sich die Verkehrsströme, so dass die Auslastung in beide Richtungen über 80% beträgt. Die Buslinie 10, welche vom Hauptbahnhof Richtung Kantonsschule Rychenberg fährt, weist in Abhängigkeit der Unterrichtzeiten eine hohe Auslastung auf, die in Spitzen sogar über 100% beträgt.

Erschliessungslücken

Erschliessungslücken im öffentlichen Verkehr wurden bereits in früheren Untersuchungen ermittelt [18]. Die Auswertung der Erschliessungsgüte in den Quartieren erfolgte gemäss kantonaler Angebotsverordnung nach Luftlinien- sowie effektiver Fusswegdistanz (400 Meter bei Bushaltestellen und 700 Meter bei S-Bahnstationen).

Angebotsqualität

Neben der Distanz zur nächsten öV-Haltestelle wird auch ein Vergleich der Reisezeiten herangezogen, um eine Aussage über die Qualität des öV-Angebots machen zu können. Dabei wurden die Reisezeiten von den Stadtquartieren zu den Zentrumsgebieten Winterthur-Zentrum und Neuhegi-Grüze im MIV und im öV verglichen. Wenn die Reisezeit im öffentlichen Verkehr inkl. Fussweg zur Haltestelle gemäss GVM doppelt so lang ist wie im MIV, dann wird von einer schlechten Angebotsqualität gesprochen. Davon betroffen sind in erster Linie die Aussenwachen der Stadt Winterthur, aber auch die Stadtquartiere Endliker (Richtung Oberwinterthur/Grüze) und Brüel. Ein wenig attraktives Angebot ist auch im Umfeld von Bushaltestellen gegeben, welche heute im Maximum alle 20 Minuten von einem Bus bedient werden (Kategorie V). Dies betrifft ebenfalls die Aussenwachen Eidberg, Iberg, Gotzenwil und Dätttau. Die übrigen Aussenwachen sind gar nicht an den öffentlichen Verkehr angebunden

Benutzerfreundlichkeit

Die Zugänglichkeit oder Lage einzelner Bushaltestellen auf Stadtgebiet ist noch verbesserungswürdig, so zum Beispiel im Zentrum von Wülflingen, im Schützenbühl oder entlang der Rychenbergstrasse. Auch lässt sich im Vergleich zu anderen städtischen öffentlichen Verkehrssystemen die Fahrgastinformation verbessern.

6.2.2 Motorisierter Individualverkehr

| | |
|------------------------------|--|
| Unfälle | Auf den Hauptverkehrsstrassen gibt es zahlreiche Abschnitte und Kreuzungen mit mehr als fünf registrierten Unfällen im Jahr 2009. Die Verkehrsunfallstatistik lässt aber keine Schlüsse auf Beteiligte und Betroffene zu. Aufgrund der Lage ist aber davon auszugehen, dass Motorfahrzeuglenker mehrheitlich involviert waren. |
| Tempo 30 | Zahlreiche Stadtquartiere sind heute bereits beruhigt und mit Tempo 30-Zonen belegt. Konkrete Anliegen für weitere Zonen, für welche zurzeit Gutachten erarbeitet werden, sind in der Defizitkarte Langsamverkehr dargestellt. |
| Überlastete Knoten | Die beim öffentlichen Verkehr genannten Verlustzeiten auf Strecken und Knoten behindern auch den motorisierten Individualverkehr. Der Verkehrsfluss wird durch die Rückstaus an den zahlreichen überlasteten Kreuzungen unterbrochen, die Reisezeiten für den MIV steigen an und sind während den Spitzenzeiten nicht mehr vorhersehbar. Davon beeinträchtigt ist sowohl der Pendlerverkehr als auch das ansässige Gewerbe. Dadurch entstehen auch grössere Beeinträchtigungen des angrenzenden Umfelds durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffemissionen. Betroffen sind insbesondere die Einfallsachsen und ihre Knoten sowie die innerstädtischen Kreuzungen Technikumstrasse / General-Guisan-Strasse / Tösstalstrasse / St. Gallerstrasse und Grüzefeldstrasse / St. Gallerstrasse und der Knoten Ohrbühl. |
| Überlastete Nationalstrassen | Die zunehmende Überlastung der Nationalstrasse hat verschiedentlich Ausweich- und Schleichverkehr in der Stadt Winterthur und in den umliegenden Gemeinden zu Folge, welche die Wohnqualität beeinträchtigen. |

6.2.3 Langsamverkehr

| | |
|-------------------|--|
| Netzlücken | Das Hauptproblem des Langsamverkehrs sind Netzlücken, resp. fehlende oder ungenügende Verbindungen. Die erforderlichen Netzergänzungen sind im kommunalen Richtplan bereits festgesetzt. Entlang von wichtigen Verbindungen fehlen teilweise noch Velostreifen. |
| B+R-Anlagen | Es fehlen an wichtigen Umsteigepunkten zum öffentlichen Verkehr genügend den Bedürfnissen entsprechende Veloabstellanlagen. |
| Topographie | Velofahrende reagieren empfindlich auf Steigungen. Einzelne Wohnquartiere an Hanglagen sind mit relativ steilen Zufahrtsstrassen erschlossen. Dadurch ist für die Bewohner dieser Quartiere die Benützung des Velos oder das zu Fuss gehen wenig attraktiv. Davon betroffen sind beispielsweise das Schlosstal, resp. der Brülberg sowie Gebiete in Vogelsang, Breite, Veltheim, Oberwinterthur oder Seen. |
| Grosse Veloströme | An verschiedenen mit dem MIV und/oder öV hoch ausgelasteten Knoten behindern sich die verschiedenen Verkehrsmittel in der Abendspitzenstunde gegenseitig. Die Situation wird durch ein hohes Veloaufkommen verschärft. Dies zeigt sich insbesondere an zwei Knoten entlang der Wülflin- |

| | |
|---|---|
| Verkehrsberuhigung und Steigerung Aufenthaltsqualität | gerstrasse sowie im Bereich des Hauptbahnhofs und an der Oberfeld-, resp. Bachtelstrasse. |
| Trennwirkung | Sowohl für den Fuss- als auch für den Veloverkehr sind neben den in der Defizitkarte aufgeführten spezifischen Aspekten auch die nicht beruhigten Quartiere (Defizitkarte MIV) und die Strassenabschnitte mit mangelnder Aufenthaltsqualität (Defizitkarte Siedlung/Strassenraum) zu erwähnen. Vor allem entlang der sechs radialen Hauptverkehrsstrassen ist das Queren für Zufussgehende und Velofahrende erschwert. Die Grünzeiten an den LSA sind zu kurz und es fehlen gesicherte Übergänge. |
| Räumlich nicht verortete Defizite | Neben den in der in der Defizitkarte aufgeführten und räumlich verorteten Schwachstellen gibt es im Veloverkehr weitere allgemeine Aspekte, welche systematisch geprüft und bei Bedarf verbessert werden müssen: <ul style="list-style-type: none"> • Informationen für Velofahrende; • Verankerung von Pflichtabstellplätzen für private Bauvorhaben in der Bauordnung; • Minimierung von Konflikten im Bereich von Längsparkierungen; • Ausweitung „Turn right on red“ für Velofahrende; • Vorgaben / Empfehlungen Veloparkierung. |

6.3 Trends, Potenziale und Handlungsbedarf

6.3.1 Entwicklungstrends

Trendprognose Verkehrsaufkommen 2030

Das GVM prognostiziert für den Planungshorizont 2030 aufgrund der Zunahme von Bevölkerung und Arbeitsplätzen sowie als Folge von veränderten Mobilitätsgewohnheiten eine markante Verkehrszunahme. Für das ganze Stadtgebiet wurde aufgrund der Entwicklungsprognose (Kapitel 5.3.2) ein Wachstum der täglichen Personenwege von +23% auf 980'000 berechnet. Davon entfallen rund 270'000 Wege auf das Zentrumsgebiet Winterthur-Zentrum (+25% gegenüber heute) und 35'000 Fahrten auf Oberwinterthur/Grüze (+43% gegenüber heute). Diese Trendprognose berücksichtigt die geplanten, übergeordneten Verkehrsinfrastrukturen, aber noch keine zusätzlichen Massnahmen aus dem sGVK gemäss den folgenden Kapiteln.

Übergeordnete Verkehrsinfrastrukturen

Übergeordnete Massnahmen im Raum Winterthur werden im sGVK als vorgegeben betrachtet. Dazu gehören die langfristig geplanten Kapazitätsausbauten für Schiene und Strasse gemäss Kapitel 3.1.3. Zu erwähnen sind insbesondere die bis zum Jahr 2018 umgesetzten Angebotserweiterungen der 4. Teilergänzung der S-Bahn sowie die Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz. Mit Bahn 2030 thematisierte Ausbauten, insbesondere der Kapazitätsausbau zwischen Zürich und Winterthur (Brüttenertunnel),

Verkehrszunahme
übergeordnetes HLS Netz

und die Ergebnisse der ZMB Glattal-Winterthur werden im sGVK nicht berücksichtigt, da sie noch nicht definitiv beschlossen und finanziert sind.

Gemäss den Prognosen des Bundes werden die Belastungen der Nationalstrassen im Korridor Limmattal – Glattal – Winterthur bis 2020 auf 95'000 bis 100'000 Fahrzeuge pro Tag zunehmen. Trotz bereits sehr gutem Angebot des öffentlichen Verkehrs und weiteren bedeutenden Investitionen (z.B. Durchmesserlinie, 4. Teilergänzung S-Bahn), besteht ein grosser Handlungsdruck. Das nationale Programm Engpassbeseitigung auf Nationalstrassen (PEB, [3]) stuft dementsprechend diesen Autobahnabschnitt grösstenteils in die höchste Engpassstufe III ein (Abbildung 16).

Abbildung 16: Engpässe auf dem bestehenden Nationalstrassen-netz, Problemeinschätzung 2020 in Stufen [3]



Das Parlament hat mit dem PEB-Modul 1 den Ausbau der Nordumfahrung Zürich bereits beschlossen. Im Modul 2 ist der Ausbau der A1 Umfahrung Winterthur zwischen den Anschlüssen Töss und Oberwinterthur auf 6 Fahrstreifen sowie der 4-Streifenausbau der A4 zwischen Andelfingen und Winterthur-Nord enthalten (Tabelle 5).

Tabelle 5:
Projekte im Raum Zürich [3]

| Raum | Programm Engpassbeseitigung Eigentlicher Bedarf Projekt | massgebende Problemstufe | Modul [in Mio. CHF] | |
|------|---|-----------------------------|------------------------|-----|
| | | | 1 | 2 |
| ZH | 6-Spurausbau Nordumfahrung Zürich | III | 940 ¹³ | |
| | 6-Spurausbau Umfahrung Winterthur | III | | 560 |
| | 4-Spurausbau Andelfingen-Winterthur Nord | III | | 310 |

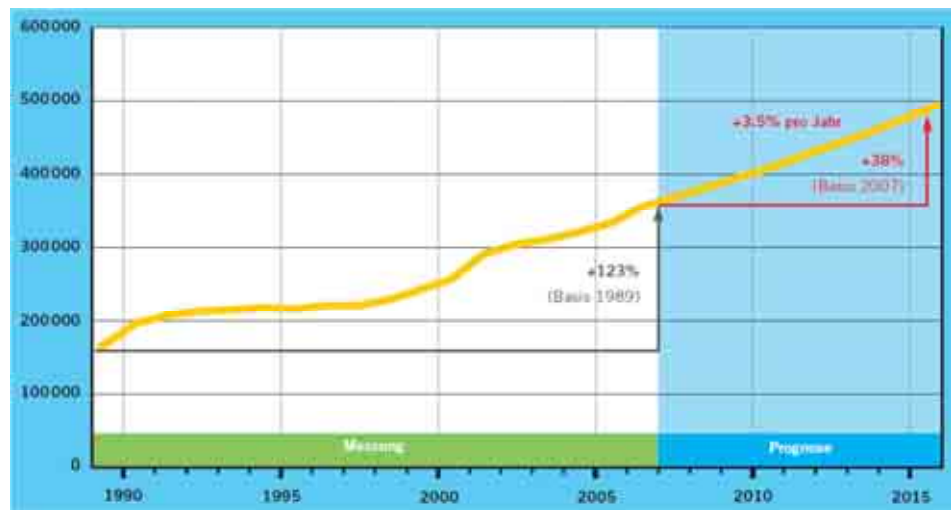
Das Modul 1 umfasst dringende und als gut beurteilte Projekte zur Behebung der gravierendsten Engpässe. Sie sind planerisch bereits weit fortgeschritten und werden innerhalb der kommenden vier Jahre voraussichtlich baureif. Das Modul 2 umfasst zusätzliche, als gut beurteilte Projekte, die vertieft zu untersuchen sind. Sie werden bis zur nächsten Programmbotschaft im Jahr 2013 konkretisiert, erneut beurteilt und der Bundesversammlung zum Beschluss vorgelegt. Das ASTRA untersucht zurzeit auch verschiedene andere Netzausbauoptionen zur Beseitigung der Engpässe zwischen Zürich-Seebach und Winterthur-Nord im Rahmen der ZMB Glatt-

al-Winterthur. Je nach resultierender Bestlösung wird der 6-Spurausbau der Umfahrung Winterthur in der nächsten Programmbotschaft mit einem alternativen Projekt ersetzt.

Mobilitätzunahme
übergeordnetes öV Netz
Regional und Stadt

Bei der S-Bahn wird sich gemäss Prognose des ZVV das starke Wachstum auch in den nächsten Jahren fortsetzen (Abbildung 17). Der grösste Zuwachs ist in den Räumen Winterthur und Zürcher Unterland zu erwarten. Da die Auslastung in den Hauptverkehrszeiten für die Dimensionierung des Angebots und der Infrastruktur massgebend ist, werden ein weiterer Ausbau der Infrastruktur sowie die Beschaffung von zusätzlichem Rollmaterial unumgänglich.

Abbildung 17:
Fahrgastentwicklung der S-Bahn
an der Stadtgrenze Zürich (S-
Bahn Zürich, 4. Teilergänzung,
Infobroschüre SBB).



Fahrgastzuwachs bei
Stadtbus Winterthur

Stadtbus Winterthur verzeichnete im Jahr 2009 einen Fahrgastzuwachs von 4,2% gegenüber dem Vorjahr (zum Vergleich: Stadt Zürich -1,1%) [48]. Stadtbus Winterthur rechnet mit einer Nachfragsteigerung von rund 15 bis 20% im Zeitraum 2010–2020, was einem jährlichen Zuwachs von 1,5 bis 2% entspricht.

Trend Entwicklung
des Modalsplit

Bezogen auf die Modalsplit-Anteile ist auf Basis des GVM [49] der folgende Zustand 2030 und Veränderung (in %-Punkten) gegenüber dem Referenzjahr 2007 zu erwarten (Tabelle 6):

Tabelle 6: Modalsplit-
Auswertung GVM für das Jahr
2030 (Trendentwicklung) [49]

| | MIV | öV | Velo | Fussverkehr |
|---|-----------|-----------|-----------|-------------|
| Ganze Stadt | 41% (-3%) | 20% (+5%) | 10% (-1%) | 29% (-1%) |
| Zentrumszone Winterthur- Zentrum | 33% (-3%) | 27% (+7%) | 10% (-1%) | 30% (-3%) |
| Zentrumszone Oberwinter- thur/Grüze | 47% (-8%) | 20% (+7%) | 10% (0%) | 23% (+1%) |

Die Entwicklung zeigt folgende Trends:

- Es findet eine moderate Verschiebung des Modalsplits vom MIV hin zum öV statt, welche sich durch die bereits gesicherten öV-Angebotsausbauten (insbesondere 4. Teilergänzung S-Bahn) und die der bereits hohen Auslastung des MIV-Netzes zur Hauptverkehrszeiten erklären lässt.
- Nach wie vor ist die Nutzung des MIV attraktiv (z.B. zentrale Parkplatzangebote), sodass das Gesamtaufkommen im MIV vermutlich zunehmen wird. Daher wird eine Ausdehnung der Spitzenzeiten erwartet, in welcher mit einer hohen Be- oder Überlastung des Verkehrsnetzes zu rechnen ist.
- Das grösste Potenzial für einen höheren Modalsplit-Anteil im öV hat die heute verhältnismässig schlecht mit öV erschlossene kantonale Zentrumsgebiet Oberwinterthur/Grüze.
- Der Anteil von zu Fuss Gehenden und Velofahrenden am städtischen Gesamtverkehr wird sich in der gesamtstädtischen Entwicklung sowie in den beiden Zentrumszonen kaum verändern.

6.3.2 Entwicklungspotenziale

Aufgrund der Defizite und der absehbaren Entwicklungen in den Bereichen Siedlung und Verkehr lassen sich die folgende Entwicklungspotenziale erkennen:

| | |
|-------------------------------|---|
| Gesamtleistungsfähigkeit | Zur gleichzeitigen Behebung der Kapazitätsengpässe beim MIV und zur Stabilisierung der unzuverlässigen Fahrzeiten beim öV gilt es grundsätzlich, die Gesamtleistungsfähigkeit zu erhöhen. Da der öV eine höhere Transporteffizienz bezogen auf den Platzbedarf aufweist, besteht darin das grösste Potenzial für eine wirtschaftliche Nutzung des Strassenraums als Verkehrsträger. |
| Abdeckung öV Erschliessung | Trotz generell guter öV-Erschliessung gibt es weiterhin Stadtbereiche mit ungenügender öV-Anbindung oder sie fehlt ganz. Nebst diesen meist peripher gelegenen Gebieten öffnen sich neue Marktpotenziale in zentral gelegenen Stadtbereichen, welche aufgrund veränderter Nutzungen oder Nutzungsdichten eine verbesserte öV-Erschliessung benötigen (z.B. Sulzerareal Stadtmitte). |
| Kapazität regionale Schiene | Mit dem zusätzlichen Angebot im Regionalverkehr (4. Teilergänzung S-Bahn) werden die bereits heute grössten Netzbelastungen im Verbundgebiet noch weiter erhöht. Bei heute weniger gut genutzten Bahnhöfen ergibt sich dadurch aber ein hohes Entwicklungspotenzial (v.a. Bhf. Grüze). |
| Umsteigebeziehungen | Die Kapazitätsausbauten auf Schiene und im städtischen Busnetz verstärken den Trend zur wachsenden Zahl der Zu- und Wegpendler. Zusätzlich beschleunigend wirken die mittelfristig voll ausgenutzten Zentrumszonen. Dadurch erhöht sich der Druck auf die innerstädtischen Umsteigepunkte, |

| | |
|-------------------------------|---|
| | <p>vor allem am Hauptbahnhof und an den Bahnhöfen Grüze, Seen und Hegi. An diesen Punkten bestehen teilweise noch erhebliche Potenziale für eine verbesserte öV-Bedienung bzw. LV-Anbindung sowie bei der Infrastruktur- und Umfeldgestaltung.</p> |
| Angebot im städtischen öV | <p>Heute fahren in der Hauptverkehrszeit, je nach Linie, Fahrzeugtyp und Streckenabschnitt, ca. 30 bis 60 Fahrgäste in einem Bus. Für den Zeitpunkt 2030 muss von einer Fahrgastzunahme von mindestens 30% ausgegangen werden. Strebt man zur Erfüllung der kantonalen Vorgaben künftig höhere Modalsplit-Ziele für den öV an, so ist auf den nachfragestärksten Linien zu Hauptverkehrszeiten und in der Hauptlastrichtung mit einem noch grösseren Nachfragesprung zu rechnen. Die Möglichkeit zur Bewältigung besteht in Angebotsverdichtungen oder grösseren Fahrzeugen (z.B. Doppelgelenkbusse).</p> |
| Autobahn | <p>Der Verkehr auf der A1 wird gemäss Schätzungen von Bund und Kanton bis ins Jahr 2020 noch stärker zunehmen als in den letzten 10 Jahren. Aufgrund der eher langfristig in Aussicht gestellten Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz besteht die Gefahr einer wachsenden Zahl der Stautunden und zunehmendem Ausweichverkehr auf die untergeordneten Strassen der Stadt und der umliegenden Gemeinden.</p> |
| Pendlerstruktur | <p>Der weiter zunehmende Anteil an Zu-/Wegpendlern kann und soll mit dem öV bewältigt werden. Der heute bereits sehr hohe Modalsplit-Anteil im engeren Einzugsbereich der S-Bahn-Stationen ist ein Hinweis darauf, dass der öV attraktiv ist, mit den vorgesehenen Ausbauten an Kapazität gewinnt und sein Anteil am Modalsplit daher weiter gesteigert werden kann. Die Siedlungsentwicklung sollte sich also schwergewichtig auf Lagen ausrichten, welche mit der S-Bahn gut erschlossen sind.</p> |
| Binnenpendler | <p>Da Winterthur eine attraktive Stadt zum Wohnen und Arbeiten ist, wird der Binnenpendleranteil voraussichtlich hoch bleiben. Trotz des im schweizerischen Vergleich bereits sehr hohen Modalsplit-Anteils des LV in Winterthur, sowie der Tatsache, dass Wege innerhalb der Stadt eher kurz sind (zwischen 2 und 9 km), besteht ein sehr grosses Potenzial für den Fuss- und vor allem für den Veloverkehr.</p> |
| Beschleunigter Langsamverkehr | <p>Um das Potenzial für den Veloverkehr zukünftig voll ausschöpfen zu können, müssen die Infrastrukturen (noch) attraktiver gestaltet werden. Da die Attraktivität stark von der Reisezeit und vom Komfort abhängt, müssen alternative Formen der Wegführung, Ausgestaltung, Priorisierung und Wegweisung entwickelt werden.</p> |
| Sicherheit und Umwelt | <p>Geschwindigkeitsregime, Unfälle und Immissionswerte korrelieren stark. Die bereits grossflächig umgesetzten Tempozone in den Winterthurer Wohnquartieren (entlang des kommunalen Strassennetzes) sind akzeptiert. Ein Potenzial besteht aber auch auf den Verbindungs- und Hauptverkehrsstrassen. Dort könnte man mit einer Geschwindigkeitsreduktion den drei gegensätzlichen Zielsetzungen bezüglich Leistung, Umwelt (Lärm-/Luft-</p> |

Mobilitäts- und
Verkehrsmanagement

werte) und Gestaltung insgesamt besser gerecht werden (z.B. bereits umgesetzt an der Breitestrasse).

Das Mobilitäts- resp. Verkehrsmanagement versucht, Verhaltensänderungen bei der mobilen Bevölkerung zu erreichen. Mit geeigneten Massnahmen kann die Wahl des Verkehrsmittels vor Fahrtantritt bzw. die Routenwahl während der Fahrt beeinflusst werden. Erste Massnahmen sind in der Stadt Winterthur bereits umgesetzt (z.B. Mobilität in Unternehmen), ein Ausbau der Massnahmenpalette könnte aber ein noch grösseres Potenzial entfalten. Hinweise auf eine spürbare Wirkung solcher Massnahmen liefern immer wieder grössere Baustellen, die den oft befürchteten Verkehrskollaps doch nicht auslösen (aktuelles Beispiel: Sanierung Hardbrücke in der Stadt Zürich oder früher: Sanierung Schöneichtunnel Zürich). Voraussetzung für die Verhaltensänderung ist eine zielgerichtete Kommunikation.

6.3.3 Handlungsbedarf

Vor dem Hintergrund der umrissenen Entwicklungen und Potenziale werden die folgenden Handlungsfelder abgeleitet:

Siedlungsentwicklung

Abstimmung zwischen
Siedlung und Verkehr

Die Standortattraktivität wird nicht nur durch die Zentralität und bessere Erreichbarkeit bestimmt, sondern auch durch die positiven Impulse auf die Stadtentwicklung aufgrund einer geringeren MIV-Abhängigkeit (z.B. Reduktion von Strassen-/Parkplatzinfrastruktur, Immissionen), sowie die grössere räumliche Gestaltungsfreiheit.

Anteil Binnenpendler
erhöhen

Der zurückgehende Anteil der Binnenpendler innerhalb der Stadt Winterthur ist mit geeigneten Massnahmen bei der Siedlungsentwicklung zu stabilisieren, resp. wieder zu erhöhen. Jeder (neue) Arbeitsplatz in Winterthur, welcher von einem Winterthurer Einwohner resp. einer Winterthurer Einwohnerin besetzt ist, kann potenziell mit dem Langsamverkehr erreicht werden und braucht keine zusätzlichen Kapazitäten im öV oder MIV.

Gesamtverkehr

Potenzial öV und LV

Die absehbaren Entwicklungen zu dichteren und stärker diversifizierten Nutzungen an zentralen Stadtlagen erfordern effiziente und schadstoffarme Mobilitätsformen. Hier müssen sich öV und LV weiter entwickeln. Sie sind bei grossen Dichten in städtischen Gebieten die am flexibelsten und wirtschaftlichsten einsetzbaren Verkehrsmittel.

Kapazitätsverlagerung

Der Lösungsansatz besteht in einer kurzfristigen Optimierung des öV- und LV-Betriebes (Optimierung im Bestand) und der mittelfristigen Kapazitätsverlagerung vom MIV zum öV und LV, vor allem auf den wichtigsten Wegbeziehungen. Für die Erhöhung der Kapazität im öV müssen sowohl die Spielräume bei den Bussen auf den Strassen als auch die freien Schienenkapazitäten in Betracht gezogen werden.

| | |
|--|--|
| Pendler- und Freizeitverkehr als primäre Zielgruppe für Modalsplit-Verlagerungen | <p>Die unterschiedlichen Modalsplits nach Verkehrszwecken machen deutlich, dass insbesondere beim Pendler- und Freizeitverkehr ein grosses Potenzial für Verkehrsverlagerungen besteht (Abbildung 15). Einerseits machen diese beiden Verkehrszwecke rund zwei Drittel des Gesamtaufkommens auf und andererseits weisen insbesondere die Pendler einen überdurchschnittlich hohen MIV-Anteil auf. Die Auswertung des Binnenpendlerverkehrs nach den Quartieren (Tabelle 4) zeigt zudem auf, wo der MIV-Anteil im Stadtvergleich relativ hoch liegt und ein entsprechender Handlungsbedarf besteht (v.a. Wülflingen, Dättnu).</p> |
| Verkehrsdosierung, Verkehrslenkung | <p>Aufgrund der folgenden Faktoren besteht ein grosser Handlungsbedarf bei verkehrsdosierenden und -lenkenden Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • weiterhin zunehmender MIV-Ziel- und Quellverkehr; • steigende Belastungen auf der Autobahn und erhöhte Gefahr des Überlaufs auf städtische Strassen; • bereits heute teilweise überlastetes städtisches HVS-Netz. <p>Massnahmen in der Verkehrsdosierung/-lenkung müssen bezüglich Lage und Wirkung auch die betrieblichen Erfordernisse eines kurzfristig priorisierten und mittelfristig stark ausgebauten öV berücksichtigen.</p> |
| Mobilitäts-Management | <p>Ein grosser Handlungsbedarf besteht bei der Information vor und während der Fahrt. Obwohl dies grundsätzlich die Mobilität in allen Bereichen des beruflichen wie gesellschaftlichen Lebens betrifft, ist aufgrund des hohen Anteils am Verkehrsaufkommen im Stadtbereich der Fokus auf den Pendlerverkehr auszurichten.</p> |
| Öffentlicher Verkehr | |
| Schnittstelle Schiene und Stadt-öV | <p>Auf das zusätzliche Bahnangebot muss die Stadt mit einem entsprechenden Ausbau des Busangebots und einer ergänzenden Infrastruktur reagieren. Reiseketten müssen als solche erkannt werden und bezüglich Reisezeit und Umsteigewiderstand so attraktiv wie möglich gestaltet werden. Auf diese Angebotskriterien ist neben der zeitlichen und örtlichen Verfügbarkeit der Fokus zu richten.</p> |
| Priorisierung | <p>Aufgrund der heute bereits regelmässigen, jedoch unsystematisch auftretenden Verlustzeiten im Stadtbusbetrieb⁵⁾ sowie der absehbaren Nachfragezunahme ist eine konsequente öV-Priorisierung an allen Knoten und Kreuzungen unumgänglich. Ergänzend zur MIV-Dosierung an der Peripherie besteht daher auch ein grosser Handlungsbedarf bei der Steuerung innerstädtischer LSA. Die heute verfolgte Philosophie bei den LSA-Steuerungen (u. a. koordinierte Schaltung ganzer Achsen, lange Umlaufzei-</p> |

5) Unsystematisch vorkommenden Verlustzeiten können fahrplanmässig nicht abgebildet (z.B. längere Fahrzeit) oder aufgefangen werden (z.B. mit Zusatzkursen), betrifft alle Hauptlinien 1, 2, 3, 5, 7

| | |
|---|--|
| | ten) ist nicht mehr kompatibel mit den Erfordernissen eines attraktiven öV-Betriebs mit Nullwartezeiten. |
| Angebotsabdeckung | Die festgestellten öV-Erschliessungslücken in den kantonalen Zentrumsgebieten und in Quartier-Randlagen mit vorwiegend Wohnnutzungen sind, je nach Potenzial und Wirtschaftlichkeit, kurz- bis mittelfristig zu schliessen. Auch die langen öV-Reisezeiten ins Zentrumsgebiet Oberwinterthur/Grüze sind zu verkürzen, um den öV gegenüber dem MIV konkurrenzfähiger zu machen. |
| Netzplanung | Kurzfristig und im Rahmen der anstehenden Fahrplanverfahren können verschiedene Optimierungsmassnahmen am bestehenden Angebot umgesetzt werden: Linienergänzungen (vor allem Neuhegi-Grüze), Liniendurchbindungen (Linien 4, 7, 10, 11, 12, 14), Linienerlängerungen (Linien 1, 7), Linienabtausch (Linien 2, 7 in Wülflingen), Optimierung von Umsteigezeiten (z.B. Bahnhof Wülflingen), Fahrplanverbesserungen am Stadtrand, weitere Fahrplansystematisierung. |
| Infrastrukturausbauten und -anpassungen | Linienergänzungen auf heute nicht mit öV bedienten Korridoren setzen teilweise grössere Infrastrukturausbauten voraus (z.B. Querung beim Bahnhof Grüze). Daneben ergibt sich aufgrund der Umsetzung des bestehenden RVS-Konzepts und der aktuellen (gesetzlichen) Erfordernisse weiterer Anpassungsbedarf, beispielsweise bei Busspuren, Infrastrukturen für Trolleybusse, Behindertentauglichkeit von Haltestellen, attraktiver Zugang zu Haltestellen und Umsteigepunkten. |
| Kleinräumiger Stadtbus Einsatz | Auf das veränderte Nachfrageumfeld muss mit einem flexiblen und kleinräumig einsetzbaren öV reagiert werden. Dadurch kann die Abhängigkeit von der Strassen- und Parkplatzinfrastruktur verkleinert werden. |
| Künftiger Einsatz Stadtbus | In den meisten Fällen kann die Nachfrage zur Spitzenstunde mit dem bestehenden Fahrzeugpark und durch den zeitlich begrenzten Einsatz von grösseren Fahrzeugen auf einzelnen Linien bewältigt werden. Bei Nachfragesprüngen und permanenten Überlastungen wird der Wechsel auf grössere Fahrzeuge (z.B. Doppelgelenkbusse) notwendig. |
| Fernverkehr | Von der Stadt selbst nicht oder nur bedingt beeinflussbar ist die Kapazitätssteigerung und Fahrzeitverkürzung im Fernverkehr auf dem Schienenkorridor nach Zürich. Für die weitere Entwicklung der Region Winterthur ist die Realisierung des Brüttenertunnels von grösstem Interesse. Die Stadt setzt aus diesem Grund im Rahmen ihrer Möglichkeiten bei den entsprechenden Gremien und Behörden dafür ein. |
| | Motorisierter Individualverkehr |
| Gezielter Netzausbau | Das HVS-Strassennetz Winterthurs ist grösstenteils gebaut. Netzergänzungen sollen jedoch möglich sein, bei <ul style="list-style-type: none"> • bisher noch unzureichend erschlossenen Siedlungsteilen und bei • massgeblicher Entlastungswirkung von Wohn-/Gewerbequartieren. |

| | |
|--|---|
| | <p>Aufgrund der meist hohen Erstellungskosten und vielfältigen Ansprüche an neue Strassen ist eine Vielzahl von Anforderungskriterien zu berücksichtigen. Die im Rahmen der Agglomerationsprogramme bzw. des sGVK entwickelten HVS-Netzergänzungen müssen in erster Linie die wichtigen öV-Korridore entlasten.</p> |
| <p>Entlastungsstrasse Oberwinterthur</p> | <p>Wie bereits im Prüfbericht des ARE zum Agglomerationsprogramm der 1. Generation [2] festgestellt, besteht im Raum Oberwinterthur ein erhöhter Handlungsbedarf für eine Verkehrsentslastung, insbesondere auf dem nördlichen Abschnitt der Seenerstrasse und auf der Frauenfelderstrasse (Seenerstrasse bis Stadlerstrasse). Aufgrund der entstehenden, dichteren und diversifizierten Nutzungen im Gebiet Neuhegi-Grüze müssen rasch Lösungen gesucht werden.</p> |
| <p>Entlastung Stadtzentrum</p> | <p>In den zentralen Bereichen der Zürcher- und der Technikumstrasse besteht ebenfalls Handlungsbedarf für eine Verkehrsentslastung. Beide Strassen sind mit 25'000 bzw. 22'000 Fahrzeugen täglich bis zu ihrer Kapazitätsgrenze belastet. Da beide Achsen auch die grösste Stadtbuss-Linienbündelung aufweisen, muss insbesondere für die Verkehrsflussoptimierung zugunsten des öV gehandelt werden.</p> |
| <p>Verkehrslenkung</p> | <p>Die im Zusammenhang mit der Verkehrsdosierung an der Peripherie oder mit der Betriebsoptimierung für den öV stadtweit angesprochenen RVS-Massnahmen sind zusammen mit flankierenden Massnahmen zur Verhinderung von Ausweichverkehr in angrenzende Quartiere umzusetzen.</p> |
| <p>Parkierung</p> | <p>Parkierungsanlagen haben einen grossen Einfluss auf die Verkehrserzeugung. Für die Erweiterung bestehender oder die Erstellung neuer Anlagen fehlt heute ein verbindliches Regelwerk. Es soll klare Vorgaben zu Dimensionierung, Standort, Nutzung und Betrieb enthalten. Diese überarbeiteten resp. teilweise neuen Vorgaben sollen vorhandene Mobilitätsalternativen (z.B. öV-Erschliessung) berücksichtigen.</p> |
| <p>Elektromobilität</p> | <p>Zur Reduktion der Luftbelastung sind auch die Chancen der Elektromobilität zu nutzen. Die Stadt ist überzeugt, dass moderne Technologien, welche zurzeit in der Automobilbranche entwickelt werden, zu einer Entlastung führen werden. Quelle der Immissionen sind die Motoren und Brennstoffe. Diese müssen umweltfreundlicher werden, worauf durch entsprechende Technik und durch steuerliche Bevorzugung bzw. Belastung eingewirkt werden kann. Die Stadt Winterthur bereitet sich frühzeitig auf die Herausforderungen im Zusammenhang mit der steigenden Elektromobilität vor (sinkende Einnahmen aus den Mineralölsteuern, neue Infrastrukturen, Randbedingungen für Anbieter von Elektroautos, etc.)</p> |

Langsamverkehr

gezielte Verbesserungen bestehender Infrastruktur

Beim bereits gut ausgebauten Velonetz besteht vorrangig folgender Handlungsbedarf:

- Attraktivere Umsteigepunkte zwischen Velo und öV bezüglich Ausrüstung (Abstellmöglichkeiten) und Zugänglichkeit (z.B. B+R Anlagen);
- Schliessung von Netzlücken.

Veloschnellrouten

Bereits heute besteht ein grosses Potenzial bei den Pendlerbeziehungen im Binnenverkehr. Das heutige HVS-Netz ist ein wichtiger Träger des Veloverkehrs. Aufgrund der gleichzeitigen Nutzung durch verschiedene andere Verkehrsmittel (MIV, öV und Fussverkehr) sind diese Routen für die Velofahrenden teilweise nicht sehr attraktiv. Dies ist sowohl auf Sicherheitsdefizite, eine mangelhafte Umfeld-Attraktivität als auch auf die gegenseitige Behinderung der verschiedenen Verkehrsmittel zurück zu führen. Kurz- bis mittelfristig besteht damit ein zunehmender Handlungsbedarf für sichere, attraktive und vor allem hindernisarme Velorouten für den Pendlerverkehr. Damit eröffnen sich nicht nur Möglichkeiten für ein Modalsplit-Verschiebung Richtung Velo, sondern es wird auch eine Entlastungswirkung für öV und MIV erreicht.

Fussverkehr

Ebenfalls ein grosses Potenzial liegt im Fussverkehr. Mit einer durchdachten Gestaltung der Stadträume und Verkehrsachsen kann den Fussgängerinnen und Fussgänger ein attraktives und sicheres Umfeld geboten werden. Kürzere Distanzen sollen vermehrt zu Fuss zurückgelegt werden, wodurch MIV und öV entlastet werden können. Besonders gross ist der Handlungsbedarf im Bereich des Hauptbahnhofs auf Grund der vielfältigen Nutzungsansprüche, die teilweise knappen Platzverhältnisse und des heutigen Verkehrsregimes, im Gebiet Neuhegi-Grüze sowie in einzelnen Quartieren.

Gesundheit

Auch aus Gesundheitsüberlegungen ist eine Erhöhung des Velo- und Fussverkehrsanteils am Modalsplit zu begrüssen. Dazu sind innovative gestalterische und planerische Massnahmen notwendig. Die Städte Bern und Basel fördern dazu beispielweise aktiv die Einrichtung von Begegnungszonen. Auch der Behindertentauglichkeit und den Bedürfnissen der älteren Generation ist bei der qualitativen Aufwertung der Fusswege Beachtung zu schenken.

7 Teilstrategie Siedlung

7.1 Funktion und Herleitung des Zukunftsbildes

Zukunftsbild der angestrebten
Siedlungsstruktur Winterthurs

Für das Zeichnen eines Zukunftsbildes ist eine Zeitreise erforderlich. Das Zukunftsbild macht Aussagen zu den Kernelementen der angestrebten Siedlungsstruktur Winterthurs im Jahr 2030. Es fokussiert dabei auf Räume und Standorte von zentraler Bedeutung für die Entwicklung Winterthurs. Entsprechend besteht weder thematisch noch räumlich ein Anspruch auf Vollständigkeit dieses Bildes. Das Zukunftsbild entspricht deshalb auch nicht einem abschliessenden Konzept für die städtebauliche, freiräumliche und architektonische Entwicklung in den einzelnen Stadtteilen Winterthurs. Es wirkt als strategisches Dach zur Herleitung von verkehrlichen Massnahmen und weiteren Teilstrategien respektive nachgelagerten Planungen und macht in diesem Sinne auch weiteren planerischen Vertiefungsbedarf kenntlich.

Zukunftsbild als zentrales
Element des sGVK

Dem Zukunftsbild kommt im Rahmen des sGVK eine zentrale Bedeutung zu. Das Gesamtverkehrskonzept steht in enger Abhängigkeit zum Zukunftsbild der Siedlungsentwicklung. Mit der Zeichnung einer Zielvorstellung der Siedlungsentwicklung in der Stadt Winterthur gibt das Zukunftsbild das Grundgerüst vor, auf das die verkehrliche Planung ausgerichtet werden soll.

Zukunftsbild basierend
auf bestehenden
Stadtentwicklungszielen

Das Zukunftsbild baut auf den vorliegenden grundsätzlichen Stadtentwicklungszielen auf und überführt diese in räumliche Aussagen von „mittlerer Flughöhe“. Es verbindet dabei die heutige Ausgangslage, bestehende Planungen und langfristige visionäre Überlegungen. Zur Herleitung der Inhalte werden verschiedene Elemente herangezogen: Zielaussagen aus existierenden Dokumenten der Stadt Winterthur, wie den Legislaturzielen 2010-2014 oder der Veranstaltungsreihe „Grossstadt Winterthur – Stadtentwicklung wohin?“, aktuelle städtische Planungen und Projekte sowie bestehende übergeordnete Planungen und Strategiepapiere wie der kantonale Richtplan. Um das Wissen aus der Verwaltung einfliessen zu lassen, entstand das Zukunftsbild in einem intensiven Dialog zwischen den städtischen Ämtern, insbesondere zwischen der Stadtentwicklung und dem Amt für Städtebau.

7.2 Das Zukunftsbild der angestrebten Siedlungsstruktur

Zukunftsbild bestehend aus drei Elementen

Das Zukunftsbild trifft Aussagen zur Siedlungsstruktur Winterthurs im Jahr 2030. Das Bild gliedert sich in folgende Elemente:

- Eine Prinzipskizze formuliert die Kernelemente der künftigen Siedlungsstruktur Winterthurs;
- Die angestrebte Wirkungskraft Winterthurs wird auf unterschiedlichen räumlichen Massstabsebenen vertieft dargelegt:
 - in Entwicklungsräumen, die aufgrund ihrer Funktionen und Qualitäten eine überregionale Ausstrahlung aufweisen,
 - in Entwicklungsräumen, die gesamtstädtische und teilweise regionale Bedeutung erreichen;
 - in urbanen und landschaftlichen Grünräumen, die eine wichtige Grundlage für die hohe Lebensqualität von Winterthur darstellen.
- Die flächenhafte Entwicklungsdynamik in den einzelnen Stadträumen skizziert den Weg zum Zukunftsbild.

7.2.1 Winterthur im räumlichen Kontext

Das Zukunftsbild bezieht zwei Ebenen der räumlichen Entwicklung mit ein: die überregionale Einbettung der Stadt Winterthur im Metropolitanraum Zürich sowie ihre Strukturierung im gesamtstädtischen bzw. überkommunalen Kontext.

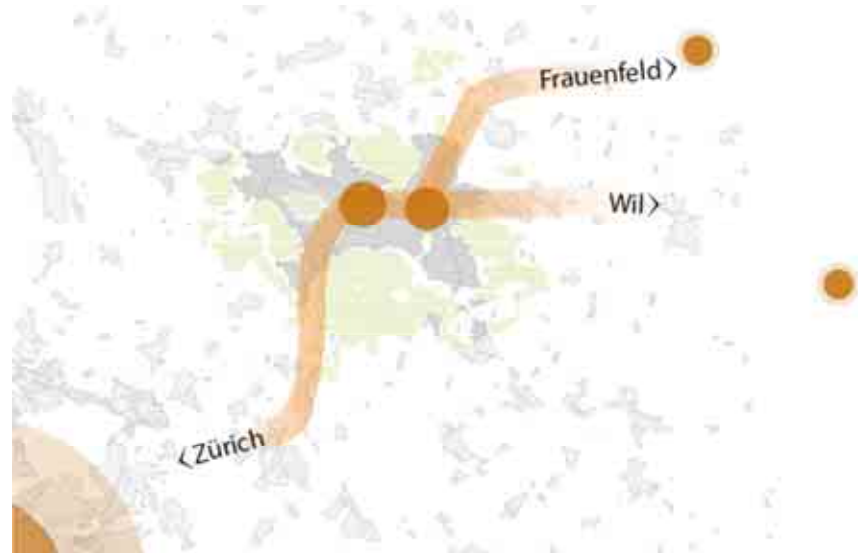
Überregionale Einbettung

Winterthur innerhalb des Metropolitanraumes Zürich

Winterthur ist mit knapp mehr als 100'000 Einwohnerinnen und Einwohnern die zweigrösste Stadt im Kanton Zürich und stellt einen wichtigen Entwicklungspol innerhalb des Metropolitanraums Zürich dar. Dieser Raum ist ein international bedeutender Raum im Zentrum Europas mit essentieller Bedeutung für die Schweizer Volkswirtschaft: Zusammen mit der Agglomeration Luzern, welche nicht zum statistisch definierten Metropolitanraum gehört, umfasst er rund 1.9 Mio. Einwohner/innen und 900'000 Arbeitsplätze in 238 Gemeinden in 8 Kantonen (ZH, SH, LU, ZG, SZ, SG, TG, AG). Der Metropolitanraum Zürich zählt zu den als "Europäische Motoren" klassierten städtischen Räumen, die hinsichtlich ihrer Wirtschaftsleistung, der Entscheidungs- und Kontrollfunktion, ihrer Innovationskraft sowie der internationalen Erreichbarkeit eine führende Rolle in Europa spielen. Als Teil des sich dynamisch entwickelnden Metropolitanraums kommt Winterthur sowohl bezüglich der Siedlungsentwicklung als auch der verkehrlichen und wirtschaftlichen Entwicklung eine sehr wichtige Funktion zu. Dabei bestehen vielseitige funktionale Verflechtungen zwischen Winterthur und den

benachbarten Städten und Regionen. Wichtigster Bezugspunkte ist dabei natürlich Zürich als Zentrum des Metropolitanraums. Daneben bestehen aber auch wichtige Beziehungen auf den Achsen nach Frauenfeld und Wil.

Abbildung 18: Überregionale Einbettung

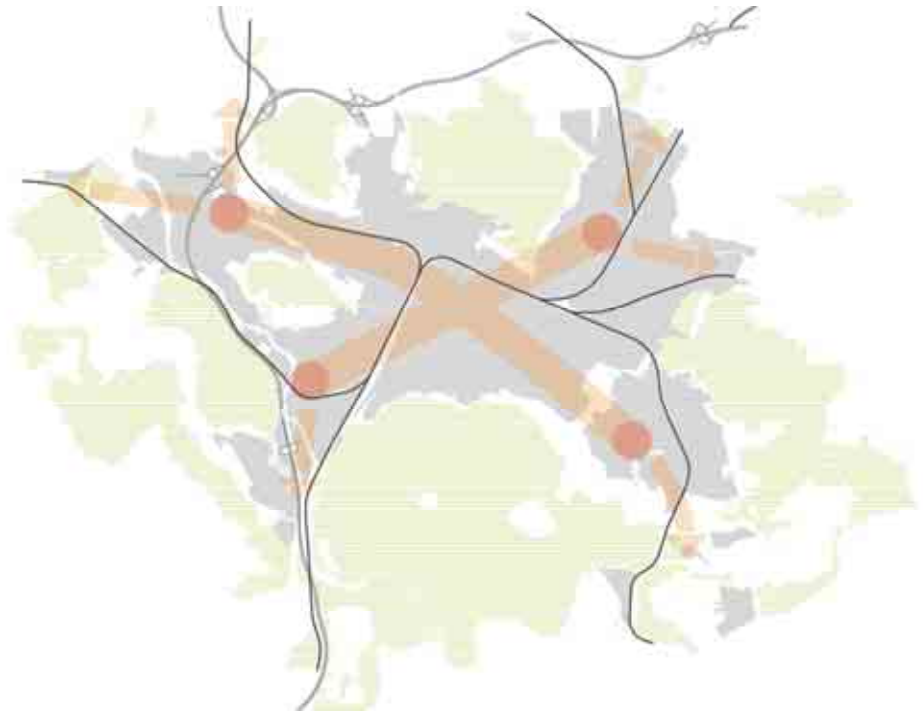


Überkommunale Einbettung

Winterthur als regionales Zentrum mit vielfältigen Funktionen

Winterthur stellt einerseits ein Teil des Metropolitanraums Zürich dar, andererseits kommt der Stadt eine grosse Bedeutung als regionales Zentrum zu. Die Gemeinden in der landschaftlich geprägten Region und das dynamische Zentrum ergänzen sich in ihren Funktionen. Für sein unmittelbares Umfeld stellt die Stadt Winterthur eine Vielzahl an unterschiedlichen Funktionen und Infrastrukturen zur Verfügung. Dabei wird die Stadt als zentrales Arbeitsplatzgebiet, Kultur- und Bildungszentrum genutzt, sie erfüllt zentrale Aufgaben im Bereich Gesundheit und Soziales und wird als zentraler Versorgungsstandort und verkehrlicher Knotenpunkt wahrgenommen und genutzt. Entlang der Ausfallstrassen und über die Quartierzentren hinausgehend besteht ein enger räumlich-funktionaler Bezug zu den direkten Nachbargemeinden und darüber hinaus. Die Entwicklung des Siedlungs- und Wirtschaftsraums der Stadt Winterthur steht in gegenseitiger Abhängigkeit zur Entwicklung der weiteren Zentren und Entwicklungsschwerpunkten in der Region sowie des landschaftlich geprägten Umlandes. Der Landschaftsraum und die darin liegenden Gemeinden fungieren als Wohn- und Erholungsraum.

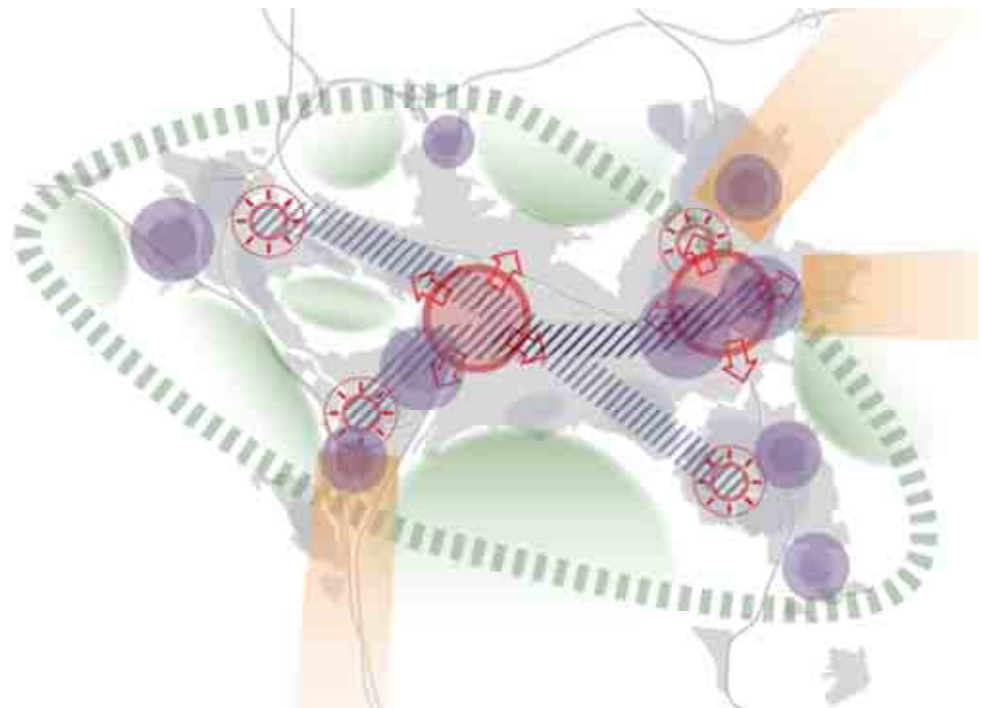
Abbildung 19: gesamtstädtische
Einbettung

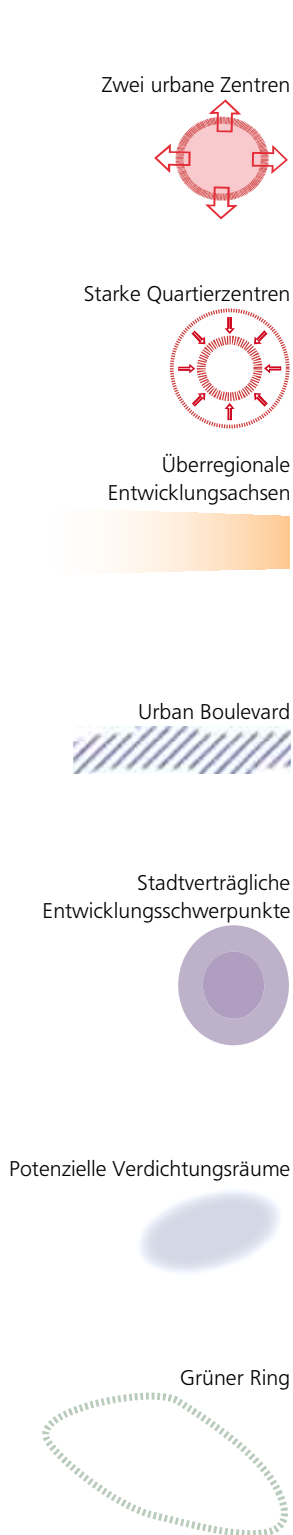


7.2.2 Prinzipskizze der künftigen Siedlungsstruktur

Die Prinzipskizze legt die wesentlichen siedlungsstrukturellen Eckpfeiler fest. Die angestrebte Siedlungsstruktur Winterthurs basiert auf den folgenden sieben Kernelementen.

Abbildung 20: Sieben
Kernelemente Zukunftsbild
(Prinzipskizze)





Winterthur verfügt über zwei sich ergänzende urbane Zentren mit je einer eigenen urbanen Identität: Winterthur Mitte als über Jahrhunderte hinweg gewachsener, sich jedoch laufend den Bedürfnissen anpassender historischer Kern Winterthurs, Neuhegi-Grüze als aus dem Strukturwandel Winterthurs heraus entstehendes zukünftiges Zentrum.

Starke Quartierzentren ergänzen die beiden urbanen Zentren. Als Netz ehemaliger Dorfkern bilden sie das Rückgrat der Stadt und prägen ihr Gesicht. Als lebendige Zentren bieten sie der Bevölkerung Platz, um zu arbeiten, zu leben, sich zu versorgen und zu begegnen.

Die Stadt Winterthur ist das zweitwichtigste Zentrum des Metropolitanraums Zürich und Zentrum der Region Winterthur. Die überregionalen Entwicklungsachsen zeigen die enge Verflechtung Winterthurs innerhalb des Metropolitanraums Zürich. Die Stadt wirkt mit ihren Funktionen über die engere Region hinaus, gleichzeitig profitiert sie von der dynamischen Entwicklung im gesamten Metropolitanraum.

Urban Boulevards definieren als quatiervetraglich gestaltete Achsen ein wichtiges verkehrliches und städtebauliches Grundgerüst der Stadt. Sie verknüpfen die urbanen Zentren untereinander und stellen eine Verbindung zu den starken Quartierzentren her.

Die Entwicklungsdynamik wird stadtvetraglich gestaltet und konzentriert sich auf geeignete Gebiete. Entwicklungsschwerpunkte auch ausserhalb der beiden urbanen Zentren machen deutlich, in welchen Stadträumen eine bedeutende quantitative Entwicklung stattfinden kann und soll. Die Gebiete müssen deshalb ausgezeichnet mit allen Verkehrsmitteln erschlossen sein, wobei der Schwerpunkt beim öffentlichen Verkehr und beim Langsamverkehr liegt.

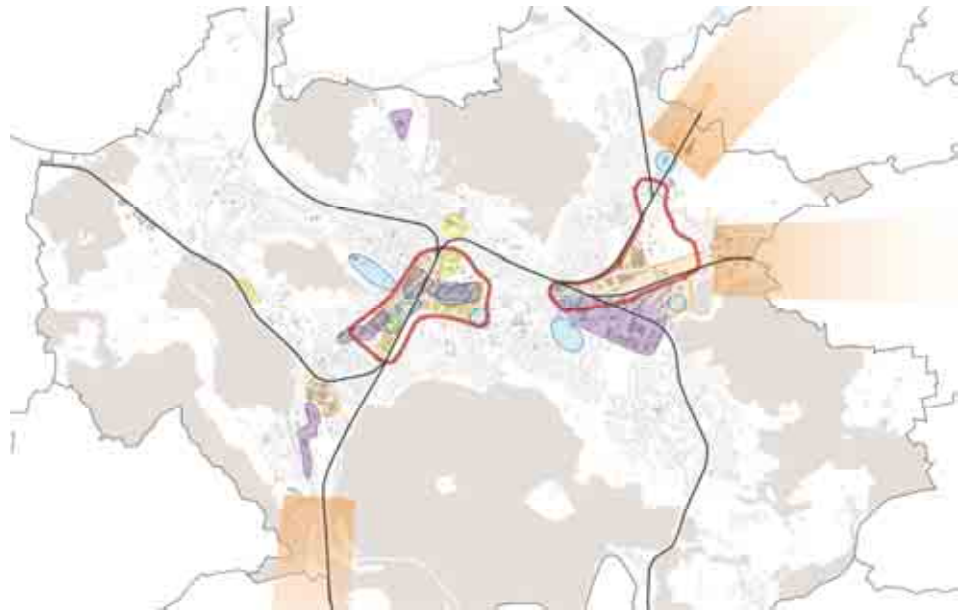
In den urbanen Zentren und den stadtvetraglichen Entwicklungsschwerpunkten werden die Entwicklungen möglichst aktiv gesteuert. Darüber hinaus gibt es grossflächigere Gebiete, in denen im Sinne der angestrebten Siedlungsentwicklung nach Innen eine qualitativ hochwertige bauliche Verdichtung grundsätzlich sinnvoll und wünschenswert ist.

Winterthur wird von einem Grünen Ring umgeben, der sich aus attraktiven Landschaftsräumen und urbanen Grünräumen zusammensetzt. Im Stadtbild wird er insbesondere von den Winterthur umgebenden Hügeln geprägt. Der Grüne Ring stellt ein vernetzendes Element dar, welches je nach Abschnitt den Menschen (Freizeit und Erholung) bzw. die Natur (Erhalt der Tier- und Pflanzenwelt) in den Fokus stellt.

7.2.3 Entwicklungsräume mit überregionaler Ausstrahlung

Die Entwicklungsräume mit überregionaler Ausstrahlung sind im Detail im Anhang dargestellt (Karte A5-2).

Abbildung 21:
Entwicklungsräume mit
überregionaler Ausstrahlung



Arbeitsplatzgebiete



Die Arbeitsplatzgebiete mit überkommunaler Ausstrahlung geben der Stadt Winterthur ein profiliertes Image als Wirtschafts- und Unternehmensstandort. Sie sind erstklassige Adressen für international, national und regional tätige Unternehmen mit wertschöpfungsstarken und qualifizierten Arbeitsplätzen in Dienstleistung und Produktion. Bei einer hohen Arbeitsplatzdichte weisen sie bestmögliche Erreichbarkeit auf, mit einer guten Anbindung in die regionalen öV- und MIV-Netze. Sie liegen als wichtige Drehscheiben in den überregionalen Entwicklungsachsen.

Versorgungs- und Einkaufsgebiete



Winterthur hat als Versorgungsstandort eine wichtige regionale und überregionale Zentrumsfunktion. Die Versorgungs- und Einkaufsgebiete erreichen aufgrund ihrer hohen Dichte und Vielfalt an Einkaufsmöglichkeiten ein grosses regionales Einzugsgebiet. Damit die hohen Besucherfrequenzen bewältigt werden können, sind sie bestens an den öffentlichen Verkehr angeschlossen, eine stadtverträgliche Erschliessung mit dem Individualverkehr ist sichergestellt.

Urbane Freizeitstandorte



Winterthur wirkt dank seines Kultur-, Sport- und Unterhaltungsangebotes mit entsprechender Infrastruktur als Publikumsmagnet. Das vielfältige Angebot zwischen international renommierten Kulturinstitutionen und lokaler Kultur zieht ein nationales und regionales Publikum an und bietet der städtischen Bevölkerung vielfältige Freizeitmöglichkeiten. Neben etablierten Standorten bilden sich künftig auch im Zentrum Neuhegi-Grüze Attraktionspunkte zur Freizeitgestaltung. Auch die Freizeitstandorte mit überkommunaler Ausstrahlung verfügen über eine ausgezeichnete Erreichbarkeit.

Bildungs- und
Gesundheitsstandorte



Winterthur ist eine Bildungsstadt. Die ZHAW mit ihren verschiedenen Standorten und die Schweizerische Technische Fachschule Winterthur sind ein wichtiger Teil des Bildes, das die Stadt nach aussen abgibt: mit ihrer baulichen Präsenz, ihrem Ruf als renommierte Bildungsinstitutionen, nicht zuletzt aber auch durch die Präsenz von Studierenden aus der ganzen Schweiz. Daneben verfügt Winterthur über vielfältige Kompetenzen in Wirtschaft, Bildung und Gesundheitsinstitutionen.

Überregionale
Entwicklungsachsen



Die Stadt Winterthur ist in die Entwicklungsdynamik des Metropolitanraums Zürich eingebunden und leistet als zweitwichtigstes Zentrum einen wichtigen Beitrag zu dessen Standortqualitäten. Die überregionale Ausstrahlung der Stadt wird dabei von den Qualitäten der gesamten Region mitgetragen. Die überregionalen Entwicklungsachsen von Winterthur in Richtung Wil, Frauenfeld und ins Glattal bündeln mit ihren Flächenpotenzialen die wirtschaftliche Dynamik in verkehrlich bestens erschlossenen Räumen.

Urbane Zentren



Winterthur verfügt über zwei starke urbane Zentren, Winterthur Mitte und Neuhegi-Grüze. Beide sind auch im Richtplan als Zentrumsgebiete von kantonalen Bedeutung ausgewiesen. Sie sind geprägt durch eine Überlagerung und Mischung vielfältiger urbaner Funktionen. Sie verfügen in ihren jeweils spezifischen Ausprägungen über eine hohe städtebauliche Qualität, mit vielfältig nutzbaren, hochwertigen öffentlichen Räumen und Freiräumen. Winterthur Mitte und Neuhegi-Grüze sind als urbane Zentren gleichwertig, jedoch nicht gleichartig. Sie bestimmen mit ihren sich ergänzenden Funktionen und Qualitäten die vielschichtige Attraktivität Winterthurs.

Urbanes Zentrum
Winterthur Mitte

Das Zentrum Winterthur Mitte ist das bekannte und facettenreiche Gesicht Winterthurs und prägt massgeblich die Identität und Ausstrahlung der Gesamtstadt. Es entwickelt seine Ausstrahlung aus der Kombination von zwei gegensätzlichen Einheiten, der Altstadt und dem Gebiet Sulzerareal Stadtmitte.

Die Altstadt stellt das historische Zentrum der Stadt dar und ist durch die gewachsene Überlagerung von Bauschichten und zeitgeschichtlichen Architekturstilen gekennzeichnet, welche das Bild der Stadt massgeblich prägen. Die Altstadt mit dem seit dem Spätmittelalter unveränderten Stadtgrundriss ist ein geschütztes Ortsbild von überkommunaler Bedeutung. Mit den angrenzenden Quartieren steht die Altstadt mit ihrem zumeist kleinteilig strukturierten Nebeneinander von öffentlichen und privaten Nutzungen in der Tradition der mitteleuropäischen Stadt. Als zentraler Versorgungsstandort bieten sich hier vielfältige Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungsangebote, welche über ein dichtes Netz an attraktiven urbanen öffentlichen Räumen und Fussgängerverbindungen verknüpft sind. Der Stadtpark und insbesondere die Fussgängerzone stellen dabei ein besonderes Publikumsmagnet dar. Die Fussgängerzone profitiert dabei von den abwechslungsreichen Erdgeschossnutzungen.

Das Gebiet Sulzerareal Stadtmitte steht für den industriellen Teil der Stadt- und Baugeschichte Winterthurs, der mit all seinen Entwicklungen und Umbrüchen die Stadt stark geprägt hat und ihr Profil und Erscheinungsbild auch heute noch wesentlich mitbestimmt. Die ehemaligen Industrieareale mit ihren grossen Entwicklungspotenzialen befinden sich an einer im Metropolitanraum Zürich einzigartig zentralen Lage. Die Revitalisierung des früheren industriellen Winterthurer Zentrums von internationaler Bedeutung, während Jahrzehnten eine „verbotene Stadt“, und die funktionale Durchmischung mit Freizeit-, Gewerbe- und Wohnnutzungen bestimmt das besondere Flair des Ortes. Die urbane Atmosphäre wird durch neu gestaltete Freiräume wie dem Katharina-Sulzer-Platz und den „Lagerplatz“ unterstrichen.

Dank dem Masterplan Stadtraum Bahnhof wird die starke Trennwirkung, welche Hauptbahnhof und Gleisanlage für das Winterthurer Zentrum historisch haben, stark reduziert. Mit den Massnahmen des Masterplans werden die beiden Gebiete, insbesondere für den Langsamverkehr, sehr gut miteinander verknüpft. Dank dem Hauptbahnhof im Mittelpunkt, verfügt das urbane Zentrum Winterthur Mitte über einen überregional bedeutsamen Verkehrsknotenpunkt, der wesentlich zum lebendigen Charakter des Ortes beiträgt.

Die Gesamtwirkung von Winterthur Mitte wird darüber hinaus durch eine Vielzahl an stadtbedeutsamen Funktionen gestärkt - so ist die Stadtmitte als Verwaltungszentrum, Einkaufsgebiet, Hochschulstandort und Technologiepark sowie als kulturelles Zentrum von grosser Bedeutung. Insgesamt ist das Zentrum, auch aufgrund der beschränkten Kapazitäten für den MIV, bezüglich Erreichbarkeit und inneren Erschliessung schwergewichtig auf den öV und den Langsamverkehr ausgerichtet.

Urbanes Zentrum
Neuhegi-Grüze

Neuhegi-Grüze knüpft in seiner Identität ebenfalls an die industrielle Tradition Winterthurs an. Das Gebiet ist von grosser Wichtigkeit zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Winterthur. Deshalb bleibt die Industriezone, soweit planerisch sinnvoll, erhalten und beansprucht flächenmässig auch zukünftig den grössten Anteil des Gebietes. Durch den Ausschluss von Fachmärkten und sonstigen grösseren Verkaufsflächen steht die Industriezone für industrielle und gewerbliche Nutzungen zur Verfügung und übermässige zusätzliche Verkehrsbelastungen werden vermieden. Die Bedeutung als urbanes Zentrum begründet sich vor allem in der stark verbesserten Erreichbarkeit, der Verbindung von bestehenden und neuen Nutzungen mit überkommunaler Ausstrahlung sowie neuen städtebaulichen und freiräumlichen Qualitäten. Das ehemals abgeschlossene Gebiet wird zu einem Stadtteil und erhält sowohl aus verkehrsplanerischer Sicht als auch aus Sicht der stadtstrukturellen Einbindung eine neue Zentralität. Eine neue strassenseitige Zentrumserschliessung stärkt die Standortqualitäten für Industrie und Gewerbe. Sie ermöglicht trotz damit einhergehender Verkehrsentlastung gleichzeitig das Funktionieren der Sulzerallee als Urban Boulevard und öV-Hochleistungskorridor. Neuhegi-Grüze ist geprägt, von

Konzentration und Mischung unterschiedlicher städtischer Nutzungen. Industrie, Gewerbe, Versorgung, Wohnen, Restaurants sowie die notwendigen öffentlichen Infrastrukturen, wie Schulhaus und Quartierzentrum befinden sich hier in unmittelbarer Nachbarschaft. Darüber hinaus wertet der Eulachpark, als grösste Winterthurer Parkanlage, das urbane Zentrum auf. Die drei S-Bahn-Stationen Grüze, Oberwinterthur und Hegi, welche eine direkte Verbindung zu Winterthur Mitte gewährleisten, stellen die Eingangstore zum Gebiet dar. Durch diese Bahnstationen und deren urbane Umgebungen, welche die Qualität und den Charakter von Neuhegi-Grüze beeinflussen, ist das Zentrum zudem gut mit dem umliegenden Quartieren verknüpft. Bei den Bahnstationen finden sich unter anderem auch Erdgeschossnutzungen, die zur Belebung der Standorte beitragen. Insbesondere durch die Aufwertung und das Verkehrspotenzial des Bahnhofs Grüze entsteht ein wichtiger Impulsgeber für das gesamte urbane Zentrum. Der Bahnhof Grüze, Winterthurs zweitwichtigster Bahnhof, ist die zentrale Verkehrsdrehscheibe mit überregionaler Bedeutung für das Gebiet und verfügt über die entsprechenden Umfeldnutzungen.

Neben der Mischung an unterschiedlichen Nutzungen wird die neue Urbanität im engeren Umfeld der Bahnstationen vor allem durch eine dichte Siedlungsstruktur und identitätsstiftende Architektur geschaffen. Im Zusammenhang mit grosszügigen öffentlichen Grün- und Freiräumen entsteht ein Ort mit hoher Lebensqualität und grosser Ausstrahlungskraft. Der Eulachpark stellt dabei den Gegenpol zur dichten städtebaulichen Entwicklung dar und sorgt in Verbindung mit kleineren grünen Inseln und Aufenthaltsräumen für ein abwechslungsreiches Stadtbild. Die Grünräume werden dabei als Freizeitflächen für die Bewohner aber auch Pausenräume für die Arbeiter der angrenzende Unternehmen genutzt. Zwischen den Bahnhöfen spannt sich ein Netz aus Verbindungen für den Langsamverkehr auf, welches die zentralen Punkte im neuen Zentrum miteinander und mit den umliegenden Stadtteilen verknüpft sowie die Arbeits-, Einkaufs- und Wohnbereiche in Beziehung setzt.

Aufgrund der einzigartigen Mischung von Nutzungen wie Wohnen im engeren Umfeld der Bahnstationen sowie Gewerbe und Industrie im überwiegenden Teil des Gebietes, sind punktuell Interventionen und Kompromisse zwischen den jeweiligen Nutzungsansprüchen notwendig. Der Standort bewegt sich im Spannungsfeld zwischen der Schaffung hoher Wohnumfeldqualitäten und den Standortanforderungen international wettbewerbsfähiger High-Tech-Unternehmen, zwischen einer offenen Durchwegung und der Funktionalität industrieller Nutzungen sowie zwischen einer hohen Dichte und grosszügigen Freiräumen. Neuhegi-Grüze liegt im Kern des Zentrumsgebietes von kantonaler Bedeutung. Die angestrebte Entwicklung und Positionierung steht in Übereinstimmung mit den kantonalen Vorstellungen und Vorgaben für das Gebiet.

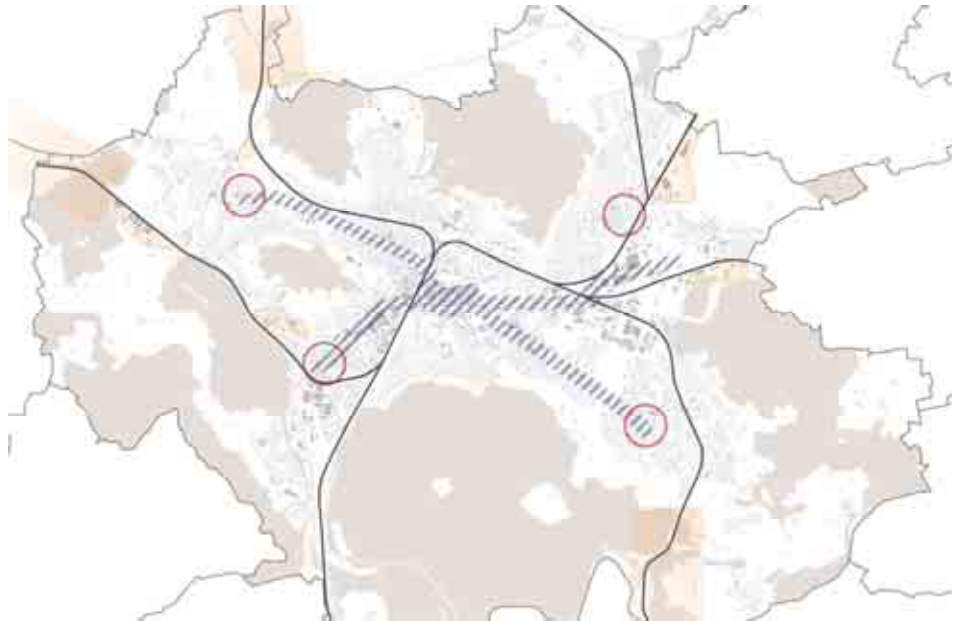
Direkt verbunden sind die beiden urbanen Zentren zum einen via S-Bahn und zum anderen durch den öV-Hochleistungskorridor, der Teil eines der

Urban Boulevards ist. Beim Bahnhof Grütze und beim Hauptbahnhof ist der Hochleistungskorridor mit der S-Bahn verknüpft.

7.2.4 Entwicklungsräume von städtischer Bedeutung

Die Entwicklungsräume von städtischer Bedeutung sind im Detail im Anhang dargestellt (Karte A5-3).

Abbildung 22:
Entwicklungsräume von
städtischer Bedeutung



Arbeitsplatzgebiete



Arbeitsplatzgebiete im gesamten Stadtgebiet mit ihrer Mischung von Klein- und Mittelbetrieben tragen wesentlich zur Wirtschaftskraft der Stadt bei. Das Zukunftsbild fokussiert insbesondere auf bedeutsame, grössere Gebiete, die aus dem Netz kleinerer Standorte herausstechen und das Image der Stadt als Wirtschaftsstandort mitprägen. Das kleinräumige Muster von verschiedensten Wirtschaftstätigkeiten an gut erschlossenen Standorten soll jedoch erhalten bleiben. Die Stadt Winterthur ist historisch ein Industrie- und Gewerbestandort und soll das auch bleiben. Entsprechend werden die bestehenden Industrie- und Gewerbebezonen, soweit planerisch sinnvoll, möglichst beibehalten. Zudem werden in gemischten Nutzungszonen standortabhängig maximale Wohnanteile festgesetzt.

Urban Boulevard



Die Urban Boulevards stellen ein wesentliches stadtstrukturelles Verbindungselement Winterthurs dar. Dabei verbinden sie die Aufwertung der verkehrlichen Erschliessung mit einer stadtgestalterischen Aufwertung. Hierbei stellen die Boulevards jedoch keine homogene Einheit dar, sondern orientieren sich an den spezifischen Potenzialen einzelner Teile. Sie sind geprägt durch wechselnde Abschnitte, in denen funktionale Verkehrsräume und Räume mit Aufenthaltsqualität je nach ortsspezifischen Rahmenbedingungen in unterschiedlichen Qualitäten ausgestaltet sind.

Als verkehrliche Hauptachsen sorgen sie für eine funktionsfähige Anbindung der Stadt und für die notwendigen Verbindungen innerhalb des

Stadtraumes. Die Urban Boulevards gewährleisten trotz hoher Gesamtkapazitäten eine gute Erschliessungs- und Verbindungsqualität für alle Verkehrsteilnehmer, vor allem zwischen den urbanen Zentren fungieren sie als Hochleistungskorridor. Insbesondere die Trennwirkung dieser Achsen wird minimiert. Verkehrsbegleitende Massnahmen zum technischen Verkehrsablauf, zur Vernetzung von Verkehrsarten und zur Lärmreduzierung tragen zur Funktionsfähigkeit der Urban Boulevards weiter bei.

Trotz hoher Verkehrsbelastung wird durch die Gestaltung der Strassenräume eine erhöhte Wohn- und Aufenthaltsqualität erreicht. Diese nimmt auf die gewachsenen Quartierstrukturen Rücksicht. Durch die Öffnung der Urban Boulevards zu den umliegenden Wohnquartieren und durch den Einsatz von gestaltenden Grünelementen, attraktiver Beleuchtung oder Sitz- und Verweilmöglichkeiten werden lebendige Teilabschnitte geschaffen, die von der neuen Durchlässigkeit der Boulevards profitieren. Dadurch führen sie nicht zu einer Konkurrenzierung bestehender Siedlungskerne und Quartierzentren sondern zu einer Stärkung der Siedlungsstruktur.

Starke Quartierzentren



Die starken Quartierzentren sind die funktionalen und räumlichen Mittelpunkte der jeweiligen Stadtteile und sind aus den ehemaligen Dorfkernen Oberwinterthur, Wülflingen, Seen und Töss hervorgegangen. Sie haben sich im Kontext der Gesamtstadt weiterentwickelt und bilden wichtige Knotenpunkte in der Stadtstruktur Winterthurs. Entsprechend verfügen sie über eine sehr gute Erreichbarkeit und stehen im engen Bezug zu den urbanen Zentren Winterthur Mitte und Neuhegi-Grüze. Insbesondere sind sie jedoch über den öV und den Langsamverkehr mit ihrem jeweiligen Stadtteil gut vernetzt.

Aufgrund der gewachsenen Verbindung von historischem Zentrum und moderner Versorgung erfüllen sie eine wichtige Identitätsfunktion für die Quartierbevölkerung. Ihre stadthistorische Bedeutung lässt sich am Stadtbild ablesen und trägt zum individuellen Charakter der Quartierzentren bei. In den Quartierzentren konzentrieren sich verschiedenste Dienstleistungs- und Versorgungsangebote, welche vor allem auf den täglichen Bedarf der Bewohner ausgerichtet sind. Neben einzelnen grösseren Detailhandelsunternehmen sind sie vorwiegend durch ein kleinteiliges Angebot und attraktive Erdgeschossnutzungen geprägt – Fachmärkte und andere grossvolumige und autoaffine Angebote finden sich hier nicht. Aufgrund der Versorgungsfunktion und der sehr guten Erreichbarkeit, haben sich die Quartierzentren als Austausch und Begegnungsorte für die Quartierbevölkerung etabliert. Zentrale öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität wirken zudem als Identifikationspunkte für die einzelnen Quartiere und bieten Aufenthaltsmöglichkeiten für die Quartierbevölkerung. Die Stärkung der vielfältigen Funktionen der Quartierzentren als Ergänzung zu den beiden urbanen Zentren, trägt zum Erhalt eigenständiger charakteristischer Qualitäten bei. Entsprechend der unterschiedlichen Charaktere der einzelnen Quartierzentren, werden auch die Massnahmen zur Stärkung der Zentren auf die jeweiligen Verhältnisse vor Ort und die spezifischen Bedürfnis-

se der Quartierbevölkerung ausgerichtet. Das Projekts Töss zeigt beispielhaft, wie Massnahmen zur Stärkung der Funktion eines Quartierzentrums partizipativ entwickelt und kontinuierlich werden können.

Quartierkerne mit
Ergänzungsfunktion
(in Karte nicht dargestellt)

Den beiden urbanen Zentren und den vier starken Quartierzentren kommt eine zentrale Bedeutung in Bezug auf Versorgungs- und Dienstleistungsangebote für die gesamte Stadt bzw. für die einzelnen Stadtteile zu. Im Sinne eines attraktiven Wohn- und Arbeitsumfeldes und der Förderung kurzer Wege, werden darüber hinaus ergänzend auch in kleineren Quartierkernen (z.B. alter Dorfkern Veltheim, Deutweg, Dätttau) Infrastrukturen für die tägliche Versorgung und die Begegnung gefördert.

Überkommunale
Entwicklungsachsen

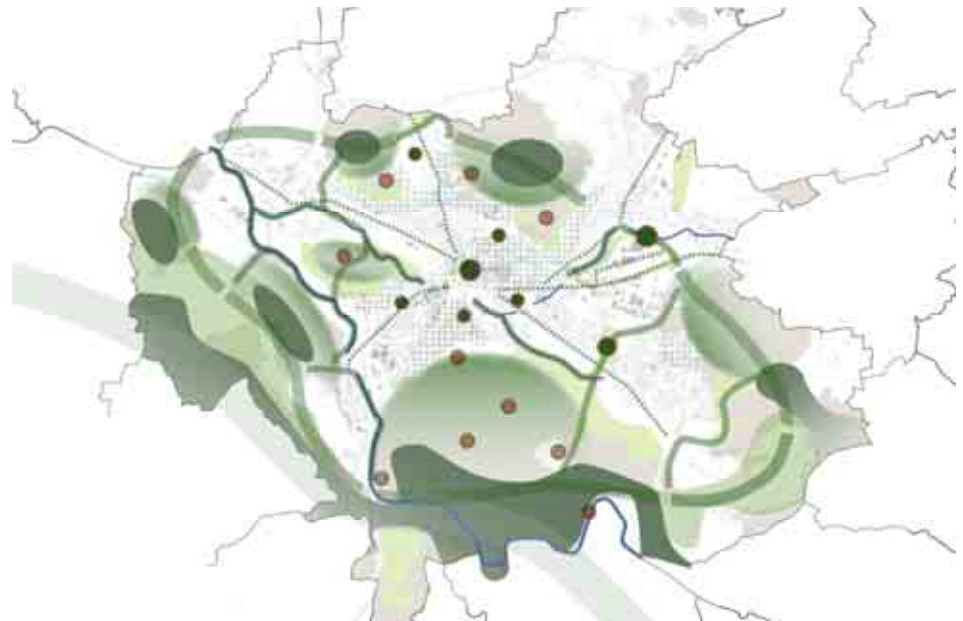


Die Entwicklungsräume von städtischer Bedeutung entfalten ihre Wirkungen auch über die Stadtgrenzen hinaus. Stadt und Region funktionieren in engem Zusammenspiel: die Stadt wirkt mit ihren Arbeits-, Erholungs- und Versorgungsfunktionen in die Region, gleichzeitig profitiert sie von Impulsen und Flächenangeboten aus dem Umland. Eine abgestimmte Entwicklung sichert eine qualitätsvolle Siedlungsstruktur in den überkommunalen Entwicklungsachsen von Winterthur nach Pfungen/Bülach, ins Weinland und ins Tösstal.

7.2.5 Urbane und landschaftliche Grünräume

Die urbanen und landschaftlichen Grünräume sind im Detail im Anhang dargestellt (Karte A5-4).

Abbildung 23: Urbane und landschaftliche Grünräume



Natur- und landschaftsgeprägte
Umgebung

Winterthur liegt in einer weitgehend natur- und landschaftsgeprägten Umgebung. Das Nebeneinander grosser zusammenhängender Grün- und urbaner Lebensräume stellt dabei eine besondere Qualität Winterthurs dar. Der grüne Charakter der Stadt und seiner Stadtteile wird darüber hinaus durch eine Vielzahl abwechslungsreicher städtischer Grünelemente ge-

| | |
|-----------------------------------|--|
| Nutzungen koordinieren und lenken | <p>stärkt. Attraktive Grünräume im Aussenraum und innerhalb der Stadt sind dabei auf unterschiedlichen Wegen miteinander verknüpft und verzahnt, sodass vielfältige Austauschbeziehungen zwischen den einzelnen Teilräumen sowie Punkt- und Banelementen bestehen. Die ans Siedlungsgebiet grenzenden Naturräume sind von jedem Punkt der Stadt aus in wenigen Minuten mittels Langsamverkehr erreichbar.</p> |
| Siedlungsorientierter Freiraum | <p>Insbesondere im Aussenraum gibt es eine Vielzahl an Orten, bei denen Freizeit, Sport und Erholungsnutzungen mit den Ansprüchen der Natur in Einklang gebracht werden müssen. Durch attraktive Gestaltung und Schaffung von Angeboten für Sporttreibende und Erholungssuchende an geeigneten Orten wird der Freizeitbetrieb gelenkt und die Rückzugsräume für die Natur entlastet.</p> <p>Siedlungsorientierte Freiräume sind intensiv genutzte Gebiete für Freizeit, Sport und Erholung im oder in direktem Anschluss an den Siedlungsraum. In Winterthur sind dies vor allem Gebiete, die zwischen Siedlungsrand und Wald liegen. Hier finden sich landschaftsbildlich attraktive Flächen in guter Erreichbarkeit der Wohnquartiere. Innerhalb des Siedlungsgebietes tragen insbesondere Bach und Flussläufe zum besonderen Charakter der Freiräume bei und erfüllen diesbezüglich eine wichtige Funktion.</p> |
| Landschaftsraum | <p>Landschaftsräume befinden sich vorwiegend in den Tallagen, welche zwar durch land- und forstwirtschaftliche Nutzungen geprägt sind, gleichzeitig jedoch wichtige Funktionen zum Erhalt oder Wiederherstellung vielfältiger Tier- und Pflanzenwelten erfüllen. Im regionalen Zusammenhang stellen sie verbindende Landschaftskorridore dar. Entsprechend sind innerhalb von Landschaftsräumen Freizeit- und Erholungsnutzungen auf ein moderates Mass zu begrenzen. Aufgrund ihrer wichtigen Rolle für die Natur stellen sie eine Barriere für die Siedlungsentwicklung dar.</p> |
| Rückzugsraum Natur | <p>In den abgelegeneren Waldgebieten Winterthurs liegen bedeutende Rückzugsräume für die Natur. Diese Räume sind als Vorranggebiete für Wildtier und Natur ausgeschieden. Innerhalb der Rückzugsräume sind Freizeit-, Sport und Erholungsnutzungen beschränkt und auf Wege konzentriert, sodass die Beeinflussung der Tier- und Pflanzwelt minimal ist.</p> |
| Erholungsraum Hügel | <p>Die bewaldeten Hügel von Winterthur sind ein wichtiges landschafts- und stadtbildprägendes Element. Sie bieten in Zusammenhang mit den siedlungsorientierten Freiräumen stadtnahe Gebiete zur Erholung der Bevölkerung, die auf den Hügeln Natur und Aussicht geniessen können. Attraktive Rad- und Wanderwege bieten dabei die Möglichkeit Winterthurs naturgeprägtes Umfeld zu erkunden. Die einzelnen Hügel unterscheiden sich jedoch in der Grösse, der Zugänglichkeit und somit der Intensität ihrer Nutzung und verfügen daher über einen jeweils eigenen Charakter. Waldpflege und Unterhalt der Infrastrukturen zielen darauf ab, die Freizeit- und Erholungsnutzung zu lenken und ein geordnetes Nebeneinander von intensiv genutzten, gestalteten Erholungswäldern und Naturwäldern als Rückzugsräumen für die Tier- und Pflanzenwelt zu ermöglichen.</p> |

Vernetzung von Natur
und Landschaft



Winterthur wird von einem Grünen Ring umgeben, der sich aus attraktiven Kulturlandschaften, Naturräumen und urbanen Grünräumen zusammensetzt. Im Stadtbild wird er insbesondere von den Winterthur umgebenden Hügeln geprägt. Der Grüne Ring stellt ein vernetzendes Element dar, welches je nach Abschnitt den Menschen (Freizeit und Erholung) bzw. die Natur (Erhalt der Tier- und Pflanzenwelt) in den Fokus stellt. In Siedlungsräumen nimmt der Grüngürtel die vorhandenen Freiräume und vernetzenden urbanen Grünräume auf und verknüpft somit den Siedlungsraum mit Natur und Landschaft.

Wildtierkorridor



Von Westen nach Süden verläuft ein Wildtierkorridor entlang des Stadtrandes in den bewaldeten Hanglagen südlich des Rums- und Dättnautals und setzt sich nach Querung der A4 entlang der Töss fort. Der Wildtierkorridor ist Teil eines Regionalen Netzes und nutzt auf Winterthurer Stadtgebiet die Rückzugsräume für Natur aus.

Vernetzende urbane Grünräume
(in Karte nicht dargestellt)

Die landschaftliche Qualität des Umfelds von Winterthur wird durch die Vernetzungselemente der urbanen Grünräume in die Stadt getragen. Sie stellen eine bedeutende Ergänzung des Grüngürtels dar und verknüpfen diesen mit Freiräumen in städtischer Umgebung. Die urbanen Grünräume verbinden dabei gestaltete Parks, Uferzonen von Bach- und Flussläufen, bewaldete Hügel und innerstädtische Freiflächen. Entlang der urbanen Grünräume verlaufen Velo- und Fusswege, welche der Bevölkerung erlauben innerhalb kürzester Zeit die Naherholungsziele im Umfeld der Stadt zu erreichen.

Alleen



Alleen prägen in besonderem Masse das Erscheinungsbild des öffentlichen Raums und somit des gesamte Stadtbilds. Dies trifft im besonderen Masse zu, da die Einfallstrassen in die Stadt, zugleich wichtige Verbindungsstrasse, von der Vervollständigung des Alleenbestands profitieren. Dabei werden bestehende Alleen im Landschaftsraum in das Siedlungsgebiet fortgeführt. In den Teilabschnitten, in denen eine Vervollständigung der Alleen aufgrund von Nutzungskonflikten und verfügbarem Raum nicht möglich ist, sorgen andere strassenraumbegleitende Grünelemente für eine hohe gestalterische Qualität.

Naherholungsziele



Naherholungsziele stellen besondere Anziehungspunkte innerhalb von Natur- und Landschaftsräumen dar. Insbesondere auf den Hügeln Winterthurs sind eine Vielzahl unterschiedlicher Orte und Attraktionen vorhanden, welche ein breites Publikum ansprechen. Aussichtspunkte, Badestellen, Grill-, Rast- und Spielplätze werden dabei vor allem von der lokalen Bevölkerung aber auch Touristen angenommen.

Parks



Parks stellen die urbane Ergänzung zu den Naherholungszielen dar. Sie stellen Treff- und Anziehungspunkte innerhalb der Stadt dar und schaffen so einen Ausgleich zwischen gebauter Umwelt und Freiraum. Zum Teil stellen die Parks ein prägendes städtebauliches Merkmal dar, da sie über eine attraktive Parkrandbebauung bzw. besondere, historische Bauten innerhalb der Parkanlagen verfügen. Die Grünanlagen erfüllen dabei ein breites

Spektrum an Funktionen: als Ruheraum in einer belebten Stadt, als Pausenraum, Spielplatz und Veranstaltungsort. Eine besondere Rolle nehmen dabei der Stadtgarten, der Brühlgutpark und der Eulachpark ein, welche als essentielle Teile der urbanen Zentren, deren Qualitäten mitbestimmen.

Durchgrünte Quartiere

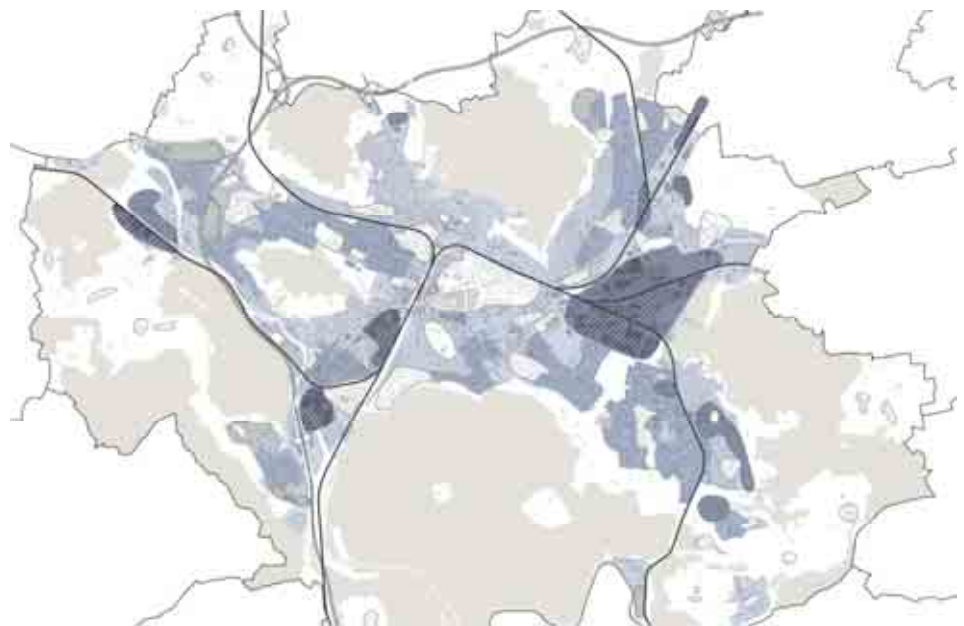


Winterthur verfügt über einen grossen Anteil stark durchgrünter Quartiere. Dabei finden sich in allen Teilen der Stadt vielfältig strukturierte Wohngebiete mit bedeutendem Gehölzbestand und Freiflächen mit vorwiegend naturnahen Strukturen. Garten- und Parkanlagen ergänzen dieses Erscheinungsbild. Die durchgrünter Quartiere verfügen über eine besondere Wohn- und Wohnumfeldqualität, die in dieser Masse erhalten werden soll.

7.2.6 Stadträumliche Entwicklungsdynamik

Die stadträumliche Entwicklungsdynamik ist im Detail im Anhang dargestellt (Karte A5-5).

Abbildung 24: Stadträumliche Entwicklungsdynamik



Quantitative Entwicklung

Winterthur ist eine dynamische Stadt, die ihre Entwicklungspotenziale weiterhin nutzen kann und will. Um die bestehenden Stärken und Eigenheiten von Winterthur als lebenswerte und durchgrünte Stadt auf dem Weg zum Zukunftsbild zu erhalten, ist gleichzeitig zum quantitativen Wachstum vor allem auch ein qualitatives Wachstum anzustreben. Das Zukunftsbild nimmt eine erste Charakterisierung der Stadträume hinsichtlich ihrer quantitativen Entwicklungsdynamik vor, die qualitativ zu prüfen und planerisch weiter zu präzisieren sein wird. Im Rahmen der gültigen Bau- und Zonenordnung sind grosse quantitative Entwicklungen möglich, die nur sehr beschränkt gesteuert werden können. Entsprechend entwickelt sich die Stadt auch an eher peripher gelegenen Orten mit grösseren verfügbaren Baulandreserven, wie z.B. Dättnau, an denen eine Entwicklung nicht explizit gewünscht wird. Änderungen der Bau- und Zonenordnung, welche solche

Entwicklungen verhindern könnten, sind - unter anderem aus finanziellen Gründen - unrealistisch. Umso entscheidender ist es, auch diese Orte möglichst gut ans ÖV-Netz anzubinden.

Qualitative Entwicklung

Die Stadt Winterthur verfügt als Wohnstandort über eine sehr gute Ausgangslage. Sie zeichnet sich durch ein breit aufgestelltes Wohnungsangebot mit lebenswerten Wohnumfeldqualitäten aus. Dabei ist es gelungen eine sozialräumliche Durchmischung in Bezug auf die Gesamtstadt und die einzelnen Quartiere zu erhalten. Entwicklungs- und Verdichtungsprozesse müssen im Kontext der ortsspezifischen Rahmenbedingungen betrachtet werden. Hierbei gilt es jeweils eine Balance zwischen der Schaffung von zusätzlichem Wohnraum und der Bewahrung eines attraktiven Wohnumfelds und der sozialräumlichen Durchmischung zu finden. Die städtebauliche Identität, Freiraumqualitäten, Treffpunkt und Orte mit Aufenthaltsqualität sowie die Kapazitäten und Erweiterungsmöglichkeiten der verkehrlichen und technischen Infrastruktur sind hier zu berücksichtigen. Besonders hohe Anforderungen werden diesbezüglich dort gestellt, wo die Entwicklung innerhalb gewachsener Strukturen geschieht.

Entwicklungsschwerpunkte



Auf verschiedene Räume in Winterthur ist ein hoher Entwicklungsdruck festzustellen. Die Stadt will die Entwicklung im Rahmen ihrer Möglichkeiten mit gestalten. In den Entwicklungsschwerpunkten zielt die Stossrichtung auf eine weitere quantitative Entwicklung, sei dies durch neue Arbeitsplätze oder durch neue Wohnmöglichkeiten bzw. einer Kombination unterschiedlicher Nutzungen. Die bezeichneten stadtverträglichen Entwicklungsschwerpunkte haben verschiedene Hintergründe: Sie liegen einerseits auf unüberbauten Gebieten, in denen aus gesamtstädtischen Überlegungen mittelfristig eine Entwicklung angestrebt wird (z.B. Gotzenwil), andererseits sind es Orte, wo aktiv geförderte Verdichtungs- und Umstrukturierungsprozesse ablaufen (z.B. Umfeld Bahnhof Grüze oder S-Bahn-Station Hegi). Hierbei leistet die Ausnutzung verkehrsgünstiger Lagen, insbesondere hinsichtlich der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, einen wesentlichen Beitrag zur Stadtentwicklung.

Bezüglich ihrer Nutzung lassen sich die stadtverträglichen Entwicklungsschwerpunkte in drei unterschiedliche Gebietstypen einteilen.

Entwicklungsschwerpunkte: Standorte mit Mischnutzung

Standorte, welche sich durch eine besondere Mischnutzung auszeichnen, finden sich vor allem dort, wo ehemalige Gewerbestandorte und zentrumsnahe Wohnquartiere in gut erreichbarer Lage Möglichkeiten zur Durchmischung von Wohn- und Arbeitsnutzungen bieten. Umnutzungen, die Etablierung von publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen und das dichte Nebeneinander von Wohn- und Dienstleistungsnutzungen zeichnen diesen Raumtyp aus.

Der Bahnhof Oberwinterthur sowie sein unmittelbares urbanes Umfeld bieten beispielsweise die Möglichkeit dienstleistungsorientierte Nutzungen und Wohnnutzungen in kompakter Weise zu verbinden. Der Bahnhof dient dabei als Impulsgeber für die Entwicklung seines Umfelds. Als weiteres

Beispiel dient der Entwicklungsschwerpunkt Neuhegi-Grüze, in dessen Teilgebieten neben der Beibehaltung der grossflächigen Industriezonen durch grossräumige Umstrukturierungen das Nebeneinander von Nutzungen wie Gewerbe, Wohnen und Versorgung gefördert wird.

Entwicklungsschwerpunkte:
Industrie- und Gewerbestandorte



Industrie und Gewerbestandorte sind an bestehende Gewerbelagen gebunden bzw. gliedern sich in ihrer Entwicklung an sie. Sie unterliegen teilweise grösseren Veränderungen bezüglich ihrer Nutzungen und eine Neudefinition ihrer Nutzungsschwerpunkte bietet oftmals neue Entwicklungsmöglichkeiten hinsichtlich der Schaffung von Arbeitsplätzen. Umstrukturierung und Umnutzung bestehender Bausubstanz in Kombination mit Neuentwicklungen zeichnen diesen Raumtyp aus. Zur Sicherung der bestehenden und zur Schaffung von neuen Arbeitsplätzen bleiben wesentliche Flächen, soweit planerisch sinnvoll, in Industrie- und Gewerbebezonen (z.B. Neuhegi) und sollen, wie das Rieter-Areal, die Möglichkeit zur Weiterentwicklung am Standort haben. Darüber hinaus gibt es Industrie und Gewerbeareale, welche aufgrund von Flächenreserven noch unausgeschöpfte Entwicklungspotenziale aufweisen. Wülflingen Niederfeld aber auch die Flächen in Oberwinterthur eignen sich dabei für flächenintensivere Unternehmensansiedlungen und profitieren von ihrer guten Lage entlang der Hauptverkehrsachsen. In Wülflingen wird gegenüber dem Strassenverkehrsamt ein Teil der Reservezone in eine Gewerbezone mit Gestaltungsplanpflicht umgezont. So soll sichergestellt werden, dass das Gewerbe nicht durch wertschöpfungsstärkere Nutzungen verdrängt wird.

Entwicklungsschwerpunkte:
Standorte mit
Wohnschwerpunkt

Schwerpunkte für die Wohnnutzung können sowohl durch die Weiterentwicklung im Bestand aber auch durch die Neuentwicklung auf unüberbauten Bau- bzw. Reservezonenflächenentstehen (z.B. Gotzenwil). Während beim Erschliessen und Bebauen unüberbauter Flächen neue Dichtemassstäbe und Wohnformen angesetzt werden, ist im Bestand auf vorhandene Strukturen Rücksicht zu nehmen. Beispielsweise soll auf der Entwicklungsfläche Gotzenwil mittelfristig eine nachhaltige Siedlungserweiterung unter Ausnutzung vorhandener öV-Kapazitäten realisiert werden können. Im Rahmen der Revision des kantonalen Richtplans wurde deshalb der Kanton eingeladen, zusammen mit der Stadt Winterthur einen neuen innovativen Ansatz der Siedlungsentwicklung zu beschreiten. Mit der Ausscheidung eines grösseren Siedlungsgebiets und der Definition von Entwicklungszielen (Festlegen von Flächenanteilen für die bauliche Nutzung, Sicherung von Freiflächen) kann eine den örtlichen Verhältnissen angepasste Entwicklung sichergestellt werden. Eine Testplanung soll den Einbezug aller relevanten qualitätssichernden Themen erlauben und dadurch eine landschafts- und siedlungsverträgliche Entwicklung dieses Gebiets sicherstellen. Weitere Standorte mit Wohnschwerpunkt finden sich in Oberseen und Wyden-Wülflingen.

Räume mit hoher
Entwicklungsdynamik



Ergänzend zu den stadtverträglichen Entwicklungsschwerpunkten gibt es weitere, eher peripher gelegene Räume mit hoher Entwicklungsdynamik wie beispielsweise Dätttau, Sennhof, Wülflingen-Maienried oder Niederfeld. Deren Dynamik ergibt sich primär aus der Verfügbarkeit grösserer Bauzonenreserven und der bestehenden Nachfrage zur Realisierung von Wohnbauten. Die entsprechenden Räume sollen möglichst optimal ans öV-Netz angeschlossen werden.

Potenzielle Verdichtungsräume



In Winterthur gibt es grossflächigere Gebiete, in denen im Sinne der angestrebten Siedlungsentwicklung nach Innen eine bauliche Verdichtung grundsätzlich sinnvoll und wünschenswert ist. Die Verdichtung wird hier aktiv gefördert, gleichzeitig werden hohe Ansprüche zur Erreichung qualitativ hochwertiger städtebaulicher und freiräumlicher Lösungen gestellt. In einem Grossteil der Bereiche sind die Stadtstruktur und die infrastrukturellen Voraussetzungen auf eine dichtere und höhere Ausnutzung ausgelegt. Die Verdichtungsmöglichkeiten bewegen sich daher innerhalb der bereits bestehenden baurechtlichen Möglichkeiten und sorgen für eine effektivere Ausnutzung der Infrastruktur und Lagequalitäten. Verdichtungsprojekte in diesen Gebieten orientieren sich an den langfristigen Zielen der 2000-Watt- und 1-Tonne-CO₂-Gesellschaft.

Räume mit moderaten
Entwicklungsmöglichkeiten



Winterthur weist grossflächig Räume mit eingeschränkten quantitativen Entwicklungsmöglichkeiten auf. In diesen Gebieten soll ein massvolles Wachstum, z.B. durch punktuelle Verdichtungen, stattfinden können, aber nicht aktiv gefördert werden. Die Weiterentwicklung orientiert sich an den jeweils spezifischen Typologien und Qualitäten der einzelnen Stadtquartiere. Die Veränderungen sollen beobachtet werden, um bei allfälligen Fehlentwicklungen rechtzeitig mit Steuerungsinstrumenten einzugreifen.

Räume mit besonderer Identität
und historischer
Zentrumsfunktion



Räume mit besonderer siedlungsstruktureller oder freiräumlicher Identität bedürfen der besonderen Beobachtung und Vorsicht. Vorhandene Qualitäten in der Nutzungsstruktur sowie der baulichen und freiräumlichen Gliederung sollen erhalten beziehungsweise sorgsam weiterentwickelt werden. In diesem Zusammenhang sind vier Gebietstypen von Bedeutung.

Kernzone

Die Kernzonen beruhen im Wesentlichen auf den historischen Dorfkernen, die sich weitestgehend erhalten bzw. zu einem Stadtteilzentrum und im Falle der Altstadt zum Stadtkern weiterentwickelt haben. In den stadtbildprägenden alten Baustrukturen haben sich neue Nutzungen angesiedelt. Durch die Begrenzung der Massnahmen auf Modernisierung und punktuelle bauliche Ergänzungen sowie Lückenschlüsse wird der wesentliche Charakter der Orte erhalten. Dasselbe gilt für die Weiler und Kleinsiedlungen in den Aussenbereichen.

Siedlungen mit
Sonderbauvorschriften

Die insgesamt 14 Siedlungen mit Sonderbauvorschriften für besondere Siedlungen sind historische und baukulturelle Zeugen des Winterthurer Wohnungsbaus. Sie zeichnen sich aus durch das einheitliche Erscheinungsbild sowie die wertvollen Frei- und Grünräume. Mit Sonderbauvorschriften

und Ergänzungsplänen werden der Erhalt und die sorgfältige Entwicklung dieser Siedlungen gewährleistet.

Quartiererhaltungszonen

Quartiererhaltungszonen sind vorwiegend Wohnquartiere mit besonderen Wohn- und Wohnumfeldqualitäten. Diese Orte werden insbesondere durch das Stadtbild, durch die für Winterthur einzigartige räumliche Komposition aus Freiraum und unterschiedlichen Wohnbauentwicklungen, geprägt. Bauliche Veränderungen bzw. Ersatzneubauten müssen den Quartiercharakter gebührend berücksichtigen und sind im Rahmen der entsprechenden Vorgaben sorgfältig zu planen.

Erholungszonen

Die verschiedenen Erholungszonen bilden wichtige Grün- und Freiräume innerhalb der Siedlungen und am Siedlungsrand. Sie werden entweder der eher ruhigen Erholung (Park- und Grünanlagen, Friedhöfe) zugeordnet oder sind für verschiedenste Freizeitaktivitäten vorgesehen. Sie sind elementarer Bestandteil der urbanen Grünräume. Zu den prägnantesten Erholungszonen gehört der Stadtgarten, der zusammen mit der angrenzenden Altstadt einen zusammenhängenden Raum mit besonderer Identität bildet.

7.2.7 Entwicklung Bevölkerung und Arbeitsplätze

Gegenüberstellung
zur Trendentwicklung

Die im Zukunftsbild aufgezeigte Entwicklung der Stadt Winterthur widerspiegelt den einleitend abgeschätzten Einwohnerzuwachs (Kapitel 5.3.2). Die zusätzlichen 15'000 Einwohner finden in den bezeichneten Entwicklungsräumen die entsprechenden Wohnflächen. Dabei wird ausschliesslich von den Bau- und Reservezonenflächen (inkl. Gotzenwil) gemäss aktueller Bau- und Zonenordnung ausgegangen, allfällige Neueinzonungen sind nicht berücksichtigt.

Bei den Arbeitsplätzen ist aufgrund der verfügbaren Flächen ein deutlich höheres Wachstum als die in der Trendprognose angenommen 5'000, möglich. Je nach Art der Arbeitsnutzung (flächenextensiv oder –intensiv) und abhängig von der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung, ist eine doppelt so hohe Zunahme der Arbeitsplätze durchaus denkbar. Die Stadt unterstützt die Ansiedlung neuer Arbeitsplätze nach ihren Möglichkeiten und hält deshalb grundsätzlich an den heutigen Industrie- und Gewerbezone fest. In Mischzonen werden maximale Wohnanteile festgesetzt. Darüber hinaus wird die Expansion der ZHAW unterstützt, was eine bedeutende Zunahme der Arbeitsplätze im Bildungsbereich ermöglicht. Für eine ausgewogene Entwicklung der Stadt bezüglich Wohnen und Arbeiten sowie zur Minimierung der Pendlerströme wäre aus städtischer Sicht ein Verhältnis von 1:1 zwischen neuen Einwohnern und Arbeitsplätzen ideal. Trotz der Schaffung guter Rahmenbedingungen kann die Ansiedlung neuer Arbeitsplätze aber nur begrenzt gesteuert werden. Die Trendprognose basiert entsprechend auf (eher zurückhaltend) realistischen Annahmen und nicht auf einem Wunschscenario. Die Ansiedlung einer deutlich höheren Anzahl an Arbeitsplätzen wird aus übergeordneter Sicht (Kanton / Region) sehr begrüsst.

7.3 Stossrichtungen Siedlung

Stossrichtungen
Siedlungsentwicklung

Das Zukunftsbild gibt den Orientierungsrahmen der Teilstrategie Siedlung vor. Das Zukunftsbild benennt im städtischen Raum die priorisierten Entwicklungsschwerpunkte (urbane Zentren), die Verdichtungsräume (hohe quantitative Entwicklung an mit dem öV gut erschlossenen Lagen) und die aufzuwertenden Siedlungsgebiete mit übermässiger Verkehrsbelastung (Urban Boulevards). Geeignete Standorte für verkehrsintensive Nutzungen wurden in einer Parallel-Studie in Abstimmung mit dem Zukunftsbild festgelegt. Die Stossrichtungen skizzieren, wie der Weg zur Erreichung des Zukunftsbildes aussehen kann. Dargelegt werden Ansatzpunkte für weitergehende Planungsarbeiten. Zudem werden einzelne bereits realisierte Planungen/Massnahmen aus der Stadt Winterthur kurz beispielhaft beschrieben, um die Umsetzung der Stossrichtungen greifbarer zu machen.

7.3.1 Stossrichtung 1: Überregionale Entwicklungsachsen koordinieren

Studien als Grundlage für die
Bestimmung der
Entwicklungsachsen

Für die Expansion bestehender und die Ansiedlung neuer gewerblich-industrieller Betriebe ist in der Stadt Winterthur wie auch in der Region Winterthur und Umgebung (RWU) wenig Spielraum vorhanden. Probleme ergeben sich aus der mangelnden Verfügbarkeit von Bauland sowie durch die Konkurrenz von Wohnen und Verkauf zu hohen Landpreisen. Die Stadt Winterthur hat ab 2010 Studien in Auftrag gegeben, um die Wachstumspotenziale für wissensintensive gewerblich-industrielle Tätigkeiten in den von Winterthur ausgehenden, überregionalen Entwicklungskorridoren (Hauptverkehrsachsen) zu überprüfen. Die Ergebnisse sind im Zukunftsbild in die Überlegungen zu den überregionalen sowie den überkommunalen Entwicklungsachsen eingeflossen.

Kantonsübergreifendes Projekt
zur Vertiefung der
Entwicklungspotenziale

Zur weiteren Vertiefung der Entwicklungspotenziale durch die überkantonale, an Funktionalräumen ausgerichtete Planung und Bereitstellung von gewerblichen und industriellen Arbeitsplatzgebieten gilt es in 2011 ein kantonsübergreifendes Projekt anzustossen. Gemeinsam mit der RWU wird in der zweiten Hälfte von 2011 beim Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich ein solches überkantonales Projekt angeregt. Dieses Projekt kann auch im Rahmen der Metropolitankonferenz Zürich initiiert werden. Abgeklärt werden soll eine von Kanton Zürich und Thurgau (sowie Planungsregionen und betroffenen Gemeinden) gemeinsame Entwicklung von Arbeitsplatzgebieten für wissensintensive Industrie und Gewerbe, die an Funktionalräumen ausgerichtet ist. So gilt es u.a. die Wertigkeiten und Zielbranchen zu koordinieren, bevor die Sicherung konkreter Flächen in Betracht gezogen werden kann.

7.3.2 Stossrichtung 2: Entwicklungsplanungen in den urbanen Zentren weiterführen

Fortführung
Entwicklungsplanungen
Sulzerareal Stadtmitte

Der Transformationsprozess vom ehemaligen Industriegebiet (einer „verbotenen Stadt“) zum urbanen Zentrumsgebiet schreitet zügig voran. Für die weitere Entwicklung ist die Abstimmung mit den Stossrichtungen aus dem Zukunftsbild und den Anforderungen aus dem sGVK notwendig.

Entwicklung Areal Lagerplatz

Im Rahmen der Umnutzung des Sulzerareals Stadtmitte soll sich das Areal Lagerplatz als Teil eines urbanen, bahnhofnahen Mischquartiers weiter entwickeln. Von besonderer Bedeutung ist die Anordnung der Nutzungen (Gewerbe, Dienstleistungen, Verkauf, Freizeit und Sport, Wohnungen, nutzungsflexible Erdgeschosse, usw.), die Einbindung der Hochschule ins Gesamtgefüge sowie ein funktionierendes Mobilitätskonzept zur Förderung des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs bei gleichzeitiger Reduktion der Anzahl Auto-Abstellplätze. Das städtebauliche Konzept wurde aus dem Bestand heraus entwickelt und erlaubt ein schrittweises Umsetzen und Voranschreiten im Transformationsprozess. Mit der Umzonung und dem Gestaltungsplan wird das Areal entsprechend den Zielsetzungen überbaubar.

Fortführung
Entwicklungsplanungen
Neuhegi-Grüze

Die Entwicklungsplanung im Gebiet Neuhegi-Grüze mit den Stossrichtungen aus dem Zukunftsbild und den Anforderungen aus dem sGVK ist fortzuführen. Die Entwicklung soll den Wirtschaftsstandort Winterthur stärken. Deshalb wird die Industriezone, soweit möglich und planerisch sinnvoll, beibehalten und Fachmärkte bzw. grössere sonstige Verkaufsflächen sind in dieser Zone auszuschliessen. Im engeren Umfeld der Bahnstationen Grüze und Hegi wird eine ausgewogene Mischnutzung von Bevölkerung und Arbeitsplätzen angestrebt. Die Planungen im Umfeld dieser Bahnstationen bilden einen Schwerpunkt. Den Umfeldern soll eine zentrale Funktion als Eingangspforten ins Gebiet sowie als Übergangspunkte zu den angrenzenden Stadtteilen zukommen. Eine wichtige Voraussetzung zur Erreichung dieser Ziele ist eine städtebauliche und freiräumlich attraktive Gestaltung, spezifische Nutzungsmischungen sowie eine sehr gute Verknüpfung mit den Langsamverkehrsnetzen. Darüber hinaus weisen die beiden Schwerpunkte unterschiedliche Eigenarten auf.

- Grüze: Der Bahnhof Grüze soll zu einer Verkehrsdrehscheibe mit optimalen Umsteigebeziehungen zwischen Bahn, Bus und Langsamverkehr ausgebaut werden. Zusammen mit seinem Umfeld soll der zweitwichtigste Winterthurer Bahnhof eine zentrale Funktion für das urbane Zentrum Neuhegi-Grüze übernehmen. Das erweiterte Umfeld bietet mittel- bis langfristig ein sehr grosses städtebauliches Potenzial für ein attraktives, stark verdichtetes Quartier mit hochwertigen öffentlichen Räumen. Angestrebt werden vielfältige Nutzungen, unter anderem Dienstleistung, Verkauf und Freizeit, welche die angestrebte sehr gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr optimal nutzen.

- Hegi: Von zentraler Bedeutung ist ein öffentliches Parkband, welches das Umfeld als Teil einer Freiraumabfolge Bahnstation Oberwinterthur/Eulachpark/Parkband/Station Hegi strukturieren soll. Charakteristisch für das Gebiet sollen zudem verschiedene, in sich typologisch homogene, Baufelder werden. Die jeweilige Bebauungsstruktur nimmt Bezug auf die unterschiedliche Umgebung und ermöglicht in ihrer Gesamtheit gleichzeitig eine Nutzungsvielfalt. Angestrebt wird ein vielfältiger Nutzungsmix mit lagespezifischen Schwerpunkten in den Bereichen Industrie/Gewerbe, Wohnen, Dienstleistung, Verkauf.

Planungszone Neuhegi-Grüze

Bei der Planungszone Neuhegi-Grüze handelt es sich mit rund 100 ha um das grösste Entwicklungsgebiet der Stadt Winterthur. Die Planungszone wurde auf Antrag des Stadtrates im Juli 2010 durch die Baudirektion festgelegt, um laufende Planungen in den nächsten drei Jahren ohne negative Präjudizfälle abschliessen und grundeigentümergebunden sichern zu können.

Im Gesamtperimeter müssen Fragen der grossräumigen Verkehrsanbindung für alle Verkehrsarten inklusive Parkierung, die Anbindung an die benachbarten Quartiere (Querung der Geleise) für den Langsamverkehr, sowie der gesamten Freiraum- und Erschliessungsstruktur gelöst werden. Die Teilperimeter Umfeld Bahnhof Grüze und Umfeld S-Bahn-Station Hegi werden vertieft betrachtet.

Aufgrund der hohen Bedeutung der Freiräume als identitätsstiftende Elemente, welche sich über den gesamten Perimeter erstrecken und dem Gebiet eine eigene Identität geben, wird auf die Planung der Freiraumstruktur auch in der Industriezone grosses Gewicht gelegt. Die Freiräume werden als übergreifendes Netz geplant, in welches die vier Eulachpark-Etappen eingebunden sind. Eng verknüpft mit den Freiräumen ist die präzise Lage und Ausgestaltung der Erschliessungsachsen, sowohl innerhalb des Gebiets wie auch bei der Verknüpfung mit den umliegenden Quartieren. Dabei werden die Ziele des Konzepts „Raum für Bewegung und Sport“ mit einbezogen.

7.3.3 Stossrichtung 3: Quartierzentren stärken

Stärkung der Quartierzentren mit breiter öffentlicher Beteiligung

Ohne eigenen Grundbesitz hat die Stadt nur eingeschränkte Möglichkeiten, die gewünschte Stärkung der Quartierzentren unmittelbar zu steuern. Es ist deshalb ein strategisches Ziel, bei sich bietenden Gelegenheiten in diesen Zentren gezielt Flächen zu erwerben. Die Stadt kann damit Partnerin von Entwicklungen werden und diese planerisch, gestalterisch und bezüglich Nutzungen stärker mitbestimmen. Die Stadt setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten zudem für konkrete Anliegen, wie z.B. den Erhalt von Poststellen bzw. Agenturen in den Quartierzentren, ein. Unabhängig davon, sollen im Rahmen von Mitwirkungsprozessen Quartierbevölkerung, Gewerbetreibende usw. eingebunden werden, um die Quartierzentren auch durch die Förderung von Eigeninitiativen zu stärken.

Projekt Töss

Auf Initiative der Bevölkerung entschied der Stadtrat 2004, das Projekt Töss (2005 - 2010) mit dem Ziel der Verbesserung der Lebensqualität zu lancieren. Im Anschluss an eine Zukunftskonferenz wurden in Arbeitsgruppen Projektvorschläge ausgearbeitet. 13 Projekte aus den Bereichen Naherholung, Verkehr, Kinder- und Jugendprojekte sowie Begegnungsräume wurden zur Weiterverfolgung und zur Realisierung weiterempfohlen. Vier Vorschläge lehnte der Stadtrat ab. Bei vier weiteren wurde die Verantwortung zur Umsetzung der Tösser Bevölkerung übertragen, wie beispielsweise die Gründung einer Quartierlobby.

Für die Umsetzung waren der Aufbau der Organisation innerhalb der Stadt – das Projekt war sehr breit angelegt und umfasst fünf Departemente – und die Formierung der Tösslobby auf Seiten des Stadtteils entscheidend. Um die Bewohnerinnen und Bewohner von Töss regelmässig zu informieren, wurden verschiedene Kommunikationsmittel, wie eine Sonderbeilage in der Stadtkreiszeitung, eine Homepage und eine jährliche Informationsveranstaltung mit dem Stadtrat, genutzt.

Neben der Realisation eines Quartierzentrums im alten Bahnhof Töss liegt mit dem „Leitbild Stadtraum Zürcherstrasse“ seit Juni 2011 ein zentrales Ergebnis aus dem „Projekt Töss“ vor. Im Leitbild sind verbindliche Ziele und ein Massnahmenprogramm für die Aufwertung des Raums Zürcherstrasse und zur Stärkung des Quartierzentrums Töss festgelegt. Es umfasst sowohl die Umgestaltung des Strassenraumes als auch Massnahmen im Bereich Liegenschaften und Freiräume und hat als Ziel, die Lebensqualität und das Image von Töss weiter zu verbessern und einen wichtigen Impuls für die nachhaltige Entwicklung des Stadtteils zu leisten.

Seit 2011 findet jährlich ein „Runder Tisch Töss“ statt, wo sich Stadtrat, städtische Projektleitende und der Vorstand der Tösslobby austauschen.

Quartierentwicklung Wülflingen

In Wülflingen sollen in einem partizipativen Prozess zusammen mit der Bevölkerung verschiedene planerische Massnahmen zur Aufwertung des Dorfkerns entwickelt und umgesetzt werden. Im Vordergrund stehen dabei Themen wie die Abwicklung der Verkehrsströme am Lindenplatz, die Gestaltung des öffentlichen Raums und die Nutzung freier Flächen für zusätzliche Versorgungsangebote unter Einbezug städtischer Grundstücke. Ziel ist die Weiterentwicklung und Stärkung eines funktionsfähigen, attraktiven und lebendigen Quartierzentrums.

7.3.4 Stossrichtung 4: Urban Boulevards gestalten

Aufwertung der Zürcherstrasse
mit hoher Priorität

Im Verlauf der letzten Jahrzehnte ist der Verkehr im Strassenraum immer dominanter geworden. Die Trennwirkung im Quartier, ein zusammenhangloses Erscheinungsbild, der Verlust stadträumlicher Qualitäten und eine offenbar sinkende Investitionsbereitschaft sind die Folgen. Das neue Verkehrskonzept, welches aus einer Testplanung hervorgegangen ist, schafft

die Grundlage für eine stadtverträgliche Gestaltung und ist ein erster Impuls für eine nachhaltige Entwicklung des Quartiers.

Insbesondere der öV erhält im Bereich der Zürcherstrasse eine höhere Priorität und durch das Separieren der Spuren für den Bus-, Auto-, Velo- und Fussverkehr wird die Gesamtverkehrskapazität sichergestellt und Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten erreicht. Eine erhöhte bauliche und nutzungsbezogene Verdichtung, ergänzt durch markante Baumreihen, wird das Bild der Strasse und des Quartiers prägen.

Frauenfelderstrasse Dieser Strassenraum bildet das nordöstliche Eingangstor zur Stadt und ist geprägt durch eine markante Platanenallee. Um die gewünschte Kontinuität der doppelreihigen Allee zu erreichen, sollen auf der ganzen Länge örtliche Ergänzungen mit einheitlicher Baumbepflanzung vorgesehen und die Wachstumsbedingungen für die Strassenbäume zu optimiert werden.

7.3.5 Stossrichtung 5: Konzept Natur- und Landschaftsräume entwickeln

Konzeptionelle Vertiefungen Die Entwicklung und Nutzung der Grünräume ist ein zentrales Thema für die Stadt Winterthur. Die vorhandenen Grundlagen aus den Sachbereichen Wald, Wasser, Landwirtschaft und Naturschutz sind vor diesem Hintergrund untereinander und mit den Ansprüchen der Bevölkerung aufeinander abzustimmen. Die Grundlagen gilt es um konzeptionelle und strategische Aspekte zu ergänzen.

Wald Für den Sachbereich Wald stehen insbesondere die Themen und Instrumente im Fokus, welche zu einem harmonischen Nebeneinander zwischen Natur- und Naherholungsräumen beitragen sowie die Erreichbarkeit verbessern. Folgende Planungsansätze werden verfolgt:

- Erarbeiten eines Konzepts *Wald-Wild-Winterthur* zur Entwicklung von Strategien für den Umgang mit einzelnen Wildtierarten
- Erarbeiten eines Konzepts *Bewegung und Sport im Grünen* (im Wald) zur Klärung der Bedürfnisse und einer aktiven Lenkung in geeignete Waldgebiete
- Überarbeiten des kommunalen und überkommunalen Wanderwegnetzes, insbesondere im Hinblick auf die Zugänglichkeit der Naherholungsräume und des Waldes ab den urbanen Zentren für den Langsamverkehr

Waldentwicklungsplan Die Konzepte dienen als Grundlage für das Erarbeiten eines städtischen Waldentwicklungsplanes zur Koordination und Lenkung der Nutzungsansprüche an den Wald, zur Schaffung von attraktiven Erholungswäldern und zur Sicherung von störungsarmen Naturräumen als Rückzugsgebiete für Fauna und Flora.

Gewässer Für den Themenbereich Gewässer steht vor allem der Aspekt die Erfahrbarkeit und Vernetzung der Flüsse und Bäche mit den Grünräumen der Stadt

und der anschliessenden Natur- und Landschaftsräume im Mittelpunkt. Folgende Planungsansätze werden verfolgt:

- Die Gewässer Eulach und Mattenbach sollen als vernetzende Grünstreifen quer durchs Siedlungsgebiet in Erscheinung treten
- Es wird eine, bis auf den eingedolten Abschnitt ZHAW - Wintower durchgehende Fussweg-Verbindungen vom Schulhaus Steinacher bis zur Eulachmündung mit direktem Bezug zu Mattenbach und Eulach angestrebt. Zudem soll die Eulach vom Stadtrain her an den Grünen Ring angeschlossen werden.

Freiraum und Landschaft

Im Rahmen der Freiraum- und Landschaftsplanung stehen vergleichbar zum Sachthema Wald die Abstimmung der Nutzungsansprüche im Vordergrund. Darüber hinaus sind die Strategien zur Vernetzung besonderer Landschaftsflächen auf Basis der bestehenden Grundlagen zu entwickeln. Folgende Planungsansätze werden verfolgt:

- Erarbeiten einer Nutzungskarte, welche Vorranggebiete für Natur, Freizeit und wirtschaftliche Nutzung identifiziert und so zur Entflechtung und Lenkung der einzelnen Nutzungsansprüche beiträgt.
- Erarbeiten von Vernetzungsprojekten in landwirtschaftlich genutzten Gebieten gemäss ÖQV (Öko-Qualitätsverordnung) des Bundes
- Nachführung des Natur- und Landschaftsschutzinventars

7.3.6 Stossrichtung 6: Stadträumliche Analysen zu den Entwicklungsschwerpunkten als Grundlage für die kommende Revision der Bau- und Zonenordnung BZO

Vertiefung Prüfung von
quantitativen und qualitativen
Effekten einer Verdichtung

Bei der zukünftigen Entwicklung der Stadt müssen quantitative und qualitative Effekte von Verdichtungsmassnahmen für die einzelnen Stadtquartiere untersucht werden. Das Zukunftsbild, das städtische Gesamtverkehrskonzept und die Potenzialkarte 2000-Watt-Gesellschaft bilden wichtige Grundlagen, die anhand einzelner Studien, einer weiträumigen Testplanung oder in Zusammenarbeit mit der ZHAW vertieft werden sollen.

Siedlungsentwicklung Gotzenwil

Im Rahmen der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans lancierte die Stadt eine Pilotstudie zu den Auswirkungen der Entwicklung der Reservezone Gotzenwil auf den städtischen Finanzhaushalt. Die Ergebnisse dienten als Entscheidungsgrundlage und Argumentarium für die Belassung von 22 ha Siedlungsfläche im Richtplan.

Angestrebt wird eine neuartige und zukunftsgerichtete Siedlungsentwicklung in Zusammenarbeit mit dem Kanton. Mit der Ausscheidung eines grösseren Siedlungsgebiets und der Definition von Entwicklungszielen (Festlegen von Flächenanteilen für die bauliche Nutzung, Sicherung von Freiflächen) kann eine den örtlichen Verhältnissen gerechte Entwicklung sichergestellt werden. Dabei wird ein Vorgehen in vier Schritten angestrebt:

- Massvolle Reduktion des Siedlungsgebiets bei gleichzeitiger Sicherstellung des notwendigen Spielraums für eine qualitätsvolle Freiraum- und Siedlungsentwicklung (Umsetzung im kantonalen Richtplan);
- Qualitätssichernder Prozess unter Beteiligung des Kantons; Ziel ist die Entwicklung von hochwertigen Freiräumen und Bauten in Etappen, verbindliche Festlegung der Resultate (mittels Testplanung);
- Flächendifferenzierung und Qualitätssicherung in Plan und Bericht auf Basis der Resultate Testplanung (Umsetzung im regionalen Richtplan);
- Anpassung Bau- und Zonenordnung BZO (Grundeigentümergebundliche Festlegungen); Flächenumlagerung (nach Werten) im Rahmen einer Quartier-/Erschliessungsplanung; Sicherung Finanzierung Infrastrukturen (Umsetzung in der kommunalen Nutzungsplanung).

7.3.7 Stossrichtung 7: Planerische Umsetzung in die Wege leiten

Überarbeitung BZO

Im Rahmen der kommenden Überarbeitung der Bau- und Zonenordnung sind flächendeckende Aussagen notwendig, wie und wo sich die Stadt Winterthur in welcher baulichen Dichte und Höhe langfristig entwickeln soll.

2'000-Watt-Gesellschaft

Die heutige Gesellschaft ist vom überdimensionierten Verbrauch endlicher Ressourcen geprägt, welcher erheblich zum rasanten Klimawandel beiträgt. Auch im Alltag hoch entwickelter Gesellschaften werden fossile Primärenergieträger ineffizient genutzt. Das Projekt der 2'000 Watt Gesellschaft versucht die Folgen dieser Entwicklung in kontrollierbare Bahnen zu lenken. Im Rahmen der Erreichung der Ziele der 2'000-Watt-Gesellschaft ist ein Vielzahl unterschiedlicher Anstrengungen nötig, die seitens der Stadt unterstützt werden. Die wichtigsten Massnahmen in diesem Zusammenhang sind:

- Die Förderung des öV auf Regions-, Stadt- und Stadtteilebene gemäss sGVK.
- Besondere Berücksichtigung der Emissions- und der Energieeffizienzwerte bei Neubau und Umbau bestehender Bausubstanz. Hierbei wird auch der Einsatz neuer Technologien für den Betrieb von Gebäuden unterstützt.
- Veränderung der Energie- und Wärmeversorgung vor dem Hintergrund des Umweltschutzes.

Die Massnahmen werden aufgrund der jeweiligen Spezifika eines Standortes geprüft.

Revision der
Abstellplatzverordnung

Ziel der Revision der Abstellplatzverordnung (siehe auch Kapitel 11) ist eine politische tragfähige revidierte Abstellplatzverordnung, welche die übergeordneten kommunalen Zielvorgaben (Richtplan, sGVK, Massnahmenplan Luftreinhaltung etc.) umsetzt, mit den kantonalen Vorgaben kompatibel

ist, sich auf das gesamte Stadtgebiet bezieht und auf Gebiete mit „besonderen Verhältnissen“ detaillierter Bezug nimmt. Dabei sind insbesondere auch die Modalsplit-Zielsetzungen des sGVK sowie die Situation der öffentlich zugänglichen Parkierung zu berücksichtigen. Bestehende Regelungen und Vereinbarungen sind vor dem Hintergrund der Zielsetzungen sGVK neu zu bewerten.

Stark verkehrserzeugende
Nutzungen

Für eine verbesserte Abstimmung von Siedlung und Verkehr sind auch die Standorte der stark verkehrserzeugenden Nutzungen (SVN) von höchster Bedeutung. Die Stadt Winterthur hat für verkehrsintensive Einrichtungen, wie beispielsweise grosse Einkaufs- oder Dienstleistungszentren, eine Positivplanung durchgeführt. Darin werden Bestandsaufnahmen, Eignungsgebiete, Strategien und Umsetzungsmöglichkeiten für SVN aufgezeigt. Diese bilden einen integralen Bestandteil des sGVK und des Agglomerationsprogramms. Gewerbe- und Dienstleistungszentren mit stark verkehrserzeugenden Nutzungen sind auch künftig an verschiedenen Orten der Stadt Winterthur möglich. Neue Einkaufs- und Freizeitzentren sind im Umfeld des Bahnhofs Oberwinterthur, entlang der Zürcherstrasse und in unmittelbarer Umgebung des Bahnhofs Grüze zulässig, aber an verschiedene Bedingungen geknüpft. Für an MIV gebundene zusätzliche Fachmärkte eignen sich lediglich Areale im Bereich des A1-Anschlusses Töss und im Gebiet Rosenberg (vgl. Karte der Eignungsgebiete im Anhang A5 – 6). Ergänzend wurden im Umfeld der historischen Dorfkerne von Wülflingen, Veltheim, Oberwinterthur und Seen, sowie im Umfeld der S-Bahn-Station Hegi, Standorte für „lokale Grossläden“ zur Quartiersversorgung bezeichnet.

Abstimmung mit der Region

Die Entwicklung der Stadt und der Region steht aufgrund der vielen räumlich funktionalen Verflechtungen in starker Abhängigkeit zueinander. Eine zielorientierte und abgestimmte Planung ist daher notwendig und bedarf entsprechender Abstimmungsmechanismen, die eine gemeinsame Zielverwirklichung ermöglichen. Vor diesem Hintergrund wird insbesondere das regionale Agglomerationsprogramm beitragen, die städtische Planung mit den Anliegen der Region abzustimmen.

8 Teilstrategie Verkehr

Teilstrategie Verkehr zur Erreichung Zukunftsbild und zur Behebung heutiger Defizite

Die Teilstrategie Verkehr orientiert sich stark an der im Zukunftsbild angestrebten Siedlungsentwicklung, nimmt aber auch Rücksicht auf bestehende Verkehrsprobleme und den unmittelbaren sowie absehbaren Handlungsbedarf.

Grundsätze und Zielvorgaben

Sie basiert auf verschiedenen Grundsatzentscheidungen, welche die Stossrichtung für die Teilkonzepte der einzelnen Verkehrsträger vorgeben. Zudem beinhaltet sie Zielvorgaben für die Anteile der Verkehrsmittel am Verkehrswachstum der einzelnen Stadtbereiche. Die Teilstrategie Verkehr ist damit eine langfristige Grundlage für die verkehrsträger- und verkehrsmittelübergreifende Gesamtkonzeption der Mobilität in der Stadt Winterthur.

8.1 Grundsätze

Die folgenden Grundsätze bilden die Basis der Teilstrategie Verkehr und sind als Vorgabe für die Konzeption von Massnahmen für alle Verkehrsträger zu verstehen:

Maximen aus dem Zukunftsbild

- Winterthur soll wachsen, die Mobilität nimmt zu. Das Verkehrssystem ist auf die Zielvorgaben des Modalsplits im sGVK (Kapitel 8.2) auszurichten.
- Das Verkehrssystem von Winterthur wird auf ein gleichermassen quantitatives und qualitatives Wachstum ausgerichtet und entsprechend der Charta sowie den Leitsätzen Verkehr weiter entwickelt.
- Durch die Förderung der im Zukunftsbild festgelegten urbanen Zentren soll sich Winterthur zur bipolaren Stadt mit Neuhegi-Grüze als zweiten, ergänzenden Pol entwickeln.

Gesamtleistungsfähigkeit

- Die Kapazität beruht auf Personen- statt Fahrzeugbewegungen.
- Die Einfallsachsen von Winterthur werden als öV-Hochleistungskorridore ausgerichtet und als innerstädtische Hauptstrassen sorgfältig gestaltet.
- Die Bevorzugung und die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des öV hat auf den öV-Hochleistungskorridoren oberste Priorität.
- Die heutigen MIV-Kapazitäten sind, soweit wie möglich, beizubehalten. Falls aus Gründen der Gesamtkapazität erforderlich, können zu Spitzenzeiten auf öV-Hochleistungskorridoren die MIV-Kapazitäten reduziert werden. Ergänzend dazu sind flankierende Massnahmen vorzusehen (z.B. Stauräume mit LSA).

| | |
|--|---|
| LSA Priorisierung auf öV-Hochleistungskorridoren | <ul style="list-style-type: none"> • Als Folge der Erhöhung der Gesamtkapazität werden die Lichtsignalanlagen entlang den öV-Hochleistungskorridoren konsequent auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtet. • Die Prioritäten zwischen öV, LV und MIV an den übrigen Lichtsignalanlagen werden situativ festgelegt. |
| Gestaltung des Strassenraums | <ul style="list-style-type: none"> • Bei der Gestaltung der Strassenräume werden Aspekte wie wirtliche Situationen für Fussgänger und Velofahrende, geringe Trennwirkung zwischen den Quartieren und immissionsarme Strassenräume für Anwohnende aktiv in die Planung miteinbezogen. |
| öV-Systemausrichtung innerhalb dem Planungshorizont 2030 | <ul style="list-style-type: none"> • Der öV-Feinverteiler wird auch in Zukunft mit dem Bus abgewickelt, da der Bus noch genügend Kapazitätsreserven aufweist (Doppelgelenkbus auf öV-Hochleistungskorridoren). • Eine Aufwärtskompatibilität zum Tram innerhalb des Planungshorizonts 2030 wird im sGVK nicht vorgegeben⁶⁾. • Bei der SBB wird auf eine bessere Ausrichtung der S-Bahn auf die Bedürfnisse der Stadt und der angrenzenden Agglomeration hingewirkt. |
| Umsetzung der öV-Hochleistungskorridore | <ul style="list-style-type: none"> • In erster Priorität wird folgender Abschnitt der öV-Hochleistungskorridore geplant und in geeigneten Etappen realisiert: Zürcherstrasse – Stadthausstrasse – Technikumstrasse - St. Gallerstrasse - Bhf. Grüze - Sulzerallee. • Ebenfalls in erster Priorität, aber als zweite Etappe wird der Ast Wülflingerstrasse realisiert sowie die ideale Linienführung nach Seen geprüft, festgelegt und umgesetzt. • Die zweite Priorität gilt der Verlängerung des öV-Hochleistungskorridors aus der Sulzerallee in Richtung Hegi und Ruchwiesen, sowie der Definition der Endpunkte. |
| S-Bahnausbau | <ul style="list-style-type: none"> • Im sGVK wird die Priorität auf eine kurz- bis mittelfristige Realisierung des öV-Hochleistungskorridors mit den oben aufgeführten Etappen gelegt (Agglomerationsprogramm 2. Generation). • Der öV-Hochleistungskorridor richtet sich auf die bestehenden S-Bahnhaltestellen Hauptbahnhof und Grüze aus. Bei der weiteren Planung des Bhf. Grüze ist zusammen mit der SBB zu klären, ob der Gleisstrang Richtung Frauenfeld eingebunden werden soll. • Die Verschiebung resp. der Neubau von S-Bahnhaltestellen und Änderungen am Liniengefüge werden für einen mittel-/langfristigen Horizont zusammen mit der SBB geprüft. |

6) Die Erläuterungen zu diesem Grundsatz finden sich in Kapitel 10.

MIV-Erschliessung
Neuhegi-Grüze

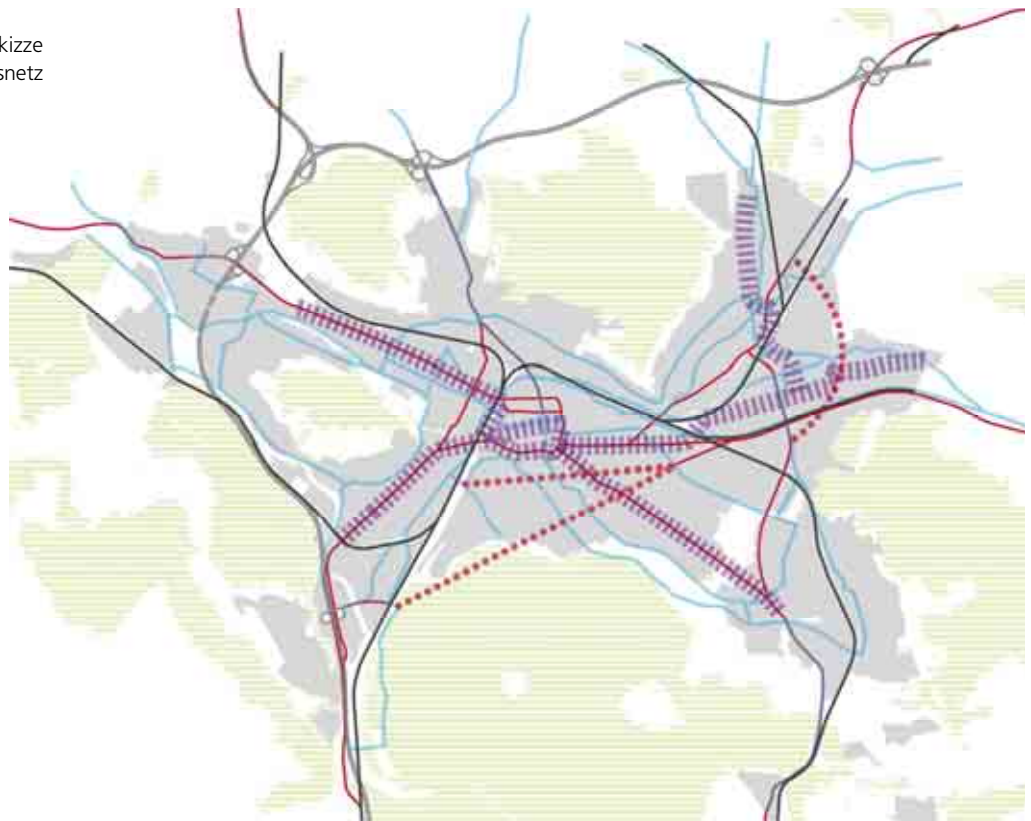
- Eine gute strassenseitige Erschliessung soll die Entwicklung von Neuhegi-Grüze unterstützen.

Weitere Grundsätze

Weitere verkehrliche Grundsätze (insbesondere zum Langsamverkehr und Parkraum) sind in der Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität [13] festgehalten. Die Stadt beabsichtigt, diese Grundsätze behördenverbindlich in der kommunalen Richtplanung zu verankern. Bei den übergeordneten Vorgaben und Zielen auf Stufe Stadt (Kapitel 4.2) sind sie namentlich aufgeführt. Aus diesem Grund wird auf eine Wiederholung an dieser Stelle verzichtet.

Aus den oben aufgeführten Grundsätzen und der Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität [13] lassen sich die künftigen Netze für den öV, den MIV, den Velo- und Fussverkehr ableiten. Ebenso geben die Grundsätze eindeutige Hinweise auf die künftige Ausrichtung der Parkierungspolitik und des Verkehrssystem- resp. Mobilitätsmanagements sowie auf die Förderung der Intermodalität. Eine Prinzipskizze des künftigen Verkehrsnetzes ist in Abbildung 25 dargestellt. Die detaillierte Karte findet sich in Anhang A6.

Abbildung 25: Prinzipskizze
künftiges Verkehrsnetz



Neue Elemente:
öV-Hochleistungskorridore;
MIV-Netzergänzungen;
Velo-Netz

Die wichtigsten Veränderungen des Verkehrsnetzes gegenüber dem heutigen Zustand gemäss Kapitel 6.1.1 sind die öV-Hochleistungskorridore (lila gestrichelt), die Netzergänzungen im MIV (rot gepunktet) sowie das Velo-Netz, inkl. Schnellrouten (hellblau ausgezogen). Die Herleitung der Netze für die einzelnen Verkehrsträger ist in den Kapiteln zu den Teilkonzepten (Kapitel 9 bis 13) beschrieben.

8.2 Zielvorgaben

Modalsplit-Ziel Neben den aufgeführten Grundsätzen bilden auch Zielvorgaben zum Modalsplit einen wichtigen Bestandteil der Teilstrategie Verkehr und damit eine Richtlinie für die langfristige Ausrichtung des Verkehrssystems in Winterthur.

In Übereinstimmung mit dem Gegenvorschlag zur Kommunalen Volksinitiative „zur Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Winterthur“ [16] wird vorgegeben, den öV/LV-Anteil am Modalsplit bis 2025 um 8 Prozentpunkte von 60% (Mikrozensus 2005, Referenz) auf 68% zu erhöhen. Diese Personenfahrten sollen vom öffentlichen Verkehr und vom Fuss- und Radverkehr aufgenommen werden. Massgebend sind die von der Stadtbevölkerung zurückgelegten Wege.

Entwicklung Verglichen mit den heutigen (2007) und zukünftigen Modalsplit-Anteilen gemäss Trend-Szenario 2030 (Kapitel 6.1.4 und 6.3.1), ergeben sich folgende Modalsplit-Zielwerte resp. Bandbreiten (Tabelle 7):

Tabelle 7:
Modalsplit-Vorgaben

| | MIV | öV | Velo | Fussverkehr |
|----------------------------------|----------|-----------|-----------|-------------|
| Ganze Stadt | max. 32% | 17% - 25% | 11% - 19% | 30% - 38% |
| Veränderung gegenüber 2007 | -8% | bis +8% | bis +8% | bis +8% |
| Veränderung gegenüber Trend 2030 | -5% | bis +3% | bis +8% | bis +8% |

Ambitiöses Ziel erfordert gut abgestimmte Massnahmen

Die Reduktion des MIV-Anteils am Verkehrsaufkommen um 8 Prozentpunkte ist ein ambitiöses Ziel. Damit dieses erreicht werden kann, ist ein Paradigmenwechsel erforderlich. Der eingeleitete Prozess des Umdenkens muss weitergehen. Nur ein zwischen allen Verkehrsmitteln und zwischen der Stadt, der Region und dem Kanton abgestimmtes Gesamtpaket an Massnahmen kann die entsprechende Wirkung entfalten. Dazu notwendig sind sowohl anreizbasierte Massnahmen wie z.B. der Ausbau des öffentlichen Verkehrs oder die Erhöhung der Aufenthaltsqualität von Strassenräumen wie auch Eingriffe, z.B. mittels Parkraumbewirtschaftung.

Differenzierte Betrachtung

Damit das Ziel stadtweit erreicht werden kann, sollte die Modalsplit-Verschiebung in Gebieten mit einer guten öV-Anbindung und einer attraktiven Lage für den LV mehr als 8% betragen. Vor diesem Hintergrund sind folgende Modalsplit-Anteile nach Stadtlage anzustreben:

- Urbanes Zentrum Winterthur Mitte: wenig zusätzlicher MIV aus Siedlungsentwicklung, Neuverkehr (fast) vollständig auf öV und LV.
- Urbanes Zentrum Neuhegi-Grüze: Neuverkehr aus Siedlungsentwicklung maximal zu 30% auf MIV.

| | |
|---|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Im Umkreis von rund 300 Meter der S-Bahnstationen und entlang der Urban Boulevards: wenig zusätzlicher MIV aus Siedlungsentwicklung, Neuverkehr (fast) vollständig auf öV und LV. • Wohnquartiere: Der heutige MIV-Anteil sollte auf unter 40% gesenkt werden können. |
| Abschätzung der Grössenordnung | <p>Gemäss GVM-Abschätzungen ist aus den Entwicklungen in den urbanen Zentren im Jahr 2030 mit den folgenden zusätzlichen Personenwegen zu rechnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Winterthur Mitte: ca. 50'000 Wege pro Tag. • Neuhegi-Grüze: ca. 10'000 Wege pro Tag. |
| 30'000 neue öV-Passagiere pro Tag in Winterthur Mitte | <p>Um das gesamtstädtische Modalsplit-Ziel zu erreichen, sollte das zusätzliche Verkehrsaufkommen aus dem urbanen Zentrum Winterthur Mitte grösstenteils mit dem öffentlichen Verkehr oder dem Langsamverkehr bewältigt werden. Bei einer Entwicklung, welche nur die bereits beschlossenen Verkehrsmassnahmen (z.B. 4. Teilergänzung S-Bahn) aber noch keine sGVK-Massnahmen berücksichtigt, würde der Mehrverkehr im MIV gut 10'000 Autofahrten pro Tag ausmachen. Dies entspricht rund 14'000 Personenwegen, welche jeden Tag mit anderen Verkehrsmittel abgewickelt werden müssen. Darin enthalten ist auch der Binnenverkehr des urbanen Zentrums, welcher vorwiegend vom Langsamverkehr abgedeckt wird. Hinzukommen die zusätzlichen Wege, welche auch unter Annahme der Trendentwicklung den öV (25'000) oder das Velo (4'500) benutzen würden resp. zu Fuss unterwegs sind (6'500). Wenn man davon ausgeht, dass die zusätzlichen Fahrten aus der Siedlungsentwicklung zu zwei Dritteln vom Langsamverkehr aufgenommen werden, dann muss der öV künftig täglich eine Nachfrage von rund 30'000 Personen befriedigen können.</p> |
| 3'800 neue öV-Passagiere pro Tag in Neuhegi-Grüze | <p>Im urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze sollte mindestens 70% des Neuverkehrs über den öffentlichen Verkehr resp. den Langsamverkehr abgewickelt werden. Bei einer Entwicklung gemäss Trend kann davon ausgegangen werden, dass diese Vorgabe fast eingehalten wird. Nur rund ein Drittel des zusätzlichen Verkehrsaufkommens (ca. 3'500 Personenwege resp. knapp 2'700 Autofahrten) werden voraussichtlich auf den MIV entfallen. Im öffentlichen Verkehr beträgt die Zunahme 3'800 Personen am Tag und beim Velo knapp 1'000. Zudem ist – insbesondere im Binnenverkehr innerhalb des urbanen Zentrums – mit rund 2'300 zusätzlichen Fussgängern und Fussgängerinnen zu rechnen.</p> |
| Controlling Zielvorgabe | <p>Die Zielerreichung in Bezug auf die Modalsplit-Verschiebung ist in regelmässigen Abständen zu prüfen. Der Gegenvorschlag zur Initiative [16] sieht vor, die Modalsplit-Anteile mindestens alle fünf Jahre zu ermitteln und zu veröffentlichen. Sollte sich zeigen, dass die eingeleiteten Massnahmen zu wenig greifen, sind sie zu verschärfen oder auszudehnen resp. bei Bedarf zusätzliche Massnahmen mit derselben Stossrichtung umzusetzen. Mit geeigneten siedlungs- und verkehrsplanerischen Massnahmen ist auch si-</p> |

cherzustellen, dass die Kapazitäten, welche im Strassenraum durch die Verlagerung von Verkehr vom MIV auf den öV oder den Langsamverkehr allenfalls frei werden, wiederum den Bussen und dem Fussverkehr resp. den Velofahrenden zugutekommen. Es ist daher periodisch zu prüfen, ob sich MIV-affine Nutzungen im Siedlungsgebiet nicht einfach verschieben und das Modalsplit-Ziel gefährden.

8.3 Zeitliche Gültigkeit

Aussagen Teilstrategie für alle Zeithorizonte gültig

Die Teilstrategie Verkehr ist sowohl als kurzfristige Vorgabe als auch als langfristige Stossrichtung zu verstehen. Die Grundsätze und das Modalsplit-Ziel gelten damit für alle künftigen Zustände des Verkehrssystems in Winterthur.

Unterscheidung von Umsetzungshorizonten für Einzelmassnahmen

Die aus der Teilstrategie Verkehr abgeleiteten Massnahmen in den Teilkonzepten haben jedoch unterschiedliche Umsetzungshorizonte. Diese werden in Abstimmung mit den Vorgaben zu den Agglomerationsprogrammen und anderen Planungen folgendermassen festgelegt (Tabelle 8):

Tabelle 8: Übersicht Umsetzungshorizonte für Einzelmassnahmen

| Umsetzungshorizont | Zeitraum | Priorität für AP 2.G |
|-----------------------|-------------|----------------------|
| Sofortmassnahme AP1 | 2011 – 2014 | A1 ⁷⁾ |
| Sofortmassnahme Stadt | 2011 – 2014 | A2 ⁸⁾ |
| kurzfristig | 2015 – 2018 | A |
| mittelfristig | 2019 – 2029 | B |
| langfristig | ab 2030 | C |

Aufgrund der Anforderungen aus den Agglomerationsprogrammen ist bei Infrastrukturmassnahmen sicherzustellen, dass innerhalb des angegebenen Zeitraums ein baureifes Projekt vorliegt, für welches die Finanzierung gesichert ist. Sofern der Baubeginn nicht durch Rekurse und Einsprachen verzögert wird, sollte er spätestens im letzten Jahr des festgelegten Zeitraums erfolgen können.

7) Gemäss den ARE-Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation sind jene Massnahmen mit der Priorität A1 zu bezeichnen, für welche eine Mitfinanzierung durch den Bund in der ersten Version des Agglomerationsprogramms freigegeben wurde.

8) Massnahmen, welche nicht Bestandteil des Agglomerationsprogramms der ersten Generation waren, aufgrund der angestrebten Gesamtwirkung des sGVK aber auch sofort umgesetzt werden sollten, erhalten die Priorität A2. Sie werden von der Stadt finanziert und als Eigenleistung für das 2. Agglomerationsprogramm betrachtet.

8.4 Weitere Anforderungen an Massnahmen

Die in den folgenden Teilkonzepten enthaltenen Verkehrsmassnahmen entstammen einer Gesamtsicht und dienen primär der Abstimmung von Siedlung und Verkehr resp. der Behebung von Defiziten und der Weiterentwicklung des städtischen Verkehrssystems sowie der Erhaltung der Funktionsfähigkeit.

Die Aufnahme in das sGVK bedeutet nicht, dass die Massnahmen vorzeitig bewilligt und beschlossen sind. Alle Planungen im Zusammenhang mit den vorgeschlagenen Massnahmen unterliegen den üblichen Projektierungs- und Bewilligungsverfahren. Darin muss insbesondere noch nachgewiesen werden, dass sich die Massnahmen auch positiv auf die Umwelt und Gesellschaft auswirken (Nachhaltigkeitsprüfung), dass sie den Anforderungen der Verkehrssicherheit, der Blaulichtorganisationen sowie wo relevant der Schwertransportrouten des Typ 1 genügen und dass sie technisch machbar und finanziell tragbar sind. Im Rahmen dieser üblichen Verfahren wird auch die Bevölkerung in die konkrete Umsetzung von Einzelmassnahmen einbezogen.

9 Teilkonzept Gesamtverkehr

Massnahmen betreffen alle Verkehrsträger/-mittel

Das Teilkonzept zum Gesamtverkehr enthält alle Massnahmen, welche nicht eindeutig einem Verkehrsträger zuzuordnen sind. Sie betreffen alle Verkehrsmittel und -träger gleichermaßen. Sie sind abgeleitet aus den Grundsätzen der Teilstrategie Verkehr und sollen der Erreichung der Zielvorgaben zum Modalsplit dienen.

öV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevards als Kernmassnahme

Die Erhöhung der Gesamtleistungsfähigkeit des Verkehrssystems soll gemäss den Grundsätzen der Teilstrategie Verkehr mit der Einrichtung von öV-Hochleistungskorridoren erreicht werden. Als Kernmassnahme des sGVK werden diese Urban Boulevards zu Korridoren mit hochwertiger städtebaulicher Gestaltung ausgebildet, auf welchen der öffentliche Verkehr eine hohe Leistungsfähigkeit und oberste Priorität hat. Dies geschieht mittels der Umsetzung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten in zwei Prioritäten. In erster Priorität werden die Hauptverkehrsachsen umgestaltet, welche der Entwicklung der beiden urbanen Zentren der Stadt Winterthur und der Aufnahme des Neuverkehrs daraus dienen (Töss – Hauptbahnhof – Grüze – Neuhegi). Sie sollen im Gebiet Sulzerareal Stadtmitte und Neuhegi-Grüze wichtige Impulse für die anstehenden Entwicklungen geben. Die Umgestaltung der Achse Wülflingen – Hauptbahnhof – Seen hat zur Beseitigung von bestehenden und absehbaren Verlustzeiten und Kapazitätsengpässen ebenfalls erste Priorität, deren Umsetzung ist allerdings erst in einer zweiten Etappe vorgesehen. Zentral ist eine gute Verknüpfung der beiden Achsen in Winterthur Mitte resp. am Hauptbahnhof.

1. Priorität

2. Priorität

In zweiter Priorität wird die Funktionalität des öV-Hochleistungskorridors weiter verbessert, indem die Verlängerung in die Quartierzentren von Wülflingen, Töss, Seen, Hegi und Ruchwiesen geprüft wird. Mit geeigneten flankierenden Massnahmen sind bei allen Betriebs- und Gestaltungskonzepten die (negativen) Auswirkungen auf das übrige Strassennetz, insbesondere in Quartieren und auf die Autobahn, zu minimieren. Überlegungen zur Befahrung der öV-Hochleistungskorridore mit Bussen resp. Trams sind im Teilkonzept öV (Kapitel 10) dargelegt.

Mobilitätsmanagement als unterstützende Massnahme

Das Mobilitätsmanagement ist ein betriebs- und nachfrageorientiertes Massnahmenbündel, welches alle Verkehrsmittel betrifft. Es ist eine wichtige Voraussetzung dafür, dass die übrigen Massnahmen des sGVK ihre volle Wirkung entfalten können, und daher als Gesamtverkehrsmassnahme zu verstehen. Mobilitätsmanagement kann auf allen Ebenen ansetzen: Firmen („Mobilitätsberatung in Unternehmen“), Areale, Einzelpersonen, Verwaltung, Schulen, Vereine etc. Die Stadt sieht Massnahmen für alle Zielgruppen und das ganze Stadtgebiet vor und kommuniziert diese aktiv.

Aktualisierung / Ergänzung RVS-Konzept 2006

Das im Jahr 2006 unter Federführung des Kantons erarbeitete RVS-Konzept ist zu aktualisieren und bei Bedarf zu ergänzen. Dabei sind insbe-

sondere die Ergebnisse des sGVK, hauptsächlich die Anforderungen aus dem öV-Hochleistungskorridor und der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze, zu berücksichtigen. Eine Umsetzung von allfälligen zusätzlichen Massnahmen zur Busbevorzugung ist ab 2015 vorgesehen. Falls die neuen Massnahmen früher realisierungsreif sind, können sie als Ersatz von noch nicht baureifen RVS-Massnahmen im Rahmen des AP der 1. Generation gebaut werden. Die Umsetzung von bereits enthaltenen oder frühzeitig baureifen neuen RVS-Massnahmen ist in der Massnahme 5 für den öV und in der Massnahme 10 für den MIV vorgesehen. RVS-Anlagen für öV und MIV, welche erst nach 2015 realisiert werden können, sind Bestandteil der Massnahme 3 und werden im Rahmen der 2. Generation des Agglomerationsprogramms dem Bund eingereicht.

Übersicht Massnahmen
Gesamtverkehr

In der folgenden Tabelle 9 sind alle Massnahmen für den Gesamtverkehr sowie deren Umsetzungshorizonte im Überblick dargestellt:

Tabelle 9: Übersicht
Massnahmen Gesamtverkehr

| Nr. | Massnahme | Umsetzungshorizont |
|-----|--|----------------------------|
| 1. | öV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevards 1. Priorität (Betriebs- und Gestaltungskonzepte) | kurzfristig (A) |
| 2. | Mobilitätsmanagement | Sofortmassnahme Stadt (A2) |
| 3. | Aktualisierung und Ergänzung RVS-Konzept | kurzfristig (A) |
| 4. | öV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevards 2. Priorität (Betriebs- und Gestaltungskonzepte) | mittelfristig (B) |

Im Anhang A7 sind die Massnahmenblätter mit einem detaillierten Beschrieb dargestellt. Eine räumliche Darstellung der Massnahmen ist aus den Teilkonzeptplänen im Anhang A6 ersichtlich.

Vertiefung 1. Priorität öV-
Hochleistungskorridor läuft
bereits

Das Amt für Städtebau hat bereits eine Vertiefungsstudie für die öV-Hochleistungskorridore und Urban Boulevards der 1. Priorität in Auftrag gegeben. Diese soll bis Mitte 2011 abgeschlossen sein. Darin sind unter anderem die weiteren Planungsschritte bis zum Baubeginn zu konkretisieren.

10 Teilkonzept öV

Ergänzungen zum öV-Hochleistungskorridor

Zur Behebung heutiger oder absehbarer Defizite und zur Umsetzung der Teilstrategie Verkehr sind sechs Massnahmen vorgesehen, welche hauptsächlich den öffentlichen Verkehr betreffen. Diese sind als vorbereitende, ergänzende oder unterstützende Massnahmen zur Kernmassnahme öV-Hochleistungskorridor zu verstehen. Sie bilden in jedem Umsetzungshorizont einen zweckmässigen und in sich stimmigen Zustand für das öV-System der Stadt Winterthur. Mit jeder zusätzlich umgesetzten Massnahme steigt die Gesamtwirkung jedoch an.

Grundanforderungen an öV-Massnahmen

Alle öV-Massnahmen orientieren sich an folgenden Anforderungen:

- hohe Beförderungsgeschwindigkeit und hohe Leistungsfähigkeit;
- städtische Hauptströme über den öV-Hochleistungskorridor und/oder die Bahn abwickeln;
- die Hauptzielgebiete innerhalb der Stadt sind mit höchstens einmal Umsteigen zu erreichen;
- direkte und einfache Linienführungen;
- attraktive und schnelle Umsteigebeziehungen Bus-Bus oder Bus-Bahn;
- integrale Betrachtung von Stadt und Region

Überlegungen zu Bus- vs. Tram-System

Gemäss den in Kapitel 8.1 formulierten Grundsätzen ist das öV-System für den Planungshorizont 2030 auf Busse auszurichten, eine Aufwärtskompatibilität zum Tram ist nicht vorgesehen. Verschiedene Argumente haben zur Festlegung dieser Grundsätze geführt, welche im Folgenden erläutert werden:

- Das Bus-System hat mit den notwendigen Optimierungen voraussichtlich noch genügend Kapazitäten, um die steigende Anzahl der Passagiere bis ins Jahr 2030 zu befördern.
- Die Umstellung auf ein Tram-System bringt sehr hohe Sprungkosten mit sich, für welche die Finanzierung kurz- und mittelfristig für die Stadt nicht tragbar ist.
- Die Stadt Winterthur hat im Vergleich zu anderen Städten, welche heute Trams betreiben, engere Strassenverhältnisse. Die Winterthurer Strassen sind im Durchschnitt weniger breit als beispielsweise in Zürich oder Basel. Für die Trams notwendige Eigentrasse würden einen massiven Eingriff in die heutige Bebauung mit sich bringen und die Situation für den Langsamverkehr deutlich verschlechtern.
- Die Einführung eines Trams würde einerseits eine Anpassung der heute zu steilen Unterführungen (insbesondere Bahnhof, Zürcherstrasse) mit einer spürbaren Verlängerung der Rampen bedingen und andererseits

teilweise auch an verschiedenen städtebaulich sensiblen Punkten Strassenanpassungen verursachen, die durch notwendigen Radien und maximalen seitlichen Gefälle für den Trambetrieb zwingend sind.

- Zur Raumsicherung von allfälligen Tramachsen müssten rasch neue Baulinien festgelegt werden. Dies kann zu Optionsschäden und allenfalls zu Blockierungen von anstehenden Vorhaben führen.
- Aktuelle Projekte (z.B. Umsetzung Konzept Zürcherstrasse) müssten gestoppt werden, weil ihre Tramverträglichkeit nicht gegeben ist, die Bewilligungsfähigkeit für anstehende Planungen (z.B. Masterplan Stadtraum Bahnhof) ist aus demselben Grund gefährdet.
- Eine Konzentration auf die Weiterentwicklung des Bus-Systems bis ins Jahr 2030 bedeutet nicht, dass danach kein Tram mehr realisiert werden kann. Die öV-Hochleistungskorridore könnten im Gegenteil bereits einen Vorläufer-Betrieb darstellen.

Unterschiedliche
Voraussetzungen für Tram
und Stadtbahn

Von den obigen Überlegungen betroffen ist einzig das öV-System „Tram“, welches im bestehenden Strassenraum, vorwiegend auf Eigentrassee verkehrt. Für die Realisierung einer allfälligen „Stadtbahn“ auf den bestehenden SBB-Geleisen wären andere Randbedingungen und Vorgaben zu berücksichtigen, die Prüfung der Möglichkeiten ist Bestandteil der Massnahme „Optimierung Bahnsystem“.

Nullwartezeiten
als Vision

Als Vision für das öV-System sollen Nullwartezeiten für die öffentlichen Verkehrsmittel im Strassenraum angestrebt werden. Bei der Konkretisierung dieser Vorgabe für einzelnen Knoten zeigen sich jedoch zahlreiche Schwierigkeiten, welche eine konsequente stadtweite Umsetzung verunmöglichen. Bei zwei Bussen, welche von unterschiedlichen Seiten auf einen Knoten zufahren, muss z.B. einer vorgezogen werden und der andere muss warten. Zudem können lange Wartezeiten für Fussgänger und Fussgängerinnen sowie Velofahrende entstehen. Vor diesem Hintergrund ist bei jedem Knoten individuell über die optimalste Form Steuerung zu entscheiden, sodass der öV-Hochleistungskorridor in Erfüllung der in Kapitel 8.1 formulierten Grundsätzen betrieben werden kann.

Bus-Priorisierung

In den Grundsätzen und im Teilkonzept Gesamtverkehr ist dargelegt, dass die öffentlichen Verkehrsmittel auf den öV-Hochleistungskorridoren oberste Priorität geniessen. Eine Priorisierung der Busse wird aber auch ausserhalb dieser Korridore auf dem übrigen Strassennetz verfolgt. Umgesetzt wird diese Priorisierung mittels RVS-Anlagen, welche im Folgenden beschrieben sind.

Umsetzung von Teilen des RVS-
Konzepts als Sofortmassnahme

Das erste Massnahmenpaket sieht mit der teilweisen Umsetzung des RVS-Konzepts aus dem Jahr 2006 verschiedene dringend notwendige Anpassungen von Signalisationen, Knoten und Bushaltestellen vor, um den bereits früher erkannten Handlungsbedarf für den Busverkehr kurzfristig zu beheben. Es handelt sich dabei um Strassenabschnitte, welche nicht Bestandteil des öV-Hochleistungskorridors sind und daher als Sofortmass-

nahme realisiert werden können und müssen. Dazu ist es erforderlich, die Mittel in der städtischen Investitionsplanung 2012 einzustellen. Nur so kann sichergestellt werden, dass die vom Bund ihm Rahmen des AP der 1. Generation zugesagten Finanzierungsbeiträge in Anspruch genommen werden können. Im RVS-Konzept enthaltene Massnahmen zur Busbevorzugung, welche die Achsen des öV-Hochleistungskorridors betreffen, werden im Zusammenhang mit diesen Planungen koordiniert.

Neue RVS-Massnahmen

Zusätzliche RVS-Massnahmen zur Busbevorzugung, welche sich aus der anstehenden Aktualisierung des RVS-Konzepts (Massnahme 3) ergeben, werden so rasch als möglich umgesetzt. Falls dies vor 2015 möglich ist, sind sie im Rahmen der Massnahme 5 umsetz- und mitfinanzierbar. Da diese zum Zeitpunkt der Fertigstellung des sGVK noch nicht abschliessend bekannt sind, fehlt in den Teilkonzeptplänen eine vollständige Darstellung. Zusätzliche Massnahmen für die Zeit nach 2015 sind Bestandteil des Massnahmenblatts 3 und damit des AP der 2. Generation.

Querung Grüze

Eine optimale Erschliessung des urbanen Zentrums Neuhegi-Grüze bedingt eine Gesamtlösung mit sich ergänzenden Massnahmen für den öV, den MIV und den Langsamverkehr. Für den öffentlichen Busverkehr zentral ist die Querung der Bahngleise im Bereich des Bahnhofs Grüze. Die Planung erfolgt in enger Abstimmung mit den Vertiefungsarbeiten im öV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevard der 1. Priorität; die Umsetzung hat kurzfristig zu erfolgen. Ein wichtiger Aspekt neben der eigentlichen Unter- oder Überführung ist die Verbesserung der heute unbefriedigenden Umsteigebeziehungen zwischen Bus und S-Bahn sowie die Integration des Langsamverkehrs.

öV-Erschliessung
von Quartieren und weitere
Optimierungen am Busnetz

Heute mit dem öV ungenügend angebundene Quartiere sind mit den städtischen Buslinien besser zu erschliessen. In Frage kommen Linienverlängerungen oder der Einsatz von Quartier- resp. allenfalls Rufbussen. Auch andere Aspekte des Busnetzes resp. -betriebs sind zu optimieren (z.B. Wendemöglichkeiten, Durchbindung von Linien, neue Tangentialverbindungen, Elektrifizierung etc.).

Optimierung Bahnnetz
erst nach Umsetzung der
4. Teilergänzung S-Bahn

Die 4. Teilergänzung der S-Bahn bringt ab 2018 diverse Angebotsverbesserungen für den Raum Winterthur (Kapitel 3.1.3). In Übereinstimmung mit den grundsätzlichen Aussagen der Teilstrategie Verkehr sind Anpassungen am Bahnnetz daher erst im Anschluss daran, d.h. ab 2019 ins Auge zu fassen. In Fragen kommen beispielsweise die Einführung einer Stadtbahn, Doppelspur-Ausbauten, eine Integration des Gleisstrangs Richtung Frauenfeld am Bahnhof Grüze in Abstimmung mit der neuen Querung oder neue sowie verlegte S-Bahnstationen.

Übersicht Massnahmen
öffentlicher Verkehr

In der folgenden Tabelle 10 sind alle Massnahmen im öffentlichen Verkehr sowie deren Umsetzungshorizont im Überblick dargestellt:

Tabelle 10: Übersicht
Massnahmen öffentlicher
Verkehr

| Nr. | Massnahme | Umsetzungshorizont |
|-----|---|--------------------------|
| 5. | Umsetzung RVS-Konzept: Busbevorzugung, Sanierung Verlustpunkte öV, Zugänglichkeit von Bushaltestellen | Sofortmassnahme AP1 (A1) |
| 6. | Querung und Umsteigepunkt Grüze | kurzfristig (A) |
| 7. | Verbesserung öV-Erschliessung Quartiere | kurzfristig (A) |
| 8. | Optimierung Busnetz | kurzfristig (A) |
| 9. | Optimierung Bahnnetz | mittelfristig (B) |

Im Anhang A7 sind die Massnahmenblätter mit einem detaillierten Beschrieb dargestellt. Eine räumliche Darstellung der Massnahmen ist aus den Teilkonzeptplänen im Anhang A6 ersichtlich.

11 Teilkonzept MIV

| | |
|---|--|
| Unterstützung öV-Hochleistungskorridor, Erreichung Modalsplit-Vorgabe und bessere Erschliessung Neuhegi-Grüze | <p>Die sieben Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr leiten sich aus den Grundsätzen der Teilstrategie Verkehr ab. Sie dienen sowohl der Behebung der bestehenden Probleme für den MIV und zugleich auch der Erreichung der Modalsplit-Zielvorgabe. Sie sind analog den öV-Massnahmen als vorbereitende, ergänzende oder unterstützende Massnahmen für den öV-Hochleistungskorridor zu verstehen. Eine neue Strasse soll zudem das Zentrum Neuhegi-Grüze besser für den motorisierten Individual- und Güterverkehr erschliessen, was sich aus der angestrebten Entwicklung ableitet.</p> |
| Aussagen zu Richtplaneinträgen notwendig | <p>Eine zusätzliche Anforderung an das Teilkonzept für den motorisierten Verkehr ist es, eine Aussage zu den aktuell gültigen Richtplaneinträgen auf kantonaler, regionaler und kommunaler Ebene zu machen. Vor dem Hintergrund des Zukunftsbildes und der Teilstrategie Verkehr sind die folgenden Vorhaben zu prüfen und entweder zu bestätigen, mit alternativen Einträgen zu ersetzen oder ersatzlos zu streichen:</p> |
| Kantonaler Richtplan | <ul style="list-style-type: none"> • Entlastungsstrasse Oberwinterthur • Heiligbergtunnel • Südostumfahrung (HLS)⁹⁾ |
| Regionaler Richtplan | <ul style="list-style-type: none"> • Neue Verbindung Sulzerallee mit St. Gallerstrasse • Breitetunnel |
| Kommunaler Richtplan | <ul style="list-style-type: none"> • Entlastungsstrasse Wülflingen (neue Verbindung zwischen Kreuzung Schlosstal-/Wieshofstrasse und A1-Anschluss Wülflingen) |
| Beurteilung Verträglichkeit mit Stossrichtungen sGVK | <p>Zur Beurteilung dieser Vorhaben wurde ein einfaches Zielsystem entworfen mit welchem die Kompatibilität der neuen Strassen mit der Teilstrategie Verkehr und dem Zukunftsbild geprüft werden kann, und zwar auch für die Untervarianten der einzelnen Vorhaben Die Linienführungen der Varianten, das Zielsystem, die Beurteilung und die Ergebnisse sind im Anhang A8 im Detail dokumentiert. In den folgenden Abschnitten zu den entsprechenden Massnahmen sind die Erkenntnisse kurz zusammengefasst.</p> |
| Umsetzung von Teilen des RVS-Konzepts als Sofortmassnahme | <p>Analog zum öffentlichen Verkehr sind zuerst und als dringende Sofortmassnahme die im RVS-Konzept 2006 vorgesehenen Massnahmen zur Dosierung und Steuerung des motorisierten Individualverkehrs umzusetzen. Hierbei handelt es sich wiederum um Massnahmen ausserhalb des öV-Hochleistungskorridors, welche unabhängig davon und kurzfristig realisiert</p> |

9) Die Südostumfahrung ist ein Nationalstrassenprojekt. Das ASTRA hat sie aufgrund seiner für das Programm Engpassbeseitigung durchgeführten Gesamtschau zugunsten eines Ausbaus der bestehenden A1 um einen Fahrstreifen je Richtung zurückgestellt. Aus diesem Grund wird das Vorhaben im Rahmen des sGVK nicht weiter untersucht.

werden können und müssen. Diese sollen die Funktionsfähigkeit des Strassennetzes gewährleisten und den Verkehrsfluss in der Stadt siedlungsverträglich gestalten. Zudem soll die übergeordnete Funktion der A1 als Stadtfahrt auch im Falle einer Überlastung der Nationalstrasse möglichst lang aufrechterhalten werden können. Damit können einerseits die Stadtquartiere als auch die umliegenden Gemeinden von Ausweichverkehr entlastet und andererseits die Voraussetzung für einen funktionsfähigen öV-Hochleistungskorridor geschaffen werden. Dosierungs- und Steuerungsmassnahmen auf den Achsen des öV-Hochleistungskorridors werden im Zusammenhang mit diesem weiter vertieft. Allfällige notwendige Ergänzungen am RVS-Konzept 2006 aufgrund der Teilstrategie Verkehr sind Bestandteil der Massnahme 3 (Gesamtverkehr).

Neue RVS-Massnahmen

Zusätzliche RVS-Massnahmen zur Dosierung und Steuerung des MIV, welche sich aus der anstehenden Aktualisierung des RVS-Konzepts (Massnahme 3) ergeben, werden so rasch als möglich umgesetzt. Falls dies vor 2015 möglich ist, sind sie im Rahmen der Massnahme 10 umsetz- und mitfinanzierbar. Da diese zum Zeitpunkt der Fertigstellung des sGVK noch nicht abschliessend bekannt sind, fehlt in den Teilkonzeptplänen eine vollständige Darstellung. Zusätzliche RVS-Massnahmen für die Zeit nach 2015 sind Bestandteil des Massnahmenblatts 3 und damit des Agglomerationsprogramms der 2. Generation.

RVS-Massnahmen auf der Nationalstrasse

Die Umsetzung von Massnahmen zur temporären Pannestreifenutzung und zur Ausfahrtdosierung der A1 liegt seit Inkrafttreten des NFA auf den 1. Januar 2008 in der Kompetenz des Bundes (ASTRA). Die Stadt Winterthur und der Kanton Zürich setzen sich beim Bund aber mit Nachdruck für die Behebung der im RVS-Konzept 2006 erkannten Probleme ein und arbeiten bei der Lösungssuche aktiv mit.

Beruhigung der Quartiertangenten Breitstrasse und Rychenbergstrasse (anstelle der Schlosstalstrasse)

Im Agglomerationsprogramm der 1. Generation ist ein Massnahmenpaket zur Verkehrsberuhigung von Quartiertangenten vorgesehen, für welches der Bund eine Mitfinanzierung in Aussicht gestellt hat. Konkret betrifft dies die Breitstrasse und die Schlosstalstrasse. Die Lösung der Probleme auf der Schlosstalstrasse ist aus heutiger Beurteilung weniger mit einer Umgestaltung auf der ganzen Länge zu suchen, sondern verlangt nach punktuellen Eingriffen zur Verbesserung der Situation für den Bus bei der Einmündung in die Zürcherstrasse resp. zur Behebung von Sicherheitsproblemen bei der Kreuzung mit der Wieshofstrasse. Solche Anpassungen sind in den entsprechenden Massnahmenblättern vorgesehen. Es wird im sGVK daher angestrebt, die vom Bund mitfinanzierten Massnahmen für die Schlosstalstrasse auf die Rychenbergstrasse zu übertragen. Diese Quartiertangente ist zu Hauptverkehrszeiten stark durch Ausweichverkehr belastet. Mit Umgestaltungsmassnahmen soll dieser minimiert sowie die Sicherheit und die Wohnqualität verbessert werden. Eine entsprechende Studie liegt bereits vor. Massnahmen wären rasch realisierbar. Bei der Erarbeitung der entsprechenden Betriebs- und Gestaltungskonzepten ist darauf zu achten, dass die

| | |
|---|--|
| Aktive Einflussnahme auf Parkierung | <p>Auswirkungen auf das übrige Strassennetz (insbesondere die öV-Hochleistungskorridore) möglichst gering ausfallen.</p> <p>Die Parkraumbewirtschaftung ist ein wirksames Instrument für die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl und des Modalsplits. Über die Steuerung der Anzahl Parkplätze, der Bewirtschaftung oder der Anzahl Fahrten („Fahrtenmodell“) kann das MIV-Aufkommen aktiv beeinflusst werden. Die Parkraumplanung (Anzahl, Bewirtschaftung, Lage) hat sich deshalb grundsätzlich an den Modalsplit-Vorgaben zu orientieren. Der politische breit abgestützte, historische Parkplatzkompromiss ist die bisher unbestrittene Basis für die Parkraumplanung im Stadtzentrum. Die Optimierung der Lage und Anzahl der öffentlichen wie auch privaten Parkplätze kann dazu beitragen, das MIV-Verkehrsaufkommen zu reduzieren oder zumindest gezielt zu führen und ist daher unter anderem im Rahmen der anstehenden Überarbeitung der Parkplatzverordnung anzugehen. Verschiedene Bestrebungen dahingehend sind bei der Stadt Winterthur bereits im Gang oder zumindest angedacht. Der Stadtrat hat im Zusammenhang mit dem Massnahmenplan Luftreinhaltung 2010 im April 2011 beschlossen, einen Vorschlag für die Erhöhung der Parkplatzgebühren auf öffentlichen Parkplätzen im Stadtzentrum auszuarbeiten. Damit der Eingriff in die Parkierungssituation nicht zu unerwünschtem Suchverkehr führt, muss gleichzeitig auch das Parkleitsystem erweitert werden.</p> |
| Ganzes Stadtgebiet betroffen | <p>In den beiden urbanen Zentren Winterthur Mitte und Neuhegi-Grüze braucht es rasch restriktive Vorgaben zur Parkierung, damit diese Gebiete nachhaltig und stadtverträglich entwickelt werden können. Entsprechende Abklärungen laufen zurzeit. Aber auch die übrigen Stadtgebiete und bestehenden Anlagen sind für die Verkehrserzeugung zentral und daher in die anstehenden Arbeiten einzubeziehen.</p> |
| Park+Ride am Stadtrand, resp. ausserhalb der Stadt | <p>In Zusammenarbeit mit der Region ist zu prüfen, ob an geeigneten Stellen am Stadtrand resp. ausserhalb der Stadt neue Park+Ride-Anlagen realisiert werden sollen (z.B. Wiesendangen oder Sennhof). Aus Sicht der Stadt ist dies allerdings nur dort sinnvoll, wo ein entsprechend attraktives öV-Angebot zu den wichtigsten Zielorten besteht (z.B. direkte Bus- oder Bahnlinien zum Hauptbahnhof von Winterthur oder umsteigefreie Bahnlinien nach Zürich HB).</p> |
| Umgestaltung Zentrum Wülflingen anstelle von neuer Entlastungsstrasse | <p>Die im regionalen und kommunalen Richtplan vorgesehene neue Strasse entlang der A1 zur Entlastung von Wülflingen ist vor dem Hintergrund der Teilstrategie Verkehr aus verschiedenen Gründen nicht sinnvoll (vgl. Anhang A8). Zur Behebung der erkannten Defizite im Zentrum von Wülflingen – insbesondere für den öffentlichen und den Langsamverkehr – soll stattdessen der Durchgangsverkehr mit geeigneten Massnahmen (z.B. Verkehrsberuhigungsmassnahmen) konsequent über die Salomon-Hirzel-Strasse geführt und der Strassenraum aufgewertet werden. In einem partizipativen Prozess sollen zusammen mit der Bevölkerung verschiedene planerische Massnahmen zur Aufwertung des Dorfkerns entwickelt und um-</p> |

gesetzt werden. Ein wichtiges Thema dabei ist die Abwicklung des Verkehrs am Lindenplatz und die Gestaltung des öffentlichen Raums. Dadurch wird die Aufenthaltsqualität für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht und gleichzeitig die Situation für den Busverkehr verbessert. Der Richtplaneintrag kann gestrichen werden.

Neue Strasse für die
Zentrumserschliessung
Neuhegi-Grüze

Eine optimale Erschliessung des urbanen Zentrums Neuhegi-Grüze bedingt eine Gesamtlösung mit sich ergänzenden Massnahmen für den öV, den MIV und den Langsamverkehr. Eine neue Strasse soll der optimalen Erreichbarkeit für MIV-Pendler, -Besucher, -Kunden etc. und der Versorgung direkt ab der Autobahn (Anschluss Oberwinterthur) dienen. Eine gute Zugänglichkeit für den MIV und den Güterverkehr ist für die Entwicklung wichtig, da auch verkehrsintensive Nutzungen (Gewerbe- und Dienstleistungszentren) erwünscht sind. Der Bedarf für eine neue Zentrumserschliessung für den MIV ist unbestritten. Ambitiöses Ziel ist der Baubeginn in Abstimmung mit der Gebietsentwicklung bis spätestens 2018. Die bisherige, im Richtplan festgesetzte Linienführung der Entlastungsstrasse Oberwinterthur steht allerdings in Konflikt mit verschiedenen Gebietsplanungen entlang der Frauenfelderstrasse (Industriezonen, Gleiserweiterung der SBB). Zudem wurde sie vom Bund bei der Prüfung des AP der 1. Generation kritisch beurteilt. Im Rahmen der Erarbeitung des sGVK wurden daher verschiedene alternative Varianten der Zentrumserschliessung geprüft. Ein Grossteil kann auf Grund der Bewertung ausgeschlossen werden. Es verbleibt ein sinnvoller Korridor, in welchem die genaue Linienführung (ober- oder unterirdisch) sowie die optimale Lage der Anschlüsse im Rahmen einer anschliessenden Machbarkeitsstudie festzulegen ist. Gleichzeitig müssen flankierende und RVS-Massnahmen geplant werden, um den Verkehr konsequent auf die neue Strasse zu lenken und damit die Frauenfelderstrasse für die Einrichtung des öV-Hochleistungskorridors zu entlasten. Ebenfalls noch nachzuweisen sind die Zweckmässigkeit der technisch machbaren Variante(n) und die stadtverträgliche Integration in das urbane Zentrum Neuhegi-Grüze. Die Varianten sind auch immer vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtlösung für den öV, den MIV und den Langsamverkehr zur beurteilen. Mit Blick auf den angestrebten Umsetzungshorizont sind die dazu notwendigen Untersuchungen von der Stadt unverzüglich einzuleiten. Basierend darauf soll der bestehende kantonale Richtplaneintrag möglichst bald angepasst werden.

Umgestaltung Autobahn-
anschluss Töss

Vom A1-Anschluss Töss her gelangt der Verkehr heute relativ ungehindert auf die Zürcherstrasse und Richtung Stadtzentrum von Winterthur. Mit einer Umgestaltung des Anschlusses und der Kreuzung Zürcher-/Klosterstrasse sollen die Motorfahrzeuglenker darauf aufmerksam gemacht werden, dass sie sich in einem städtischen, dichten und bewohnten Umfeld befinden. Die Kompetenz für die Anpassung des Anschlusses liegt beim Bund. Die Anpassungsmöglichkeiten sind stark abhängig von den Ergebnissen der zurzeit laufenden Zweckmässigkeitsbeurteilung zur Engpassbeseitigung zwischen Zürich-Seebach und Winterthur („Glattalautobahn“). Die

Stadt und der Kanton Zürich setzen sich nach Bekanntgabe der Ergebnisse beim ASTRA für eine mit der Bestvariante verträgliche Umgestaltung ein. Bei der Planung zu berücksichtigende Abhängigkeiten bestehen auch zur im nächsten Abschnitt beschriebenen Zentrumsumfahrung Winterthur Mitte.

Neue Anknüpfungspunkte
Zentrumsumfahrung

Zur Umfahrung des urbanen Zentrums Winterthur Mitte für den Ost-West-Verkehr werden seit längerem verschiedene Varianten einer Südumfahrung untersucht. Die Möglichkeiten reichen von altstadtnahen Varianten („Heiligbergtunnel“) bis zu grossräumigen Umfahrungen auf dem Hochleistungsstrassennetz („Südostumfahrung“). Im Rahmen der Erarbeitung des sGVK wurden sämtliche (früher) zur Diskussion stehenden Varianten einer Grobbeurteilung bezüglich des Zielsystems in Anhang A8 unterzogen. Daraus ergeben sich zwei als gut beurteilte neue Varianten für die Zentrumsumfahrung, welche von der unteren Vogelsang- bis zur Grüzefeldstrasse führen. Es handelt sich bei beiden Varianten nicht um eine Kapazitätserhöhung für den MIV, sondern um eine Entlastung der für die öV-Hochleistungskorridore wichtigen Strassen im Stadtzentrum. Diese reine Verlagerungswirkung ist mit entsprechenden flankierenden Massnahmen zu gewährleisten. In Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsabklärungen ist als nächstes zu prüfen, ob der westliche Anschluss sinnvoller im Bereich der Auwiesenstrasse oder im Bereich Wylandbrücke (inkl. Tieferlegung der unteren Vogelsangstrasse) zu liegen kommt. Basierend darauf können die Eintragungen im regionalen und kantonalen Richtplan angepasst und gleichzeitig aufeinander abgestimmt werden.

Zentrumsumfahrung erst nach
2030 realisierbar, Entlastung der
Hauptachsen schon vorher
notwendig

Mit der Zentrumsumfahrung sollen die Achsen Zürcher- und Technikumstrasse des öV-Hochleistungskorridors sowie die Breitestrasse vom Durchgangs- und Ziel-/Quellverkehr der östlichen Stadtquartiere von Winterthur entlastet werden. Diese Entlastung muss für den Betrieb des öV-Hochleistungskorridors allerdings bereits kurzfristig erreicht werden (bis spätestens 2018). In diesem Zeitraum ist ein neuer Umfahrungstunnel nicht realisierbar, da Planung und Projektierung viel Zeit in Anspruch nehmen. Aus diesem Grund sind bereits frühere Massnahmen zur Entlastung der Hauptachsen notwendig, wie sie mit den anderen Massnahmen vorgesehen sind (z.B. RVS). Eine neue Strasse zur Umfahrung des urbanen Zentrums Winterthur Mitte kann aber dazu beitragen, die für die angestrebte Entwicklung notwendige grosse Kapazität für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr auf den Stadtstrassen langfristig sicherzustellen.

Abhängigkeit zwischen
Zentrumserschliessung Neuhegi-
Grüze und Zentrumsumfahrung

Die langfristige Ergänzung der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze mit der Zentrumsumfahrung Winterthur Mitte führt nicht zu einer neuen attraktiven Route für den grossräumigen Durchgangsverkehr. Die fahrbaren Geschwindigkeiten auf den neuen Strassen, resp. auf der verbindenden Industriestrasse müssten sehr hoch sein, damit die Route via Zentrumsumfahrung und -erschliessung als Ausweichroute zur A1 attraktiv würde. Mit einer städtischen Gestaltung der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze (max. 50 km/h), einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 60 km/h auf der

Zentrumsumfahrung Winterthur Mitte und mit einem Verzicht auf einen Kapazitätsausbau der Industriestrasse kann sichergestellt werden, dass die neuen Strassen nur vom Ziel-/Quell- und Binnenverkehr der betroffenen Quartiere und teilweise der angrenzenden Gemeinden genutzt werden. Dies gilt generell für den Normalbetrieb der Nationalstrasse tagsüber und während der Spitzenstunde ohne grössere Störungen. Bei einer Störung auf der A1, z.B. Sperrung von einem oder mehreren Fahrstreifen wegen eines Unfalls während den Hauptverkehrszeiten, dürfte die Route via Zentrumsumfahrung Winterthur Mitte und Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze allerdings attraktiv werden. Geeignete (temporäre) Steuerungs- und Lenkungsmaßnahmen zur Verhinderung des Ausweichverkehrs bei solchen Ereignissen sind bei der Vertiefung der Arbeiten zur Zentrumsumfahrung noch auszuarbeiten.

Übersicht Massnahmen
motorisierter Individualverkehr

Tabelle 11: Übersicht
Massnahmen motorisierter
Individualverkehr

In der folgenden Tabelle 11 sind alle Massnahmen im motorisierten Individualverkehr sowie deren Umsetzungshorizont im Überblick dargestellt:

| Nr. Massnahme | Umsetzungshorizont |
|--|--------------------------|
| 10. Umsetzung RVS-Konzept: Dosierung und Steuerung | Sofortmassnahme AP1 (A1) |
| 11. Verkehrsberuhigung Quartiertangenten | Sofortmassnahme AP1 (A1) |
| 12. Parkraumplanung und -bewirtschaftung | kurzfristig (A) |
| 13. Umgestaltung Zentrum Wülflingen | kurzfristig (A) |
| 14. Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze | kurzfristig (A) |
| 15. Umgestaltung A1-Anschluss Töss | langfristig (C) |
| 16. Zentrumsumfahrung Winterthur Mitte | langfristig (C) |

Im Anhang A7 sind die Massnahmenblätter mit einem detaillierten Beschrieb dargestellt. Eine räumliche Darstellung der Massnahmen ist aus den Teilkonzeptplänen im Anhang A6 ersichtlich.

12 Teilkonzept Veloverkehr

| | |
|---|--|
| Verkehrsanteil erhöhen | Die Stadt strebt basierend auf der Teilstrategie Verkehr eine starke Zunahme des Modalsplit-Anteils des Veloverkehrs bis ins Jahr 2025 an. Zur Erfüllung der Modalsplit-Ziele müsste der Anteil des Langsamverkehrs um bis zu 8 Prozentpunkte gesteigert werden. Die Strategie zur Erreichung dieses Ziels beruht auf einer weiteren Attraktivitätssteigerung für den Veloverkehr und umfasst vier Stossrichtungen. |
| Stossrichtung 1 Behebung von Schwachstellen | Die Schwachstellen an der Veloinfrastruktur werden gemäss Defizitanalyse so rasch wie möglich behoben. Zur kurzfristigen Verbesserung der Sicherheit kommen auch temporäre oder vorübergehende Massnahmen in Frage, welche rasch umgesetzt werden können. Allfällige heute noch nicht erkannte Schwachstellen werden im Zuge der laufenden Optimierung der Veloinfrastruktur zeitnah beseitigt. |
| Stossrichtung 2 Fertigstellung Alltags- und Freizeitnetz | Das Alltagsnetz, bestehend aus Primär- und Sekundärrouten, dient als lückenloser Zubringer zu allen Zielgebieten des Veloverkehrs, insbesondere zu den öV-Haltestellen, zu den Wohn- und Arbeitsplatzgebieten sowie zu Versorgungs-, Vergnügungs- und Sporteinrichtungen. Die Wege sind möglichst kurz, direkt und sicher. Das Freizeitnetz bietet ergänzend ruhige, sichere und attraktive Wege, welche für die Naherholung aller Bevölkerungsgruppen geeignet sind und den touristischen Bedürfnissen gerecht werden. Die Primärrouten des Alltagsnetzes und das Freizeitnetz sind lückenlos ausgeschildert und auf geeigneten Karten benutzerfreundlich dargestellt. |
| Stossrichtung 3 Realisierung Schnellroutennetz | Das ergänzende Schnellroutennetz besteht aus wenigen, die beiden Zentren und die Quartierzentren verbindenden Routen. Sie zeichnen sich durch eine für alle Verkehrsteilnehmende eindeutig wahrnehmbare Gestaltung, eine hohe Barrierefreiheit und grosszügige Platzverhältnisse aus. Wie der Name impliziert, sollen die Velofahrenden auf den Schnellrouten grundsätzlich mit grossen Geschwindigkeiten verkehren können. Diese Ansprüche an die Schnellrouten stehen aber teilweise im Konflikt mit den Anforderungen an verkehrsberuhigte Strassen (z.B. versetzte Parkierung, Rechtsvortritt) und dem öV-Hochleistungskorridor (z.B. an Querungspunkten). Diese Zielkonflikte sind im Einzelfall abzuwägen. |
| Stossrichtung 4 Veloparkierung | Auf dem gesamten Stadtgebiet stehen bei wichtigen Zielorten genügend attraktive und sichere Veloabstellplätze zur Verfügung. Für den Hauptbahnhof liegt bereits ein Veloparkierungskonzept vor. Im Rahmen der Revision der städtischen Abstellplatzverordnung ist auch zu prüfen, ob bei Wohnbauten sowie bei Sport- und Freizeitanlagen eine Veloparkplatzpflicht vorzusehen ist. |

Motorisierter
Zweiradverkehr

Neben den Velofahrenden sich auch die Nutzer des motorisierten Zweiradverkehrs auf sichere Routen und geeignete Abstellplätze angewiesen. Bei der Strassenraumgestaltung und Projektierung der Veloabstellanlagen ist auch auf die Bedürfnisse dieser Verkehrsteilnehmenden Rücksicht zu nehmen.

In der folgenden Tabelle 12 sind alle Massnahmen im Veloverkehr sowie deren Umsetzungshorizont im Überblick dargestellt:

Tabelle 12: Übersicht
Massnahmen Veloverkehr

| Nr. Massnahme | Umsetzungshorizont |
|---|----------------------------|
| 20. Optimierung Velonetz | Sofortmassnahme Stadt (A2) |
| 21. Veloparkierung | kurzfristig (A) |
| 22. Veloschnellrouten und Ausbau Velonetz | kurzfristig (A) |
| 23. Veloquerung Nord (Masterplan Stadtraum Bahnhof) | kurzfristig (A) |
| 24. Veloverleih-System | kurzfristig (A) |

Im Anhang A7 sind die Massnahmenblätter mit einem detaillierten Beschrieb dargestellt. Eine räumliche Darstellung der Massnahmen ist aus den Teilkonzeptplänen im Anhang A6 ersichtlich

Zeitliche Umsetzung

Sämtliche diese Stossrichtungen unterstützenden Massnahmen im Bereich Veloverkehr können sofort oder zumindest kurzfristig umgesetzt werden. Das Fehlen von mittel- und langfristigen Massnahmen bedeutet nicht, dass nach 2018 im Bereich Veloverkehr nichts mehr zu unternehmen ist. Hinweise zu weiteren sowie in der nahen Zukunft neu entstandenen Defiziten sind im Rahmen der laufenden Planung aufzunehmen und zu prüfen, so dass bei Bedarf entsprechende Massnahmen abgeleitet und umgesetzt werden können.

13 Teilkonzept Fussverkehr und öffentlicher Raum

Verkehrsanteil
erhöhen

Die Stadt strebt basierend auf der Teilstrategie Verkehr eine starke Zunahme des Modalsplit-Anteils des Fussverkehrs bis ins Jahr 2025 an. Zur Erfüllung der Modalsplit-Ziele müsste der Anteil des Langsamverkehrs um bis zu 8 Prozentpunkte gesteigert werden. Um künftig mehr Leute dazu zu bewegen, kurze Wege innerhalb der Stadt zu Fuss zurückzulegen, muss der öffentliche Raum entlang den Fusswegverbindungen attraktiv und sicher gestaltet sein. Aus diesem Grund werden die Massnahmen zur Förderung des Fussverkehrs und zur Attraktivierung des öffentlichen Raums in einem Teilkonzept zusammengefasst. Die Strategie zur Erreichung der Zielvorgaben umfasst zwei hauptsächliche Stossrichtungen, welche im Folgenden erläutert sind.

Stossrichtung 1
Ergänzung und Fertigstellung
Fusswegnetz

Die Stadt bietet ein attraktives, sicheres und durchgehendes Netz für Fussgängerinnen und Fussgänger ohne Umwege und Hindernissen. Die Wege werden möglichst allen Bedürfnissen der unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen gerecht. Die Sicherheit ist für alle Zufussgehenden und Velofahrenden gewährleistet. Kinder im Vorschulalter und ältere Menschen werden durch besondere Massnahmen geschützt. Die wichtigsten Zielgebiete des Alltags sind an das Fusswegnetz, die wichtigsten Freizeitziele an das Wanderwegnetz angebunden. Ein besonderes Augenmerk wird auf die Zugänglichkeit der Altstadt, die Quartierzentren sowie deren Subzentren, die Querung von Hauptachsen mit grossem Verkehrsaufkommen (inkl. öV-Hochleistungskorridor) und die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs gelegt. Allfällige heute noch nicht erkannte Schwachstellen im Fusswegnetz werden im Zuge der laufenden Optimierung der Fusswege zeitnah beseitigt.

Stossrichtung 2
Beruhigung Quartierstrassen

Durch die Beruhigung von weiteren Quartierstrassen wird die Sicherheit im Verkehr erhöht sowie die Lebens- und Wohnqualität für die Anwohnenden verbessert. Mit einer Temposenkung auf 20 km/h oder 30 km/h (Begegnungszone, resp. Tempo 30-Zonen) werden die Strassen für die verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden attraktiver und sicherer. Das gleiche Ziel kann bei gleichbleibender Geschwindigkeit auch durch andere (bauliche) Umgestaltungsmassnahmen erreicht werden – dies insbesondere in Neubauquartieren, wo die Einführung von Tempo 30 oder einer Begegnungszone aus rechtlichen Gründen nicht von Beginn weg möglich ist. Auch andere Massnahmen wie z.B. Teilfahrverbote (für Lastwagen, während der Nacht, etc.) oder Unterbrechungen können je nach örtlicher Situation die Ziele einer Verkehrsberuhigung erreichen.

Rollende Planung auf
Begehren der Bevölkerung

Verkehrsberuhigte Zonen werden auf Begehren der betroffenen Bevölkerung eingerichtet und unterliegen einer rollenden Planung. In den Teilkonzeptplänen im Anhang A6 sind nur die bereits eingereichten Gesuche (Stand Frühling 2011) eingetragen. Diese Handhabung könnte in Abhängigkeit der aktuell vorliegenden politischen Vorstösse und Diskussionen in Zukunft abgeändert werden.

Punktuelle Massnahme für die
Aufwertung des öffentlichen
Raums

Neben den Massnahmen für das Fusswegnetz und für Quartierstrassen, welche von der Stadt laufend und auf dem ganzen Stadtgebiet umgesetzt werden, gibt es fünf konkrete und räumlich verortete Massnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes. Diese entstammen mehrheitlich dem Masterplan Stadtraum Bahnhof. Zwei davon (Bahnhofplatz Süd und Gleisquerung 2. Etappe) werden kurzfristig umgesetzt und im Rahmen des AP der 1. Generation mitfinanziert. Zwei weitere Massnahmen aus dem Masterplan (Personenunterführung Nord und Rudolfstrasse) sowie eine neue Massnahme zur Aufwertung der Bahnhöfe im urbanen Zentrums Neuhegi-Grüze kommen ab 2015 zur Ausführung.

In der folgenden Tabelle 13 sind alle Massnahmen für den Fussverkehr und den öffentlichen Raum sowie deren Umsetzungshorizont im Überblick dargestellt:

Tabelle 13: Übersicht
Massnahmen Fussverkehr

| Nr. Massnahme | Umsetzungshorizont |
|--|----------------------------|
| 30. Optimierung und Ausbau Fusswegnetz | Sofortmassnahme Stadt (A2) |
| 31. Beruhigung Quartierstrassen | Sofortmassnahme Stadt (A2) |
| 32. Bahnhofplatz Süd (Masterplan Stadtraum Bahnhof) | Sofortmassnahme AP1 (A1) |
| 33. Gleisquerung 2. Etappe (Masterplan Stadtraum Bahnhof) | Sofortmassnahme AP1 (A1) |
| 34. Personenunterführung Nord (Masterplan Stadtraum Bahnhof) | kurzfristig (A) |
| 35. Bahnhofzugang West (Rudolfstrasse) (Masterplan Stadtraum Bahnhof) | kurzfristig (A) |
| 36. Verbesserung Zugang und Aufwertung Bahnhöfe (schwerpunktmässig im urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze) | kurzfristig (A) |

Im Anhang A7 sind die Massnahmenblätter mit einem detaillierten Beschrieb dargestellt. Eine räumliche Darstellung der Massnahmen ist aus den Teilkonzeptplänen im Anhang A6 ersichtlich.

Zeitliche Umsetzung

Sämtliche diese Stossrichtungen unterstützenden Massnahmen im Bereich Fussverkehr und öffentlicher Raum können sofort oder zumindest kurzfristig umgesetzt werden. Für zwei Langsamverkehrs-Projekte des Masterplans Bahnhof wurde im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 1. Generation bereits ein Bundesbeitrag in Aussicht gestellt. Eine Realisierung bis 2014 ist daher anzustreben. Das Fehlen von mittel- und langfristigen Massnahmen bedeutet nicht, dass nach 2018 im Bereich Fussverkehr nichts mehr zu unternehmen ist. Hinweise zu weiteren sowie in der nahen Zukunft neu entstandenen Defiziten sind im Rahmen der laufenden Planung aufzunehmen und zu prüfen, so dass bei Bedarf entsprechende Massnahmen abgeleitet und umgesetzt werden können.

14 Beurteilung Gesamtwirkung und Quartieranliegen

14.1 Gesamtlösung Erschliessung Neuhegi-Grüze

Kombination von Massnahmen
für alle Verkehrsmittel

Im urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze sollen in den kommenden Jahren tausende neue Personen und Arbeitsplätze Platz finden können. Dazu kommen voraussichtlich verschiedene neue Nutzungen, wie Dienstleistungs- oder Freizeitzentren, die viele Kunden und Besucher anziehen. Damit die Wohnungen, Arbeitsplätze und publikumsintensiven Einrichtungen von Bewohnern, Arbeitnehmenden, Kunden und Güterlieferanten gleichermaßen gut erreicht werden können, ist die Verkehrserschliessung im ganzen Gebiet neu zu regeln. Ein Grossteil der Massnahmen aus den vorgestellten Teilkonzepten trägt denn auch zu einer optimalen Erreichbarkeit der vielfältigen Nutzungen im urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze bei:

Massnahmen für die verbesserte
Erschliessung Neuhegi-Grüze

- 1. öV-Hochleistungskorridor entlang der Sulzerallee (als Verbindung zum urbanen Zentrum Winterthur Mitte via Bahnhof Grüze und St. Gallerstrasse), hochwertige und städtische Gestaltung des Strassenraums (Urban Boulevard)
- 2. Mobilitätsmanagement: Mobilitätskonzepte für die Arealentwicklungen sowie Mobilitätsberatungen für Unternehmen im urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze
- 4. öV-Hochleistungskorridor entlang der Seenerstrasse (als Verbindung zum Quartier Ruchwiesen und Richtung Wiesendangen), hochwertige und städtische Gestaltung des Strassenraums (Urban Boulevard)
- 3./5./10. Umsetzung von bereits geplanten und neuen RVS-Massnahmen zur Busbevorzugung resp. Dosierung MIV entlang der Seenerstrasse und der Industriestrasse
- 6. Querung und Umsteigepunkt Grüze
- 8./9. Optimierung Bus- und Bahnnetz, Ausrichtung Bahnhof Grüze
- 12. Parkraumplanung und -bewirtschaftung für öffentliche und private Parkierungsanlagen der (neuen) Nutzungen in Neuhegi-Grüze
- 14. Zentrumserschliessung mit einer neuen Strasse
- 20./22. Optimierung Velonetz und Veloschnellrouten (neue Expressrouten sollen das urbane Zentrum Neuhegi-Grüze mit dem urbanen Zentrum Winterthur Mitte sowie den Quartierzentren direkt verbinden und damit für den Veloverkehr optimal erschliessen, bestehende Hindernis-

se für den Veloverkehr und Lücken im Alltags- sowie Freizeitnetz werden beseitigt)

- 21./24. Veloparkierung und Veloverleih-Systeme (Prüfung und Umsetzung von Anlagen zur Parkierung und zum Veloverleih an wichtigen Standorten in Neuhegi-Grüze)
- 30. Optimierung Fusswegnetz (Netzergänzungen und neue Querungen)
- 36. Verbesserung Zugang und Aufwertung Bahnhöfe Oberwinterthur, Grüze und Hegi

Entflechtung der Verkehrsströme
MIV und öV/LV

Die Gesamtheit dieser Massnahmen trägt zu einer guten Erreichbarkeit des neuen urbanen Zentrums für alle Verkehrsmittel und Nutzergruppen bei. Die Verkehrsströme von resp. nach Winterthur Mitte müssen aufgrund der höheren Gesamtkapazitäten in erster Linie mit dem öV und dem Langsamverkehr abgewickelt werden können. Ergänzend dazu erfolgt die Anbindung für den MIV mit der neuen Strasse über den Anschluss Oberwinterthur direkt auf die A1. Aufgrund der unterschiedlichen Anbindungsrichtung für öV und MIV wird die im kommunalen Richtplan enthaltene Verbindung zwischen der Sulzerallee und der St. Gallerstrasse verworfen. Aus demselben Grund ist auch die verschiedentlich diskutierte Öffnung der Querung Grüze für den MIV nicht sinnvoll.

Städtebauliche Aufwertung

Ziel der vorgeschlagenen Gesamtlösung zur Erschliessung Neuhegi-Grüze ist es, den öV und den Langsamverkehr primär über die Sulzerallee (und längerfristig auch die Seenerstrasse) zu führen. Um dieser Funktion gerecht werden zu können, ist sie als städtebaulich hochwertige Achse mit konsequenter öV-Priorisierung zu gestalten. Der zentrale Verknüpfungspunkt zwischen Bahn, Bus und Langsamverkehr stellt dabei der Bahnhof Grüze dar – daher ist eine attraktive Gestaltung der Zugänge wichtig. Der MIV soll das Gebiet hingegen vorwiegend über die neue Strasse sowie allenfalls die St. Gallerstrasse (via Ohrbühlstrasse) erreichen. Damit werden auf den Urban Boulevards die erforderlichen Kapazitäten frei, um einen dichten öV-Betrieb bei gleichzeitig hoher Aufenthaltsqualität zu gewährleisten. Mit der Trennung der Verkehrsträger soll es auch zu möglichst wenigen Behinderungen für den MIV kommen, schnelle und direkte Güter- und Personentransporte sollten für alle Nutzungen gewährleistet sein, welche darauf angewiesen sind.

Ergänzung mit betrieblichen
Massnahmen

Eine optimale Wirkung entfalten die Massnahmen nur in ihrer Kombination. Zur Erreichung der Modalsplit-Vorgaben müssen die infrastrukturellen Massnahmen wie der öV-Hochleistungskorridor, die Querung Grüze oder die neue Strasse zur Zentrumserschliessung zwingend mit betrieblichen Massnahmen (z.B. Parkplatzbewirtschaftung, Mobilitätsmanagement) ergänzt werden. Mit attraktiven Netzen für den Fussverkehr und die Velofahrenden kann ein hoher LV-Anteil am Binnenverkehr des urbanen Zentrums erreicht werden. Damit steigt der Handlungsspielraum für die öV- und MIV-

Erschliessung des Gebietes den Zielverkehr aus anderen Stadtquartieren oder aus den umliegenden Gemeinden.

14.2 Erschliessung Sulzerareal Stadtmitte

| | |
|--|--|
| Nutzungsplanung | <p>Auf dem Sulzerareal Stadtmitte wurde in den Neunzigerjahren eine neue nutzungsplanerische Grundordnung festgesetzt. Sie besteht im Wesentlichen aus den Bestimmungen der kommunalen Bau- und Zonenordnung sowie privaten Gestaltungsplänen. Für die Teilareale Lagerplatz und Werk 1 sind Umzonungen sowie die Festsetzung von öffentlichen Gestaltungsplänen in Bearbeitung. Der Gestaltungsplan Lagerplatz ist bereits in der Genehmigungsphase.</p> |
| Erschliessung für MIV | <p>Das Areal wird für den motorisierten Individualverkehr über den „Bügel“ (Pionierstrasse – Zur Kesselschmiede – Jägerstrasse) erschlossen und über zwei Knoten mit der Zürcherstrasse verknüpft. Obwohl bereits einige Vorhaben auf dem Sulzerareal Stadtmitte realisiert sind, ist das Nutzungs- und damit auch das Verkehrspotenzial auf den noch nicht umgenutzten Teilarealen sehr hoch. Andererseits ist auch die Verkehrsbelastung der Zürcherstrasse, welche den Verkehr vom und zum Areal aufnehmen muss, bereits heute sehr gross. Das sGVK sieht keine neuen Netzelemente vor, um dieses Gebiet anderweitig zu erschliessen. Auch ist nicht vorgesehen, bestehende verkehrsberuhigende Massnahmen aufzuheben (z.B. Durchfahrtsperre Zur Kesselschmiede/Tössfeldstrasse).</p> |
| Kapazitäten | <p>Die Zürcherstrasse wird zukünftig als öV-Hochleistungskorridor ausgerichtet. Die Verkehrskapazität beruht damit auf Personen- statt Fahrzeugbewegungen, womit die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs oberste Priorität hat. Die heutige MIV-Kapazität auf der Zürcherstrasse soll, soweit möglich, beibehalten werden, kann zu Spitzenzeiten zugunsten der Gesamtkapazität reduziert werden (Grundsatz Teilstrategie Verkehr).</p> |
| Nachfragemanagement im Vordergrund | <p>Auf Grund dieser Randbedingungen sind auf dem Sulzerareal Stadtmitte primär wirksame Mobilitätsmanagementmassnahmen (Massnahme 2) zu erarbeiten, damit die angestrebte Entwicklung ohne negative Auswirkungen auf das Gesamtsystem realisiert werden kann. Dabei sind insbesondere Themen wie Fahrtenmodelle, Parkplatzbewirtschaftung und die Förderung nachhaltiger und innovativer Mobilitätsangebote zu vertiefen.</p> |
| Erschliessung mit öV und Langsamverkehr | <p>Mit der Ausrichtung der Zürcherstrasse als öV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevard wird die Attraktivität der öV-Erschliessung für dieses Gebiet gestärkt. Zudem ist im Rahmen der Optimierung der städtischen öV-Erschliessung (Massnahmen 7 und 8) zu prüfen, ob das Gebiet direkt mit einer Buslinie erschlossen werden kann (z.B. über Pionierstrasse/Zur Kesselschmiede/Tössfeldstrasse). Auch Massnahmen im Bereich des Langsamver-</p> |

kehrs (z.B. Veloschnellrouten, Optimierung Fuss- und Velonetz, Veloparkierung) tragen zu einer nachhaltigen Erschliessung dieses Gebiets bei.

14.3 Auswirkungen auf Siedlungsentwicklung

Zukunftsbild als Grundlage für Teilkonzepte Verkehr

Die in den Teilkonzepten vorgestellten Massnahmen für den Gesamtverkehr, den öffentlichen Verkehr, den motorisierten Individualverkehr sowie den Velo- und Fussverkehr leiten sich allesamt aus dem Zukunftsbild Siedlung ab und erfüllen die Vorgaben aus der Teilstrategie Verkehr.

Stadt mit zwei Zentren und ergänzenden Quartierzentren

Insbesondere die öV-Hochleistungskorridore und Urban Boulevards unterstützen als Gesamtverkehrsmassnahme die angestrebte Entwicklung hin zu einer Stadt mit zwei sich ergänzenden Zentren, indem sie einen effizienten und raumsparenden Transport grosser Verkehrsströme ermöglichen. Die Verlängerung der Korridore in Richtung der Quartierzentren stärken diese in ihrer Funktion als Nahversorgungszentren. Mit den entsprechenden Gestaltungsanforderungen an den öffentlichen Raum werden die Achsen aufgewertet und quartierverträglich gestaltet. Der öV-Hochleistungskorridor und die weiteren Massnahmen im Bereich öffentlicher Verkehr stärken aber auch die Arbeitsplatzstandorte und Freizeit-/Erholungsräume von städtischer Bedeutung.

Entwicklungachsen

Auch die für die weitere Entwicklung der Stadt wichtigen überregionalen Entwicklungachsen finden ihre Entsprechung im künftigen Verkehrssystem der Stadt. Sie bilden die Fortsetzung des öV-Hochleistungskorridors in die Region hinaus und sind in Zusammenarbeit mit dieser im Rahmen des regionalen AP weiter zu vertiefen. Die Erschliessung in Richtung der überkommunalen Entwicklungachsen erfolgt zwar nicht primär mittels der öV-Hochleistungskorridore. Die betroffenen Gemeinden sollen aber dennoch gut mit dem öffentlichen Verkehr an die darauf liegenden Quartierzentren Wülflingen und Seen angeschlossen werden.

Beurteilung hinsichtlich Agglomerationsprogramm

Für die Beurteilung der Verkehrsmassnahmen in Bezug auf die Siedlungsentwicklung hat das ARE in seinen Weisungen zu den Agglomerationsprogrammen der zweiten Generation unter dem Stichwort „Siedlungsentwicklung nach innen gefördert (WK2)“ drei Kriterien vorgegeben:

- Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem
- Verringerung der Zersiedelung
- Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume.

Für die Stadt Winterthur sind insbesondere das erste und das dritte Kriterium relevant. Da sich das sGVK auf das Stadtgebiet beschränkt, ist die Verringerung der Zersiedelung in ländlichen Gebieten von untergeordneter Bedeutung.

Konzentration Siedlung Folgende Einzelmassnahmen tragen zur vorgegebenen Konzentration der Siedlung (und dadurch indirekt auch zur Verringerung der Zersiedelung) bei:

- öV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevards 1./2. Priorität (Gesamtverkehr 1 und 4): Schaffung von weiteren Transportkapazitäten im bereits dichten Stadtraum, sodass weitere Arbeitsplätze und Einwohner an mit dem öV gut erschlossenen Lagen angesiedelt werden können;
- Optimierung Bahnnetz (öV 9): Konzentration der Siedlungsentwicklung um bestehende, resp. teilweise neue S-Bahnhaltestellen;
- Massnahmen Velo- und Fussverkehr: mit dem Ausbau der Infrastrukturen für den Veloverkehr (Parkierung, Wegweisung, Routen) wird die Nutzung des Velos als Transportmittel innerhalb der Stadt und für stadtnahe Ziele noch attraktiver. Mit der Aufwertung des öffentlichen Raums, der Zugänge zu den Bahnhöfen und den Lückenschliessungen im Fusswegnetz wird auch das zu Fuss gehen resp. die kombinierte Mobilität gefördert.

Qualität öffentlicher Raum Der Effekt der Qualitätssteigerung der öffentlichen Räume ist bei den folgenden Massnahmen besonders hoch:

- öV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevards 1./2. Priorität (Gesamtverkehr 1 und 4): Eine hohe Gestaltungsqualität der Stadträume entlang dieser Achsen ist eine wichtige Vorgabe an die weitere Bearbeitung.
- Querung und Umsteigepunkt Grüze und Verbesserung der Zugänge resp. Aufwertung Bahnhöfe (öV 6 und Fussverkehr/öffentlicher Raum 36): die heutigen Defizite bezüglich Aufenthaltsqualität und Umsteigefunktionalität können behoben werden.
- Umsetzung RVS-Konzept Dosierung und Steuerung (MIV 10): der MIV auf den Hauptverkehrsachsen kann durch Dosierung in wenigen kritischen Räumen stadtverträglich abgewickelt werden.
- Umgestaltung Zentrum Wülflingen (MIV 13): die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum wird für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert, insbesondere auch für den Fuss- und Veloverkehr sowie die Anwohnenden.
- Sämtliche Massnahmen des Masterplans Stadtraum Bahnhof für den Velo- und Fussverkehr haben unter anderem eine erhöhte Aufenthaltsqualität für die grossen Verkehrs- und Umsteigeströme im Bereich des Bahnhofs zum Ziel.

Weitere Massnahmen verbessern die Qualität der öffentlichen Räume ebenfalls, aber in etwas geringerer Masse resp. betreffen weniger Einwohner. Dazu gehören unter anderem die Parkraumplanung/-bewirtschaftung sowie die Verkehrsberuhigungen von Quartiertangenten/-strassen.

Kritisch beurteilte
Projekte

Nur zwei Massnahmen sind, sofern sie isoliert betrachtet werden, bezüglich der Kriterien im Bereich Siedlung als eher kritisch zu beurteilen:

- Zentrumsumfahrung Winterthur Mitte (MIV 16): Eine neue Umfahrungsstrasse erhöht die Gefahr der Zersiedelung durch die Reduktion von Reisezeiten im MIV. Damit kann eine konzentrierte Entwicklung innerhalb der Stadt in Frage gestellt werden. Die Realisierung bringt aber auch Chancen für die Entlastung und Aufwertung der öffentlichen Räume insbesondere in den Quartieren Breite und Vogelsang.
- Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze (MIV 14): Mit Realisierung der neuen Strasse werden Quartiere in Neuhegi-Grüze neu mit Verkehr belastet, welche heute davon noch nicht oder in geringem Masse betroffen sind. Demgegenüber ergeben sich Aufwertungspotenziale entlang der entlasteten Frauenfelder- und Seenerstrasse (Gesamtlösung für Erschliessung Neuhegi-Grüze mit allen Verkehrsmitteln).

Die individuelle Beurteilung der Wirkung aller Massnahmen ist in den Massnahmenblättern im Anhang A7 ersichtlich.

14.4 Verkehrliche Wirkungen und Funktionalität

14.4.1 Teilstrategie Verkehr als Ganzes

Teilstrategie Verkehr
als zentrale Vorgaben

Die Übereinstimmung der Massnahmen mit der Teilstrategie Verkehr ist naturgemäss gegeben, da diese anhand der formulierten Grundsätze entwickelt wurden. Weil die Massnahmen in das Agglomerationsprogramm der zweiten Generation einfliessen, werden sie anhand der vom ARE formulierten Wirksamkeitskriterien beurteilt. Zwei Wirksamkeitskriterien befassen sich mit dem Verkehr:

Wirksamkeitskriterien ARE

- Qualität des Verkehrssystems verbessern (WK1)
- Verkehrssicherheit erhöhen (WK3)

Unter dem ersten Kriterium sind Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr, das öffentliche Verkehrssystem, die Erreichbarkeit, die Intermodalität und Beeinflussung der Nachfrage subsumiert. Das zweite Kriterium befasst sich mit der objektiven und subjektiven Sicherheit.

Die individuelle Beurteilung der Wirkung von Einzelmassnahmen oder Massnahmenpaketen ist in den Massnahmenblättern im Anhang A7 ersichtlich und wird an dieser Stelle nicht ausführlich dokumentiert. Eine grobe Übersicht ist aus der folgenden Tabelle 14 ersichtlich.

| Massnahme | | WK1 | | | | | | WK3 | |
|-----------|--|-----|---|---|---|---|---|-----|---|
| Nr | Titel | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 1 | 2 |
| 1 | öV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevards 1. Priorität (Betriebs- und Gestaltungskonzepte) | | | | | | | | |
| 2 | Mobilitätsmanagement | | | | | | | | |
| 3 | Aktualisierung und Ergänzung RVS-Konzept | | | | | | | | |
| 4 | öV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevards 2. Priorität (Betriebs- und Gestaltungskonzepte) | | | | | | | | |
| 5 | Umsetzung RVS-Konzept: Busbevorzugung, Sanierung Verlustpunkte öV und Zugänglichkeit von Bushaltestellen | | | | | | | | |
| 6 | Querung und Umsteigepunkt Grüze | | | | | | | | |
| 7 | Verbesserung öV-Erschliessung Quartiere | | | | | | | | |
| 8 | Optimierung Busnetz | | | | | | | | |
| 9 | Optimierung Bahnnetz | | | | | | | | |
| 10 | Umsetzung RVS-Konzept: Dosierung und Steuerung MIV | | | | | | | | |
| 11 | Verkehrsberuhigung Quartiertangenten | | | | | | | | |
| 12 | Parkraumplanung und -bewirtschaftung | | | | | | | | |
| 13 | Umgestaltung Zentrum Wülflingen | | | | | | | | |
| 14 | Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze | | | | | | | | |
| 15 | Umgestaltung A1-Anschluss Töss | | | | | | | | |
| 16 | Zentrumszufahrt Winterthur Mitte | | | | | | | | |
| 20 | Optimierung Velonetz | | | | | | | | |
| 21 | Veloparkierung | | | | | | | | |
| 22 | Veloschnellrouten und Ausbau Velonetz | | | | | | | | |
| 23 | Veloquerung Nord (Masterplan Stadtraum Bahnhof) | | | | | | | | |
| 24 | Veloverleih-System | | | | | | | | |
| 30 | Optimierung und Ausbau Fusswegnetz | | | | | | | | |
| 31 | Beruhigung Quartierstrassen | | | | | | | | |
| 32 | Bahnhofplatz Süd (Masterplan Stadtraum Bahnhof) | | | | | | | | |
| 33 | 2. Etappe Gleisquerung (Masterplan Stadtraum Bahnhof) | | | | | | | | |
| 34 | Personenunterführung Nord (Masterplan Stadtraum Bahnhof) | | | | | | | | |
| 35 | Bahnhofzugang West (Rudolfstrasse) (Masterplan Stadtraum Bahnhof) | | | | | | | | |
| 36 | Verbesserung Zugang und Aufwertung Bahnhöfe (schwerpunktmässig im urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze) | | | | | | | | |

Tabelle 14: Übersicht Beurteilung verkehrliche Wirksamkeitskriterien

| WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern | | WK3: Verkehrssicherheit erhöhen | |
|---|-----------------------------|---------------------------------|-----------------------|
| 1 | Fuss- und Veloverkehr | 1 | Objektive Sicherheit |
| 2 | öffentliches Verkehrssystem | 2 | Subjektive Sicherheit |
| 3 | Strassennetz | | |
| 4 | Erreichbarkeit | | |
| 5 | Intermodalität | | |
| 6 | Nachfrageseitige Massnahmen | | |

14.4.2 Zwischenzustände

Beurteilung von
Zwischenzuständen

An dieser Stelle soll das Augenmerk auf die verkehrliche Funktionalität der Zwischenzustände und des Endzustands gerichtet werden. Aufgrund der Vorgaben ist sicherzustellen, dass nach jedem Etappierungsschritt gemäss Kapitel 3.2.2 ein zweckmässiger und in sich stimmiger Zustand des Verkehrssystems entsteht.

Sofortmassnahmen

Als erstes werden die Sofortmassnahmen umgesetzt. Dabei handelt es sich um Massnahmen, welche bereits Bestandteil des ersten Agglomerationsprogramms waren oder solche, die unabhängig davon rasch umgesetzt werden können (Tabelle 15):

Tabelle 15: Übersicht
Sofortmassnahmen

| Nr. | Massnahme |
|-----|--|
| 2 | Mobilitätsmanagement |
| 5 | Umsetzung RVS-Konzept: Busbevorzugung, Sanierung Verlustpunkte öV und Zugänglichkeit von Bushaltestellen |
| 10 | Umsetzung RVS-Konzept: Dosierung und Steuerung MIV |
| 11 | Verkehrsberuhigung Quartiertangenten |
| 20 | Optimierung Velonetz |
| 30 | Optimierung und Ausbau Fusswegnetz |
| 31 | Beruhigung Quartierstrassen |
| 32 | Bahnhofplatz Süd (Masterplan Stadtraum Bahnhof) |
| 33 | 2. Etappe Gleisquerung (Masterplan Stadtraum Bahnhof) |

Grösste Verbesserung
für den Langsamverkehr

In diesem ersten Umsetzungsschritt des sGVK sind zahlreiche Optimierungen für den Langsamverkehr enthalten. Aus diesem Grund werden in dieser ersten Etappe maximale Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr erreicht. Dadurch und mit der Weiterführung der Bestrebungen im Mobilitätsmanagement kann der Anteil des Langsamverkehrs am Modalsplit bereits erhöht werden, beziehungsweise findet eine erste Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens über die Attraktivierung des Langsamverkehrs statt.

Mittlere Verbesserung
für Intermodalität, öV und
Sicherheit

Das Verkehrssystem für den öffentlichen Verkehr und die Bedingungen für die Intermodalität können mit diesen Massnahmen aber auch verbessert werden, wenn auch in etwas geringerer Masse. Auch die Sicherheit kann sowohl objektiv als auch in der subjektiven Wahrnehmung der Verkehrsteilnehmenden erhöht werden.

Geringe Verbesserung
für den MIV

Am wenigsten von diesen Massnahmen profitiert der MIV. Durch die Umsetzung der RVS-Massnahmen kann eine erste Verstetigung des Verkehrsflusses sowie eine Verminderung von Stausituationen erreicht werden, weitere Verbesserungen sind aber nicht zu erwarten.

Funktionalität
Zwischenzustand

Der Zwischenzustand nach Umsetzung der Sofortmassnahmen präsentiert sich bezüglich der Funktionalität für den öffentlichen und motorisierten Verkehr nicht viel anders als heute. Als einziger Ansatzpunkt werden die bestehenden und im RVS-Konzept 2006 bereits erkannten Knoten mit Verlustzeiten für den öffentlichen Verkehr behoben und weitere Dosierungsanlagen realisiert. Die Verkehrsberuhigung der Quartiertangenten Breitstrasse und Rychenbergstrasse ist eine Fortführung der bisherigen Strategie und hat keinen bedeutenden Auswirkungen auf den stadtweiten Verkehr. Spürbare Verbesserungen werden aber für den Velo- und Fussverkehr erzielt. Sowohl Zufussgehende als auch Velofahrende werden nach Umsetzung der Sofortmassnahmen ein deutlich attraktiveres und ausgebautes Angebot nutzen können. Damit sollten sich beim bestehenden Verkehrsaufkommen und beim Neuverkehr Modalsplit-Verschiebungen einstellen.

Kurzfristige Massnahmen

In einer zweiten Etappe folgen Massnahmen, welche von zentraler Bedeutung für die Gesamtwirkung des sGVK sind oder in der Planung rasch vertieft werden können (Tabelle 16):

Tabelle 16: Übersicht
kurzfristige Massnahmen

| Nr. | Massnahme |
|-----|--|
| 1 | öV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevards 1. Priorität (Betriebs- und Gestaltungskonzepte) |
| 3 | Aktualisierung und Ergänzung RVS-Konzept |
| 6 | Querung und Umsteigepunkt Grüze |
| 7 | Verbesserung öV-Erschliessung Quartiere |
| 8 | Optimierung Busnetz |
| 12 | Parkraumplanung und -bewirtschaftung |
| 13 | Umgestaltung Zentrum Wülflingen |
| 14 | Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze |
| 21 | Veloparkierung |
| 22 | Veloschnellrouten und Ausbau Velonetz |
| 23 | Veloquerung Nord (Masterplan Stadtraum Bahnhof) |

| | |
|----|---|
| 24 | Veloverleih-System |
| 34 | Personenunterführung Nord (Masterplan Stadtraum Bahnhof) |
| 35 | Bahnhofzugang West (Rudolfstrasse) (Masterplan Stadtraum Bahnhof) |
| 36 | Verbesserung Zugang und Aufwertung Bahnhöfe (schwerpunktmässig im urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze) |

In diesem zweiten Umsetzungsschritt des sGVK sind grösstenteils Massnahmen für den öffentlichen Verkehr enthalten, darunter auch die 1. Priorität des öV-Hochleistungskorridors. Dazu kommen erste Massnahmen für den MIV und für eine weitere Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Grösste Verbesserung
für LV und öV

Die Verbesserungen für die Verkehrssysteme in diesem Umsetzungsschritt betreffen den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr gleichermaßen. Auch die Erreichbarkeit und die Intermodalität profitieren in grossem Ausmass von diesen Massnahmen. Auch in dieser Etappe kann die Mobilitätsnachfrage in einem nachhaltigen Sinne beeinflusst werden.

Mittlere Verbesserung
der Sicherheit

Die Erhöhung der Sicherheit steht nicht im Zentrum dieses Umsetzungsschrittes, primär soll die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems erhöht werden. Mit den Massnahmen für den Fussverkehr kann aber sicherlich eine weitere Erhöhung der subjektiven Sicherheit erreicht werden, was sich wiederum positiv auf die Intermodalität auswirkt.

Geringe Verbesserung
für den MIV

Wiederum sind die Verbesserungen für den MIV in der Summe betrachtet am geringsten. Dies trotz der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze, welche isoliert betrachtet einen sehr positiven Effekt auf den Verkehrsfluss hat. Sie hat zudem einen grossen Beitrag an der Gesamtlösung für die künftige Erschliessung des urbanen Zentrums Neuhegi-Grüze und bringt Verbesserungen für die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr.

Funktionalität
Zwischenzustand:
attraktive Urban Boulevards;

Nach der zweiten Umsetzungsetappe, also ca. 2018 präsentiert sich das Verkehrssystem von Winterthur gegenüber heute wesentlich anders. Unabhängig vom sGVK wird zu diesem Zeitpunkt die 4. Teilergänzung der S-Bahn in Betrieb gehen. In Abstimmung damit sind die Achsen der 1. Priorität des öV-Hochleistungskorridors und Urban Boulevards mittels Betriebs- und Gestaltungskonzepten umgesetzt. In engen Abständen verkehren darauf Stadtbusse, welche eine grosse Zahl von Passagieren befördern. Die Situation für den Fuss- und Veloverkehr hat sich durch die Aufwertung des öffentlichen Raums entlang dieser Urban Boulevards merklich verbessert. Lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen für den Fussverkehr oder gefährliche Querungen für Velofahrende gehören der Vergangenheit an.

| | |
|--|--|
| mehr Bus und Bahn; | Neben dem Hochleistungskorridor sind auch zahlreiche weitere Verbesserungen am öV-System umgesetzt. Beispielsweise führen verlängerte Buslinien oder Quartierbusse in die (neuen) Quartiere und der Bahnhof Grüze ist durch den Ausbau ein merklich aufgewerteter Umsteigeknoten mit attraktiven Verbindungen auf die Stadtbusse oder den Langsamverkehr. |
| weniger MIV; | Zudem wird die Parkierung in der ganzen Stadt Winterthur neu geregelt, was Parkplatz-Suchverkehr und die Überlastung einzelner Strassen in den Spitzenstunden reduziert. Der Modalsplit wird sich aufgrund dieser Bestrebungen bei der Parkierung, als Folge des Mobilitätsmanagements sowie der Mobilitätskonzepte für neue Nutzungen weiter zugunsten des öffentlichen und des Langsamverkehrs verschieben. |
| und bessere MIV-Erschliessung Neuhegi-Grüze | Mit Realisierung der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze wird zudem die Situation für den MIV im Raum Oberwinterthur und Hegi verbessert. Eine neue Strasse führt den motorisierten Personen- und Güterverkehr des urbanen Zentrums Neuhegi-Grüze direkt und ohne Umwege auf die Autobahn. Dies führt zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität entlang der Frauenfelderstrasse und zur Entlastung der Quartiere von Schleichverkehr. Die Entlastungen auf der Seenerstrasse kommen vollumfänglich dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr zu Gute. |
| Leistungsfähig und nachhaltig | Die Stadt verfügt zu diesem Zeitpunkt über ein attraktives, leistungsfähiges und nachhaltiges Verkehrssystem. Die Multifunktionalität der zentralen Infrastrukturen (öV-Hochleistungskorridor, Bahnhof Grüze) stellt sicher, dass alle Verkehrsteilnehmenden von den Massnahmen profitieren. |

Mittelfristige Massnahmen

In den darauf folgenden rund 10 Jahren werden zwei Massnahmen umgesetzt, welche aufgrund der längeren Planungs- und Projektierungsphase resp. der Abhängigkeit von übergeordneten Planungen voraussichtlich nicht früher baureif sind (Tabelle 17):

Tabelle 17: Übersicht mittelfristige Massnahmen

| Nr. | Massnahme |
|-----|--|
| 4 | öV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevards 2. Priorität (Betriebs- und Gestaltungskonzepte) |
| 9 | Optimierung Bahnnetz |

Weitere Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmenden, ausser MIV

Die Verlängerung des öV-Hochleistungskorridors und der Urban Boulevards in die Quartierzentren stellt mittelfristig die Funktionalität dieser Achsen sicher. Es ist sicherzustellen, dass die Zulaufstrecken zum öV-Hochleistungskorridor die gewünschte Leistungsfähigkeit und hohen Beförderungsgeschwindigkeiten aufweisen. Davon profitiert in erster Linie der öffentliche Verkehr, aber auch der Langsamverkehr. Die Erreichbarkeit, die Intermodalität und die nachfrageseitigen Massnahmen sind in geringerem

Ausmass davon betroffen. Für das Strassennetz können dadurch keine Verbesserungen erzielt werden.

Ausbau S-Bahnen

An eine weitere Optimierung des Bahnnetzes ist frühestens nach Umsetzung der 4. Teilergänzung ab 2019 zu denken. Auf diesen Zeitpunkt hin können in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung neue S-Bahnhöfe in Betrieb gehen oder es werden weitere Ausbauten an der Schieneninfrastruktur notwendig zur Erhöhung des S-Bahnangebots in nachfragestarken Quartieren der Stadt Winterthur. Solche Eingriffe ins S-Bahn- und allenfalls Fernverkehrsnetz haben einen sehr langen Umsetzungshorizont, sind aber trotzdem bereits heute anzudenken.

Funktionalität
Zwischenzustand

Mit oder ohne zusätzliche Bahnhöfe ergibt sich für diesen Zeithorizont ein in sich stimmiges und leistungsfähiges Verkehrssystem für die Stadt Winterthur. Gegenüber dem Zustand 10 Jahre früher sind auch die Zulaufstrecken auf den öV-Hochleistungskorridor so gestaltet, dass die Busse priorisiert werden können und der Langsamverkehr von einer hohen Aufenthaltsqualität profitieren kann.

Langfristige Massnahmen

Für die Zeit nach 2030 sind zwei Massnahmen vorgesehen, welche eine noch längere Planungs- und Projektierungsphase haben resp. deren Abhängigkeit zur Nationalstrassenplanung des Bundes gross ist (Tabelle 18):

Tabelle 18: Übersicht langfristige Massnahmen

| Nr. | Massnahme |
|-----|------------------------------------|
| 15 | Umgestaltung A1-Anschluss Töss |
| 16 | Zentrumsumfahrung Winterthur Mitte |

Anschluss Töss:
geringer Einfluss auf
gesamstädtisches
Verkehrssystem

Mit einer Umgestaltung des A1-Anschlusses Töss und der Kreuzung Zürcher-/Klosterstrasse sollen die Motorfahrzeuglenker darauf aufmerksam gemacht werden, dass sie sich in einem städtischen, dichten und bewohnten Umfeld befinden. Aus technischer Sicht wäre diese Massnahme eigentlich auch bereits sofort oder kurzfristig umsetzbar. Da das ASTRA zurzeit aber eine Zweckmässigkeitsbeurteilung über die Engpassbeseitigung auf der Nationalstrasse zwischen Zürich-Seebach und Winterthur ausarbeitet und eine Bestlösung voraussichtlich nicht vor 2030 realisiert wird, kann eine Umgestaltung nicht früher erfolgen. Sollte sich herausstellen, dass die vom Bund favorisierte Lösung eher realisiert werden kann, dann kann die Massnahme auch vorgezogen werden. Ein Teil der angestrebten Wirkung kann mit dem öV-Hochleistungskorridor, welcher bei der Einmündung der Klosterstrasse in die Zürcherstrasse beginnt, voraussichtlich bereits vorweggenommen werden. Für das restliche Verkehrssystem der Stadt hat diese Einzelmassnahme keinen grossen Einfluss.

| | |
|--|--|
| Zentrumsumfahrung: grosser Einfluss auf Verkehrsabwicklung | Die Realisierung einer Zentrumsumfahrung hingegen hätte einen grossen Einfluss auf die Verkehrsbelastung der Stadt Winterthur. Die Zürcher- und Technikumstrasse sowie die Quartiere Breite und Vogelsang könnten langfristig vom Verkehr entlastet werden. Damit steigt der Handlungsspielraum für den auf den öV-Hochleistungskorridoren verbleibenden Verkehr. Es werden weitere Leistungssteigerungen für den öffentlichen Verkehr ermöglicht und zusätzlicher Raum für den Langsamverkehr geschaffen. Da ein langer und intensiver politischer Prozess zu erwarten ist, sind die Abklärungen für eine Zentrumsumfahrung bereits frühzeitig aufzunehmen. |
| Funktionalität Endzustand | Mit der Zentrumsumfahrung kann die Funktionalität der öV-Hochleistungskorridore auch langfristig sichergestellt werden. Aufgrund der Ziele und Zeiträume ist es aber unumgänglich, dass die übrigen Massnahmen zur Entlastung der relevanten Hauptverkehrsstrassen schon vorher umgesetzt werden. Aus dieser Optik heraus könnte auch ein Endzustand ohne Zentrumsumfahrung sinnvoll sein, falls eine solche im politischen Prozess ausscheidet. Die Umgestaltung des A1-Anschlusses Töss ist für den Endzustand ebenfalls nicht entscheidend, da ein Grossteil der Wirkung auch mit anderen Massnahmen erreicht werden kann. |

14.5 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

| | |
|--|---|
| Geringere Beeinträchtigung der Umwelt (WK4) | Die sGVK Massnahmen haben neben den Auswirkungen auf Siedlung und Verkehr auch Effekte auf die Umwelt. Der Bund beurteilt im Rahmen der Agglomerationsprogramme im Wirksamkeitskriterium 4 die Reduktion der Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen, die Reduktion der Lärmimmissionen sowie Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen. |
| Luftschadstoffe und CO ₂ | Der Grossteil der Massnahmen vermag den Ausstoss von Luftschadstoffen und CO ₂ zu vermindern. Einerseits wird durch die Umsetzung der RVS-Massnahmen der Verkehrsfluss auf einem tieferen Geschwindigkeitsniveau verstetigt, was grundsätzlich tiefere Emissionen zur Folge hat. Massnahmen, welche den öV und den Langsamverkehr attraktivieren führen zu Modalsplit-Verschiebungen, was sich ebenfalls positiv auf den Schadstoffausstoss auswirkt. Die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze hat isoliert betrachtet erhöhte Immissionen zur Folge, da Quartiere neu belastet werden, welche bisher abseits von grösseren Verkehrsströmen gelegen haben. Da die neue Strasse aber wichtiger Bestandteil ist der Gesamtlösung zur Erschliessung des urbanen Zentrums Neuhegi-Grüze und den erforderlichen Spielraum für die Entwicklung des öV schafft, ist sie in diesem Kontext auch aus Sicht Umwelt positiv zu beurteilen. Die neuen Belastungen sind zudem teilweise auch Verlagerungen, die Bevölkerung entlang der Frauenfelderstrasse profitiert von einer Reduktion der Luftschadstoff- und CO ₂ -Immissionen. Die Zentrumsumfahrung Winterthur Mitte führt zwar |

nicht zu einer Reduktion der absoluten Emissionen, durch die Verlagerung des Verkehrs in den Tunnel werden die direkten Immissionen entlang der entlasteten Stadtstrassen jedoch gesenkt.

Lärm Mit den im sGVK vorgeschlagenen Massnahmen können die Lärmemissionen teilweise reduziert werden. Insbesondere in den Quartieren, wo grossflächige Verkehrsberuhigungen mittels Begegnungs- oder Tempo 30-Zonen vorgesehen sind, kann die Lärmbelastung der Bevölkerung reduziert werden. Eine Arbeitsgruppe der Stadt Winterthur befasst sich parallel zum Erarbeitungsprozess sGVK mit den gesetzlich vorgeschriebenen Lärmsanierungen, welche im Umweltbericht 2008 dokumentiert sind. Dabei werden auch Geschwindigkeitsreduktionen auf den Hauptverkehrsstrassen thematisiert. Die Ergebnisse der beiden Studien müssen koordiniert werden.

Flächenbeanspruchung Da nur sehr wenige Massnahmen des sGVK zusätzliche Flächen verbrauchen, sind die Auswirkungen in Bezug auf die Ressource Boden relativ gering. Mit Ausnahme der Querung Grüze, die neue Strasse zur Zentrumerschliessung Neuhegi-Grüze und die Zentrumsumfahrung Winterthur Mitte sowie allenfalls der Optimierung des Bahnnetzes mit zusätzlichen S-Bahnhöfen finden alle Massnahmen im bestehenden Verkehrsraum Platz, zusätzliche Flächen müssen nicht versiegelt werden. Mit der Aufhebung von oberirdischen Parkplätzen werden umgekehrt sogar Flächen wieder frei, welche mit anderen attraktiven Nutzungen belegt werden können. Als Gesamtpaket zur Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr führt das sGVK auch zu einem geringeren Anstieg des künftigen Flächenverbrauchs für die Siedlungsentwicklung, da es auf die Verdichtung nach innen ausgerichtet ist.

Natur- und Landschaftsräume Die Verminderung der Trennwirkung von Infrastrukturen und bessere Vernetzung von Natur- und Landschaftsräumen ist auf städtischem Gebiet von untergeordneter Bedeutung. Die Auswirkungen der sGVK-Massnahmen auf Natur und Landschaft wurde denn auch nicht im Detail beurteilt. Bei der weiteren Planung und Projektierung der neuen Infrastrukturen, welche tendenziell zu einer höheren Trennwirkung führen könnten (z.B. Zentrumerschliessung Neuhegi-Grüze oder neue Bahnhöfe), ist diesem Aspekt aber ein spezielles Augenmerk beizumessen.

14.6 Berücksichtigung von Quartieranliegen

Unterschiedlicher Handlungsdruck Zu Winterthur gehören zahlreiche Quartiere, die von sehr unterschiedlichen Strukturen und Siedlungscharakteren geprägt sind. Durch die Lage im Verkehrssystem und die historische Entwicklung präsentiert sich der Handlungsdruck im Verkehr heute in jedem Quartier ganz unterschiedlich. Mit dem sGVK können nicht alle dieser Verkehrsprobleme in den Quartieren langfristig gelöst werden, es ist eine Weiterführung der laufenden Planun-

gen oder die Aufnahme von neuen Abklärungen zu Quartieranliegen notwendig. In den folgenden Kapiteln sind diese Anliegen, beschränkt auf verkehrliche Fragestellungen, die Problemlösungsansätze und die Beiträge des sGVK beschrieben.

Töss

Leitbild
Zürcherstrasse

In Töss wird die Zürcherstrasse von den Ansässigen als das grösste Verkehrsproblem wahrgenommen. Die Quartierbevölkerung hat hohe Erwartungen in Bezug auf die Umgestaltung dieser stark belastenden Einfallsachse, was sich auch in der breiten Mitarbeit am Leitbild Zürcherstrasse manifestierte. Die Ergebnisse der Testplanung fliessen in die weiteren Arbeiten im Zusammenhang mit der Zürcherstrasse ein, insbesondere in die Konzeptvertiefung des öV-Hochleistungskorridors und des Urban Boulevards der 1. Priorität. Bei der Erarbeitung der Betriebs- und Gestaltungskonzepte für die Zürcherstrasse sind die Vorgaben aus dem Leitbild zwingend zu berücksichtigen und soweit verträglich mit den Anforderungen des sGVK zu übernehmen. Damit können die Massnahmen aus dem sGVK die Verkehrssituation im Quartier Töss verbessern. Darüber hinaus ist aber auch die Umgestaltung des Zentrums von Töss und die städtebauliche Aufwertung weiter zu konkretisieren.

Tössfeld / Brühlberg

Entwicklungsgebiet
Sulzerareal Stadtmitte

Die Diskussionen im Quartier Tössfeld und Brühlberg sind geprägt von den anstehenden Entwicklungen im Bereich Sulzerareal Stadtmitte (z.B. Werk1 oder Lagerplatz). Die MIV-Erschliessung der neuen Nutzungen ist eine grosse Herausforderung. Heute erfolgt diese über den sogenannten „Bügel“ (Jägerstrasse – Zur Kesselschmiede – Pionierstrasse). Dies soll in Übereinstimmung mit dem sGVK auch weiterhin so bleiben, eine Öffnung von zusätzlichen Strassen ist nicht vorgesehen. Studien, welche dies fordern, sind mit dem sGVK nicht verträglich. Für das Gebiet Sulzerareal Stadtmitte ist das zusätzliche Verkehrsaufkommen im MIV mit geeigneten Massnahmen auf ein absolutes Minimum zu beschränken, damit die Funktionalität der Zürcherstrasse als öV-Hochleistungskorridor gewährleistet werden kann. Aus diesem Grund sind restriktive Massnahmen notwendig, z.B. Beschränkung der Anzahl Parkplätze, Fahrtenmodelle oder die Mobilitätsmanagement-Pflicht für Firmen. Das sGVK gibt in diesem Bereich Vorgaben und skizziert mögliche Ansätze. Konkrete Massnahmen zur Beschränkung der MIV-Fahrten und für eine optimale Erschliessung des Entwicklungsgebiets sind noch zu erarbeiten.

Neuwiesen / Blumenau / Oberfeld

Verkehrskonzept
Neuwiesen

Die Quartierstrassen Schützen-, Wart-, Oberfeld- sowie Hessengüetlistrasse bilden heute eine durchgehende Achse, welche vom Ausweichverkehr der stark belasteten Wülflingerstrasse benutzt wird. Damit gehören Neuwiesen / Blumenau / Oberfeld zu den letzten Quartieren, welche nicht konsequent

vom Durchgangsverkehr befreit sind. Die Vorgaben aus dem kommunalen Richtplan sind damit noch nicht vollständig umgesetzt. Im Zusammenhang mit der geplanten Schliessung der Rudolfstrasse für den Durchgangsverkehr wurde im Jahr 2008 das Verkehrskonzept Neuwiesen ausgearbeitet. Dieses macht konkrete Vorschläge, wie den nachteiligen Verkehrsverlagerungen entgegengewirkt werden kann. Im Rahmenkredit zum Masterplan Stadtraum Bahnhof wurde für die Umsetzung des Verkehrskonzeptes Neuwiesen 5 Mio. Franken bewilligt. Im Konzept werden die direkten Auswirkungen auf das Gebiet Neuwiesen als gering eingestuft. Infolge der steigenden Belastung an den Knoten entlang der Neuwiesenstrasse können sich aber indirekte Auswirkungen ergeben. Es werden diverse Massnahmen zur Umsetzung und zur Prüfung vorgeschlagen. Es ist ein schrittweises Vorgehen geplant. Der Massnahmenkatalog enthält unter anderem die Anordnung von Begegnungs- und Tempo 30-Zonen, Knotenanpassungen sowie Fahrverbote auf einzelnen Strassenabschnitten. Diese Massnahmen stehen teilweise kurz vor der Umsetzung und sind mit den Stossrichtungen des sGVK kompatibel, resp. darin enthalten (z.B. Beruhigung Schützenstrasse).

Vertiefende
Abklärungen

Der Stadtrat hat im März 2011 entschieden, für die im Verkehrskonzept Neuwiesen im Schritt 3 geplanten „weiterführende Massnahmen zu Unterbindung des Ausweichverkehrs in den Quartieren“ bereits in diesem Jahr eine Verkehrsstudie auszulösen. Die Studie wird unter enger Begleitung der Quartiervertretungen erarbeitet und soll Massnahmen konkretisieren und deren Folgen aufzeigen. Sie sind im Gesamtkontext zu betrachten und dürfen keine merklichen Verkehrsverlagerungen innerhalb der Quartiere nach sich ziehen. Zudem sind auch die Anforderungen aus dem öV-Hochleistungskorridor zu berücksichtigen. Die Umsetzung der Massnahmen soll vor Schliessung der Rudolfstrasse erfolgen.

Verkehrsentensive
Nutzungen

Ein weiterer Ansatzpunkt zu Reduktion der negativen Auswirkungen des grossen Verkehrsaufkommens im Quartier ist die Verlegung von verkehrsentensiven Nutzungen in Gebiete mit einer besseren Erschliessung. So wäre beispielsweise zu prüfen, ob ein Teil der in den Eulachhallen regelmässig stattfindenden Veranstaltungen in anderen geeigneten Anlagen der Stadt Winterthur durchgeführt werden können. Im Sinne einer konsequenten Abstimmung von Siedlung und Verkehr sind auf jeden Fall keine neuen verkehrsentensiven Nutzungen im Quartier mehr zu bewilligen.

Wülflingen

Verschiedene
Verkehrsprobleme

Wülflingen wird von verschiedenen Verkehrsproblemen geplagt: einerseits ist die Situation im Zentrum weder für den öV, für Zufussgehende und Velofahrende noch für den MIV befriedigend. Andererseits ist das Quartier durchschnitten von der 4-streifigen Nationalstrasse. Die Wohnqualität wird von einem hohen Verkehrsaufkommen beeinträchtigt, vor allem zu den Hauptverkehrszeiten. Zudem ist auch die Erschliessung des Industriegebiets Niederfeld nicht optimal gelöst. Dieses Problem betrifft insbesondere auch

den Schwerverkehr. Verschiedene Lösungsansätze und Massnahmen aus verschiedenen Quellen werden in Wülflingen schon lange diskutiert:

... und Lösungen

- Entlastungsstrasse Wülflingen und Abklassierung der Wässerwiesenstrasse (kommunaler/regionaler Richtplan)
- Verlängerung der Johannes-Beugger-Strasse zur Erschliessung des Niederfelds (kommunaler Richtplan)
- Taggenbergtunnel für einen direkteren Anschluss der westlichen Gemeinden an die Nationalstrasse und zur Umfahrung der Siedlung im Bereich der Wüflingerstrasse 370 – 410 (als Bundesstrasse vorgesehen), Abklassierung Wüflingerstrasse (kantonaler/regionaler/kommunaler Richtplan)
- RVS-Massnahmen beim Schloss Wülflingen (LSA) zur Dosierung und Steuerung des MIV (RVS-Konzept)
- Sanierung Unfallsschwerpunkt bei der Einmündung der Ein- und Ausfahrtsrampen der Nationalstrasse in die Salomon-Hirzel-Strasse (ASTRA)
- Überdeckung Nationalstrasse (Forderung der Stadt Winterthur).

Entlastungsstrasse nicht
kompatibel mit Stossrichtungen
sGVK

Die Entlastungsstrasse wurde bezüglich ihrer Übereinstimmung mit den Stossrichtungen des sGVK geprüft. Aufgrund der sehr hohen Investitionskosten, der Abhängigkeit zum Ausbau der A1, der aus Sicht des Kantons geringen Realisierungschancen einer Überdeckung der Nationalstrasse sowie der sehr kleinen, kaum wahrnehmbaren Entlastungswirkung auf die Wüflingerstrasse wurde die Entlastungsstrasse zurückgestellt. Für die als Problem erkannte ungünstige Verkehrssituation im Zentrum von Wülflingen fliesst mit der Umgestaltung (Massnahme 13) stattdessen aber ein alternativer Lösungsansatz ins sGVK ein. Eine für alle Verkehrsteilnehmenden optimierte Gestaltung des Kerns von Wülflingen ist denn auch geeignet, die heutigen Verkehrsprobleme im Zentrum grösstenteils und rasch zu beheben. Die Stadt setzt sich stark für dieses Anliegen ein. Die entsprechenden Planungen werden in Kürze aufgenommen – eine Umsetzung ist aufgrund des vorgesehenen breit abgestützten Verfahrens mit Einbezug der Bevölkerung allerdings erst ab 2015 realistisch. Für diesen Zeithorizont können zudem Finanzmittel des Bundes über das AP der 2. Generation beantragt werden. Als Sofortmassnahmen hat der Stadtrat die Verbreiterung einzelner Verkehrsinseln sowie eines Gehweges beim Lindenplatz und die Bewirtschaftung des Parkplatzes beim Frohsinn-Areal als blaue Zone veranlasst. Diese Massnahmen werden bereits in diesem Jahr umgesetzt.

Mit der Streichung der Entlastungsstrasse Wülflingen aus dem kommunalen und regionalen Richtplan können aber andere Planungen zur Aufwertung von Wülflingen vorangetrieben werden (z.B. Arealentwicklungen), da keine Optionsschäden mehr entstehen.

Erschliessungsproblem
Niederfeld nicht gelöst

Das Problem der unbefriedigenden Erschliessung des Industriegebiets Niederfeld ist damit nicht gelöst. Lastwagen müssen nach wie vor über die im

Bereich der Töss enge Wieshof- und die durch das Siedlungsgebiet führende Wässerwiesenstrasse fahren. Mit geeigneten Massnahmen soll verhindert werden, dass Lastwagen über den Lindenplatz zur Autobahn verkehren. Eine Verlängerung der Johannes-Beugger-Strasse als neue Erschliessungsrouten wurde von der Bevölkerung abgelehnt, da die Strasse durch ein Wohnquartier führt. Neu in die Diskussion eingebracht wurde eine neue Verbindung zwischen der Weiachstrasse und der unteren Berenbergstrasse im Bereich der ARA. Diese ist wiederum im Zusammenhang mit dem Taggenbergtunnel zu beurteilen.

- | | |
|---------------------------------|---|
| Massnahmen sGVK | In enger Abhängigkeit zueinander stehen die Massnahmen entlang der Wülflinger- und Salomon-Hirzel-Strasse, insbesondere der Sanierung des Unfallschwerpunkts, der neuen RVS-Anlage und des öV-Hochleistungskorridors. Die entsprechenden Vertiefungsarbeiten werden mit dem sGVK definiert. Mit der Umgestaltung des Zentrums von Wülflingen skizziert das sGVK eine Lösung für das zweite Verkehrsproblem. |
| Vertiefende Studie | Die Situation im Bereich des Autobahnanschlusses (inkl. Taggenbergtunnel und Stauräume für den MIV) sowie die Erschliessung des Niederfelds mit Fokus auf den öffentlichen Verkehr und den Güterverkehr sind in einer separaten, vertiefenden Studie zu klären. Diese Abklärungen sollen parallel mit der Planung der Umgestaltung des Zentrums Wülflingen erfolgen. |
| Abstimmung Siedlung und Verkehr | Im Hinblick auf die weitere Entwicklung des Niederfelds zum Arbeitsplatzstandort gemäss Zukunftsbild ist die Problematik potenzieller oder verschärfter Konflikte in Bezug auf die Abstimmung von Siedlung und Verkehr sorgfältig zu beobachten. Neue Nutzungen sollten weitgehend über den bestehenden Bahnanschluss erschlossen / beliefert werden können, damit möglichst wenig zusätzlicher Schwerverkehr induziert wird. |

Veltheim

- | | |
|--------------------------------------|---|
| Verkehrsberuhigung Bachtelstrasse | Die Bachtelstrasse wird vom Ost-West-Verkehr als Ausweichroute benutzt. Aus diesem Grund wurde sie vor kurzen im Bereich des Quartierszentrums von Veltheim in eine Tempo 30-Zone umgestaltet. Im Rahmen des sGVK resp. der Massnahme „Verkehrsberuhigung Quartierstrassen“ wird eine Ausweitung der Zone mit reduzierter Geschwindigkeit (Bachtel-/Feldstrasse) geprüft. Es müssen jedoch die Abhängigkeiten zum öV-Hochleistungskorridor auf der Wülflingerstrasse berücksichtigt werden. |
|--------------------------------------|---|

Lind

- | | |
|---|--|
| Verkehrsberuhigung Rychenbergstrasse | Im Quartier Lind von Verkehrsproblemen betroffen sind insbesondere die Rychenberg- und teilweise die Haldenstrasse. Auch diese beiden Achsen werden während den Hauptverkehrszeiten als Ausweichroute genutzt. Eine Umgestaltung der Rychenbergstrasse im Gebiet Talacker (Abschnitt Stadlerbis Bäumlirank) ist als Sofortmassnahme im sGVK vorgesehen. Ein entsprechendes Konzept liegt bereits vor und soll ab 2012 realisiert werden. Bei weiteren Planungen auf der Rychenberg- und Haldenstrasse sind neben |
|---|--|

den Anliegen der Bewohner auch die Bedürfnisse der Stadtbusbetriebe zu berücksichtigen, da die Buslinie 10 über die Rychenbergstrasse verkehrt und mit tieferen Beförderungsgeschwindigkeiten an Attraktivität verliert.

Oberwinterthur

Begegnungszone
Quartierzentrum

Auch in Oberwinterthur steht die Verkehrsberuhigung von Quartierstrassen an erster Stelle der Anliegen der Quartierbevölkerung. Im letzten Quartal 2010 wurde bei der Stadt eine Petition für die Einführung einer Begegnungszone auf der Römerstrasse und im Bereich des alten Dorfkerns eingereicht. Das Anliegen wird von der Stadt geprüft, da es auch innerhalb des Quartiers auf Opposition stösst (Gegenpetition).

Ausnahmetransporte
Talackerstrasse

Ein weiteres Problem ist die Versorgungsrouten auf der Talackerstrasse im Abschnitt Frauenfelderstrasse bis Sulzerallee. Grosse und schwere Lastwagen befahren diese Strasse (und beeinträchtigen damit das ganze Quartier), um übergrosse Güter in die Industrie Neuhegi-Grüze zu transportieren. Dies steht im Widerspruch zur angedachten Führung einer Hauptroute für den Veloverkehr, wozu die Aufhebung des bestehenden Niveauübergangs und ein Durchlass unter der Bahn für den Langsamverkehr zu prüfen ist. Die Erschliessung für den Schwerverkehr ist zusammen mit der MIV-Erschliessung Oberwinterthur zu lösen. Entsprechende Vorgaben sind im Massnahmenblatt 14 aufgeführt. Aus Sicht des Quartiers ist eine Verlegung der heutigen Versorgungsrouten auf die neue Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze und allenfalls eine Sperrung der Talackerstrasse für den MIV anzustreben.

Verkehrsberuhigung Talacker-
und Hegistrasse

Eine weitere Petition, die in der zweiten Hälfte 2010 eingereicht wurde, verlangt verkehrsberuhigende Massnahmen im Gebiet zwischen der Frauenfelder- und Hegistrasse. Es wird insbesondere die Einführung einer Tempo 30-Zone auf der Talacker- und Hegistrasse sowie die Einrichtung von Begegnungszonen gefordert. Dieses Begehren wurde von Seiten Stadt zur Prüfung entgegengenommen. Zurzeit wird ein Verkehrsgutachten erstellt.

Hegi

Keine Steuerungs- und
Dosierungsmöglichkeiten

Das Quartier Hegi wird vom Ziel-/Quellverkehr der Stadt Winterthur aus den östlich liegenden Gebieten durchfahren. Die Einfallsachsen Birchwald-/Hegifeldstrasse und Rümikerstrasse sind künftig die einzigen, auf welchen der Stadt auch mit Umsetzung des RVS keine Anlagen zur Dosierung zur Verfügung stehen. Aus diesem Grund sind im sGVK ergänzend zu den im RVS-Konzept von 2006 bereits vorgesehenen Dosierungsanlagen neue Lichtsignalanlagen bei der Einmündung dieser Strassen in die bereits heute überlastete Seenerstrasse zu prüfen. Ein Steuerungs- und Dosierungskonzept für das Quartier Hegi kann aber nur in Abstimmung mit der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze und der Entwicklungsplanung Neuhegi-Grüze erarbeitet werden. Allenfalls erübrigt sich damit eine Dosierung auf der Birchwaldstrasse, weil diese Achse mit Realisierung der Zentrumserschliessung an Attraktivität verliert.

Seen

Verkehrsbelastung
Zentrum

Das hauptsächliche Verkehrsproblem in Seen besteht in der hohen Belastung der Ortsdurchfahrt im Quartierzentrum. Sie ist teilweise hausgemacht, da das Quartier Seen den höchsten Motorisierungsgrad der ganzen Stadt Winterthur aufweist. Das grosse MIV-Verkehrsaufkommen behindert die Busse und lässt keine Attraktivierung des Langsamverkehrs zu. Die langfristige Lösung der Probleme in der Möglichkeit zur Dosierung des MIV ausserhalb des Siedlungsgebiets, damit der Verkehr im Zentrum siedlungsverträglich abgewickelt werden kann. Entsprechende Anlagen an der Kreuzung Tösstal-/Eidbergstrasse sind im RVS und im sGVK vorgesehen.

Senkung MIV-Anteil

Ein zweiter Ansatzpunkt zur Reduktion des MIV-Verkehrsaufkommens im Zentrum von Seen liegt in einer Verschiebung des Modalsplits. Mit einer Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs und der Angebote für den Fuss- und Veloverkehr kann versucht werden motorisierte Binnenfahrten innerhalb der Stadt Winterthur zu vermeiden. Zur Erreichung dieses Ziels werden im sGVK verschiedene Massnahmen vorgeschlagen:

- Umsetzung öV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevard Tösstalstrasse
- Prüfung einer neuen S-Bahnhaltestelle Oberseen
- Prüfung von Quartierbuslinien für die Gebiete Ganzenbüel, Oberseen und nach der Einzonung auch für Gotzenwil;
- Veloschnellroute Mattenbachweg und Sennhofweg;
- neue Anlagen für die Veloparkierung;
- Wegweisung Velorouten und neue Fusswegverbindungen zur direkteren Erreichbarkeit der Quartiere.

Mattenbach

Keine gravierenden
Probleme

Im Quartier Mattenbach wurden in den letzten Jahren bereits einige Verbesserungen der Wohnqualität erreicht. Mit der Verlegung des östlichen Tunnelportals der zu prüfenden Zentrumsumfahrung von Winterthur Mitte (Massnahme MIV 16) aus dem Quartier hinaus ist zudem auch längerfristig nicht mit neuen gravierenden Verkehrsproblemen zu rechnen. Ob aus der Realisierung der Veloschnellroute entlang des Mattenbachs neue Probleme für die Quartierbevölkerung entstehen, ist nach Umsetzung der entsprechenden Massnahmen zu beobachten.

Breite / Vogelsang

Umgestaltung
Breitestrasse

Die Breitestrasse wird durch den Ost-West-Verkehr häufig als Ausweichroute für benutzt. Dabei handelt es sich grösstenteils um Ziel-/Quellverkehr der östlichen Stadtquartiere und nur zum Teil um Durchgangsverkehr aus dem Tösstal. Das Problem dürfte sich mit der angestrebten Entwicklung im urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze und der Realisierung des öV-Hochleistungs-

korridors auf der Zürcher- und Technikumstrasse noch verschärfen. Zur kurzfristigen Verbesserung der Situation ist im sGVK als Sofortmassnahme die Umgestaltung der Breitestrasse vorgesehen, sodass das bestehende Verkehrsregime (Tempo 40) mit baulichen und gestalterischen Massnahmen gewährleistet und die Strasse siedlungsorientierter gestaltet wird. Analog zur Rychenbergstrasse sind bei der anstehenden Ausführungsplanung neben den Anforderungen an die Wohnqualität die Bedürfnisse der Stadtbusbetriebe, da die Buslinie 4 mit tieferen Beförderungsgeschwindigkeiten an Attraktivität verliert.

Zentrumsumfahrung Eine langfristige Entlastung der Quartiere Breite und Vogelsang ist durch die Realisierung der Zentrumsumfahrung Winterthur Mitte zwischen der unteren Vogelsangstrasse und der Grüzefeldstrasse anzustreben.

Blaue Zone
Möttelistrasse Bei der Vertiefung der Teilmassnahmen zur Parkraumplanung und -bewirtschaftung ist zu berücksichtigen, dass die Möttelistrasse trotz ihrer Nähe zur Altstadt derzeit noch nicht in die blaue Zone integriert ist. Die Einführung einer solchen ist dringlich, um den Pendlerverkehr künftig aus dem Quartier fernzuhalten.

Altstadt

Anlieferungs- und
Gewerbeverkehr als
Hauptproblem In der Altstadt und rund um den Bahnhof sind die Anliegen grundsätzlich anderer Art als in den Aussenquartieren. Die grössten Probleme verursachen Anlieferungs- und Gewerbeverkehr.

Rückblick Im Jahr 1973 hat die Winterthurer Bevölkerung eine Initiative angenommen, wonach die gesamte Innenstadt innerhalb des Gevierts St. Georgen-, General Guisan-, Technikumstrasse und Hauptbahnhof (inkl. Museumsstrasse) verkehrsfrei werden sollte. Der Stadtrat erachtete das Volksbegehren aber als nicht umsetzbar und unterbreitete dem Stimmvolk einen Gegenvorschlag zur „Neuumschreibung der verkehrarmen Innenstadt“. Der Unterschied zur Initiative lag darin, dass die Museumsstrasse nicht verkehrsfrei werden sollte. Diese Vorlage wurde knapp abgelehnt, die Initiative zur verkehrsfreien Innenstadt aus dem Jahr 1973 ist damit rechtlich noch gültig. Der Stadtrat hat im März 1999 beschlossen, das ganze Gebiet der Altstadt (begrenzt durch Bahnhofplatz, Stadthausstrasse, General-Guisan-Strasse und Technikumstrasse) als Fussgängerzone zu signalisieren und hat die Initiative damit teilweise erfüllt.

Einschränkung der
Bewilligungen problematisch Gemäss Stadtpolizei sind nur 8% der kontrollierten Zufahrten in die Altstadt widerrechtlich. Eine merkliche Reduktion der Zufahrten könne nur durch eine Reduktion der Anzahl Bewilligungen erreicht werden, die Bewilligungen für Behindertentransporte sind jedoch auf jeden Fall von einer Reduktion ausgenommen. Eine Änderung der Bewilligungspraxis kann nur im Diskurs mit Betroffenen, Interessengemeinschaften und der Politik erreicht werden. Eine weitere Einschränkung der Lieferzeiten ist schwer realisierbar, da das lokale Gewerbe dagegen opponieren wird.

Verkehrskonzept Altstadt Ein „Verkehrskonzept Altstadt“ aus dem Jahr 2010 zeigt Optimierungsmöglichkeiten auf. Die identifizierten Verbesserungspotenziale und mögliche Massnahmen im Rahmen der laufenden Planungen des sGVK, namentlich dem öV-Hochleistungskorridor, sind in Absprache mit der „Arbeitsgruppe Altstadt“ umzusetzen.

Dätt nau / Steig

Unterschiedliche Qualitäten Diese zwei Stadtquartiere weisen unterschiedliche Merkmale auf. Die in den 70-er Jahren erbaute Plattenbausiedlung Steig wurde in einem Realisierungsschritt bei Ausschöpfung der gesamten Nutzung erbaut. Im Gegensatz dazu entwickelt sich das Quartier Dätt nau infolge grösserer Baulandausscheidungen kontinuierlich weiter. Räumlich öffnet sich gegen Nordwesten eine ökologisch wertvolle, zwischen vier Hügeln eingebettete Landschaft. Mit der Richtplanrevision 1998 wurde die Dätt nauerstrasse in diesem Gebiet vorsorglich von der Funktion des durchgehenden Verkehrs zwischen Wülflingen und Dätt nau/Steig entbunden. Es gibt das Begehren aus der Bevölkerung für eine Ausdehnung der Tempo-30 Zone Dätt nau. Die „Steig“ ist mit der Stadtbuslinie 11 und der Regionallinie 660 halbstündlich an die Altstadt und den Hauptbahnhof angebunden. Das Quartier Dätt nau wird feinmaschig mit der Stadtbuslinie 5 im 15 Minuten Takt erschlossen.

Aussenwachten

Verkehrsberuhigung Stadel und Sennhof Die Verkehrsprobleme der Aussenwachten der Stadt Winterthur sind im Vergleich zu den Stadtquartieren deutlich weniger gravierend, mit zwei Ausnahmen:

- In Stadel sollen verkehrsberuhigende Massnahmen geprüft werden. Insbesondere für die Wiesendangerstrasse in Stadel sieht der Richtplan explizit eine siedlungsorientierte Gestaltung vor. Der Stadtrat hat in einem Schreiben an den Ortsverein in Aussicht gestellt, im Jahr 2011 Massnahmen im obigen Sinn zu prüfen.
- In Sennhof wurde eine solche verkehrsberuhigte Zone auf der Linsentalstrasse kürzlich beim Kanton beantragt. Dieser lehnte das Begehren ab, da es sich bei der Linsentalstrasse um eine Kantonsstrasse handelt. Aus Sicht der Stadt Winterthur ist die Verkehrsberuhigung in Sennhof jedoch weiterzuverfolgen.

Eine Verbesserung der öV-Erschliessung der Aussenwachten (z.B. Ricketwil) wird im Rahmen der Massnahme 7 „Verbesserung öV-Erschliessung Quartiere“ geprüft. Die Wirtschaftlichkeit neuer oder verlängerter Linien ist dabei der bestimmende Faktor.

14.7 Abstimmung mit der RWU

| | |
|-----------------------------|--|
| Prozess | <p>Beim sGVK handelt es sich um ein städtisches Planungsinstrument. Vertreter der Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU) waren aber sowohl in die inhaltliche Erarbeitung (als Mitglied der Projektsteuerung, siehe Kapitel 2.1) als auch in das interne Mitberichtsverfahren (Dezember 2010 bis Januar 2011) involviert. Die Nachbargemeinden hatten zudem Einsitz in das Begleitgremium. Die umfassende Abstimmung von städtischen und regionalen Anliegen findet primär im Agglomerationsprogramm Winterthur um Umgebung statt, welches bis Sommer 2011 unter Federführung des Kantons erarbeitet wird und im Herbst 2011 in die öffentliche Vernehmlassung gelangt.</p> |
| Entwicklung | <p>Bezüglich der Entwicklungspotenziale bestehen Differenzen zwischen den zugrunde gelegten Annahmen der Stadt und den Vorstellungen der RWU. Im regionalen Raumordnungskonzept (Regio-ROK) wird ein überproportionales Wachstum der Arbeitsplätze angestrebt mit einer Zielgrösse von ca. 120'000 für die ganze Region. Damit soll langfristig ein im kantonalen Durchschnitt ausgeglichenes Verhältnis zwischen Bevölkerung und Arbeitsplätze entstehen, aufgrund welchem der Pendlerverkehr in andere Regionen nicht übermässig zunehmen soll. Die RWU ist überzeugt, dass ein Grossteil dieses Zuwachses in der Stadt Winterthur selbst abgedeckt werden sollte (+15'000 statt +5'000, siehe auch Kapitel 7.2.7). Umnutzungen von Arbeitsplatzgebieten in Wohngebiete sollten daher nur zurückhaltend erfolgen. Aus Sicht der RWU sind die städtischen Entwicklungsschwerpunkte zudem mit den Gebieten in den Nachbargemeinden abzustimmen, insbesondere in Bezug auf die öV-Erschliessung.</p> |
| Koordination von Massnahmen | <p>Die RWU ist der Meinung, dass die meisten Massnahmen regional besser koordiniert werden müssen. Beispielsweise sind die Nachbargemeinden von stark verkehrserzeugenden Nutzungen in Neuhegi stärker betroffen als die Stadt selbst. Sie erwartet diesbezüglich Lösungen, welche keine Nachteile für die umliegenden Gemeinden bringt (z.B. bei der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze inkl. Güterverkehr, öV-Priorisierung, Positivplanung für stark verkehrserzeugende Nutzungen oder bei der Planung und Umsetzung von RVS-Massnahmen). Insbesondere die Probleme mit dem Ausweichverkehr der A1 sowie über den „Kistenpass“ (Birchwaldstrasse Wiesendangen) und über die Rümikerstrasse (Gemeinde Elsau) Richtung Neuhegi bedürfen einer gemeinsamen Lösung. Auch die Erschliessungsproblematik des Eulachtals, Grüze und Hegi Richtung Autobahn ist koordiniert anzugehen. Eine Verdrängung von Verkehr vom städtischen auf das regionale Strassennetz aufgrund der sGVK-Massnahmen ist nicht erwünscht.</p> |
| Parkierung | <p>Für die RWU fehlen klare Aussagen zum Umgang mit dem ruhenden Verkehr. Die Ausgestaltung der städtischen Abstellplatzverordnung wird voraussichtlich Auswirkungen auf die Nachbargemeinden haben. Die Überarbeitung der städtischen Verordnung wird daher als eine zentrale Massnahme eingestuft.</p> |

15 Weiteres Vorgehen und Ausblick

15.1 Aufgaben und Schwerpunkte 2011

Drei Schwerpunkte 2011 Die Aufgaben der Stadt Winterthur ab dem Jahr 2011 sind in drei Bearbeitungsschwerpunkte zu unterteilen:

Schwerpunkt 1: Projektierung A1-Massnahmen

Ziel:
Baubeginn bis 2014

Erstens müssen die Massnahmen, welche bereits Bestandteil des Agglomerationsprogramms der ersten Generation waren (Priorität A1), planerisch so weit vorangetrieben werden, dass der Spatenstich bis spätestens 2014 erfolgen kann. Dies betrifft 5 Massnahmenpakete (Tabelle 19) und gut 15 Teilmassnahmen resp. Arbeitsschritte (siehe Massnahmenblätter im Anhang A7).

Tabelle 19: Übersicht
Massnahmen Priorität A1

| Nr. | Massnahme |
|-----|--|
| 5 | Umsetzung RVS-Konzept: Busbevorzugung, Sanierung Verlustpunkte öV und Zugänglichkeit von Bushaltestellen |
| 10 | Umsetzung RVS-Konzept: Dosierung und Steuerung MIV |
| 11 | Verkehrsberuhigung Quartiertangenten |
| 32 | Bahnhofplatz Süd (Masterplan Stadtraum Bahnhof) |
| 33 | Gleisquerung 2. Etappe (Masterplan Stadtraum Bahnhof) |

Bundesbeitrag
von ca. 20 Mio.

Falls die Planung und Projektierung der Massnahmen aus dem 1. Agglomerationsprogramm nicht genug schnell voranschreitet, besteht die Gefahr, dass der Bund seinen zugesicherten Beitrag von rund CHF 20 Mio. nicht auszahlt.

Schwerpunkt 2: Vertiefung A-Massnahmen

Ziel:
Kostenschätzung
bis November 2011

Zweitens müssen die mit dem sGVK neu entwickelten und kurzfristigen Massnahmen (Priorität A) soweit vertieft werden, dass bis Ende Jahr 2011 eine Kostenschätzung mit einer Genauigkeit von rund 30% für das AP der 2. Generation vorliegt. Dies betrifft 15 Massnahmenpakete (Tabelle 20) und rund 60 Teilmassnahmen resp. Arbeitsschritte (gem. Massnahmenblätter im Anhang A7).

Tabelle 20: Übersicht
Massnahmen Priorität A

| Nr. | Massnahme |
|-----|--|
| 1 | öV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevards 1. Priorität (Betriebs- und Gestaltungskonzepte) |
| 3 | Aktualisierung und Ergänzung RVS-Konzept |
| 6 | Querung und Umsteigepunkt Grüze |
| 7 | Verbesserung öV-Erschliessung Quartiere |
| 8 | Optimierung Busnetz |
| 12 | Parkraumplanung und -bewirtschaftung |
| 13 | Umgestaltung Zentrum Wülflingen |
| 14 | Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze |
| 21 | Veloparkierung |
| 22 | Veloschnellrouten und Ausbau Velonetz |
| 23 | Veloquerung Nord (Masterplan Stadtraum Bahnhof) |
| 24 | Veloverleih-System |
| 34 | Personenunterführung Nord (Masterplan Stadtraum Bahnhof) |
| 35 | Bahnhofzugang West (Rudolfstrasse) (Masterplan Stadtraum Bahnhof) |
| 36 | Verbesserung Zugang und Aufwertung Bahnhöfe (schwerpunktmässig im urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze) |

Höhe der Kosten
verbindlich

Erfahrungen aus der letzten Generation der Agglomerationsprogramme zeigen, dass die Höhe der erstmals beim Bund eingegebenen Kosten später nur schwer korrigiert werden kann. Es liegt daher im Interesse der Stadt Winterthur, die Kostenschätzungen für obige Massnahmen so genau wie möglich vorzunehmen.

Priorität bei grossen
und teuren Massnahmen

Für einzelne der (Teil-)Massnahmen liegen solche Kostenschätzungen bereits vor (z.B. Verlängerung der Buslinie 5, Veloparkierung, Veloquerung, Beruhigung Quartierstrassen, Personenunterführung Nord). Für alle anderen Massnahmen sind diese noch zu erarbeiten. Den grössten Aufwand dürfte dies für die Massnahme GV 1 „öV-Hochleistungskorridor und Urban

Boulevards 1. Priorität“, öV 6 „Querung und Umsteigepunkte Grüze“ sowie die Massnahmen MIV 13 „Umgestaltung Zentrum Wülflingen“ und MIV 14 „Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze“ verursachen, da dazu noch Vertiefungsstudien notwendig sind. Diese Arbeiten sollten mit höchster zeitlicher Priorität angegangen werden. Eine Konzeptvertiefung für den öV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevard zwischen Töss und Neuhegi-Grüze wurde von der Stadt bereits in Auftrag gegeben. Entsprechende Ausschreibungen sind auch für die Machbarkeitsabklärungen der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze in Vorbereitung. Für die anstehenden Planungen im Bereich Neuhegi-Grüze (v.a. Zentrumserschliessung und Querung Grüze) ist eine enge Abstimmung mit den Arbeiten im Zusammenhang mit der Planungszone Neuhegi vorzusehen.

Schwerpunkt 3: Vertiefung, Projektierung und Umsetzung A2-Massnahmen

Ziel:
Umsetzung bis 2014

Drittens müssen auch die mit dem sGVK neu entwickelten Sofortmassnahmen (Priorität A2) geplant, projektiert und bezüglich der Finanzierung gesichert werden, sodass eine Umsetzung bis 2014 möglich ist. Dies betrifft 4 Massnahmenpakete (Tabelle 21) und rund 15 Teilmassnahmen resp. Arbeitsschritte (siehe Massnahmenblätter im Anhang A7).

Tabelle 21: Übersicht
Massnahmen Priorität A2

| Nr. | Massnahme |
|-----|------------------------------------|
| 2 | Mobilitätsmanagement |
| 20 | Optimierung Velonetz |
| 30 | Optimierung und Ausbau Fusswegnetz |
| 31 | Beruhigung Quartierstrassen |

Rasche Umsetzung ausserhalb
Agglomerationsprogramm

Eine möglichst rasche Umsetzung dieser Massnahmen ist im Hinblick auf die Gesamtwirkung des sGVK anzustreben. Es macht daher keinen Sinn, den Umsetzungshorizont auf die Zeiträume des Agglomerationsprogramms der 2. Generation abzustimmen, da eine finanzielle Beteiligung des Bundes nicht vor 2015 möglich wäre. Da diese Massnahmen im Vergleich zu den A-Massnahmen eher günstiger sind, ist eine alleinige Finanzierung durch die Stadt tragbar. Diese Massnahmen können im Agglomerationsprogramm der 2. Generation aber als Vor- oder Eigenleistung angerechnet werden und sind damit in der Beurteilung der Gesamtwirkung durch den Bund mitberücksichtigt. Damit steigen die Chancen für einen höheren Beitragssatz an die teilweise teuren A-Massnahmen. Die Beruhigung von ausgewählten Quartierstrassen wurde bereits im ersten Agglomerationsprogramm aufgrund der beschränkt lokalen Wirkungen als Eigenleistung verlangt.

15.2 Erarbeitung Agglomerationsprogramm der 2. Generation

Aufteilung AP 2.G. ZH

Der Kanton erarbeitet in der ersten Hälfte des Jahres 2011 die Agglomerationsprogramme der 2. Generation. Dieses ist aufgeteilt in ein Gesamt-AP über den ganzen Kanton, welches die grundsätzlichen Stossrichtungen bei der Abstimmung Siedlung und Verkehr, ein Zukunftsbild über den ganzen Kanton und Massnahmen mit überregionaler Wirkung enthält. Daneben gibt es AP's zu den einzelnen Teilagglomerationen, welche die detaillierte Analyse des Handlungsbedarfs, konkretisierte Zukunftsbilder und die priorisierten Massnahmen enthalten. Für die Stadt Winterthur wird zurzeit unter Federführung des Kantons zusammen mit der Region und mit den umliegenden Gemeinden ein solches Agglomerationsprogramm der 2. Generation erarbeitet. Auf Stadtgebiet bildet das vorliegende sGVK 2010 die Basis.

Überführung sGVK
in AP 2.G. für den Teilraum
Winterthur

Das vorliegende städtische Gesamtverkehrskonzept wird in das Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung eingearbeitet. Auf Basis der darin ausgewiesenen Ergebnisse werden die vom Bund verlangten Bestandteile des Agglomerationsprogramms der 2. Generation formuliert. Da sich die Arbeiten am sGVK von Beginn weg an den entsprechenden Weisungen des ARE orientiert haben, dürfte die Überführung der einzelnen Themen mit wenig Aufwand möglich sein. Die zentrale Aufgabe wird die Abstimmung der Inhalte zwischen sGVK mit den Bedürfnissen aus den umliegenden Gemeinden sein.

Beitrag der Stadt Winterthur

Die Federführung für das Agglomerationsprogramm der 2. Generation liegt beim Amt für Verkehr des Kantons Zürich. Die Stadt Winterthur wird bei der Erarbeitung einen massgebenden Beitrag leisten müssen, einerseits mit der Teilnahme an Sitzungen und Diskussionen und andererseits in der Bereitstellung der benötigten Grundlagen, insbesondere der Kostenschätzungen wie in Kapitel 15.1 beschrieben.

Anpassung regionale Richtpläne

Das sGVK bildet auch eine Grundlage für die laufende Gesamtüberarbeitung der regionalen Richtpläne. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms werden die Verkehrsvorhaben in einen Zusammenhang mit Zielen betreffend Siedlungs- und Landschaftsentwicklung gestellt. Mit der Festlegung der einzelnen Vorhaben im kantonalen, regionalen oder kommunalen Richtplan wird letztlich die für eine Realisierung notwendige planungsrechtliche Grundlage dafür geschaffen. Das Mitwirkungsverfahren für die laufende Gesamtüberarbeitung des regionalen Richtplans findet voraussichtlich im Jahr 2013 statt.

15.3 Monitoring und Controlling

| | |
|----------------------------------|---|
| Überprüfung Wirksamkeit sGVK | Zwecks Vertiefung und Überprüfung der Massnahmen aus dem sGVK wird der Aufbau eines Monitoring- und Controllingsystems in der Stadt Winterthur vorgeschlagen. Dieses umfasst die Festlegung von konkreten Zielwerten und die Messung bzw. Erhebung von quantitativen und qualitativen Indikatoren. |
| Datenerhebung | Unter einem Monitoring wird die laufende und systematische Erhebung bestimmter, von einem Zielsystem abgeleiteter, Indikatoren zur Verfolgung einer Entwicklung verstanden. Dadurch können ein Zielzustand und darauf abgestimmte Massnahmen festgelegt und Veränderungen sichtbar gemacht werden. Problematische Entwicklungen werden frühzeitig erkannt. |
| Beurteilung Entwicklung | Im Rahmen des Controllings werden die durch das Monitoring bereitgestellten Daten bewertet und interpretiert. Aufgrund der Ergebnisse des Controllings lässt sich analysieren, ob die effektive Entwicklung den Zielvorgaben entspricht (Soll-Ist-Vergleich). Zeichnet sich eine Divergenz ab, können entsprechende Steuerungsmassnahmen ergriffen werden. |
| Abstimmung mit Kanton | Die zu erhebenden Daten sind mit den Anforderungen des im Aufbau befindlichen kantonalen Gesamtverkehrscontrollings abzustimmen. Die Grundlagen sind in der zweiten Hälfte des Jahres 2011 zwischen der Stadt Winterthur und dem Amt für Verkehr abzusprechen. |
| Koordination mit anderen Städten | Die mitunterzeichnenden Städte der Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität (Basel, Bern, Luzern, St. Gallen, Zürich und Winterthur) haben bereits ein gemeinsames Projekt in diesem Sinne lanciert. Ziel ist der Aufbau eines gemeinsamen Monitoring- und Controllingsystems, welches die städtischen Entwicklungen im Bereich Mobilität erfasst und beurteilt sowie ein Art Benchmark der beteiligten Städte im Verkehrsbereich ermöglichen soll. |

15.4 Ausblick und Zuständigkeiten

| | |
|---------------------------|---|
| Viele anstehende Arbeiten | Aus dem sGVK und im Hinblick auf das AP der 2. Generation ergeben sich zahlreiche neue Aufgaben für die Stadt Winterthur. Die kommenden Jahre werden aufgrund der anstehenden Planung und Projektierung der vorgeschlagenen Massnahmen sehr arbeitsintensiv. Die Arbeiten für die Planung der Massnahmen bleiben auch nach der ersten Umsetzungswelle der Sofortmassnahmen bis 2014 umfangreich. Aufgrund dessen, dass der Baubeginn für zahlreiche A-Massnahmen bis 2018 stattfinden sollte, ist auch nach 2014 mit zahlreichen Aufgaben im Bereich Verkehrsplanung zu rechnen. Auch das vorgeschlagene Monitoring und Controlling erfüllt seinen Zweck nur, wenn die Erhebung der Daten in den festgelegten Intervallen |
|---------------------------|---|

erfolgt. Vor dem Hintergrund dieser zusätzlichen Arbeiten sind die personellen und finanziellen Ressourcen zu überprüfen.

Ressourcenplanung

Parallel zum Verabschiedungsprozess des sGVK klärt das Amt für Städtebau ab, wie sich die Planung und Umsetzung der sGVK-Massnahmen auf den Finanzhaushalt der Stadt auswirken wird.