

Protokollauszug vom

29.05.2019

Departement Bau / Amt für Städtebau; Departement Kulturelles und Dienste / Stadtentwicklung:
Ergebnisse Testplanung «Räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040»: Zustimmung
Kenntnisnahme, Veröffentlichung Synthesebericht und Festlegung weiteres Vorgehen

IDG-Status: teilweise öffentlich

SR.19.381-1

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Vom Synthesebericht der Testplanung «Räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040» vom Mai 2019 gemäss Beilage wird zustimmend Kenntnis genommen.

2. Das Departement Bau, Amt für Städtebau und das Departement Kulturelles und Dienste, Stadtentwicklung, werden beauftragt, über das Ergebnis der Testplanung im Rahmen einer Medienkonferenz am Donnerstag, 6. Juni 2019 zu informieren. Die Medienmitteilung gemäss Beilage wird genehmigt.

3. Das Departement Bau, Amt für Städtebau und das Departement Kulturelles und Dienste, Stadtentwicklung, werden beauftragt, die Ergebnisse der Testplanung mit der Veröffentlichung des Syntheseberichts und in Form einer Ausstellung (Eröffnung am 6. Juni 2019) einer breiten Bevölkerung zugänglich zu machen. Im Sinne eines Echoraumes sollen alle Interessierten in diesem Rahmen die Möglichkeit haben, sich zu den Erkenntnissen der Testplanung zu äussern.

4. Das Amt für Städtebau wird beauftragt, eine Weisung an den Grossen Gemeinderat zum Projekt «räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040» zur Finanzierung der Phase 2 zu erarbeiten.

5. Die festgelegte Obergrenze zur Feinbudgetierung der Erfolgsrechnung 2020 gemäss SR.19.191-1 vom 10. April 2019 wird in der Produktgruppe Städtebau aufgrund des Projekts «räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040» um Fr. 160'000 auf Fr. 8'246'505 erhöht.

6. Das Departement Bau, Amt für Städtebau und das Departement Kulturelles und Dienste, Stadtentwicklung, werden vorbehältlich der rechtskräftigen Finanzierung gemäss Ziffer 4 und 5 beauftragt, gestützt auf die Resultate der Testplanung (Phase 1) die Vergabe eines Auftrages an das

Team BerchtoldKrass space&options, zusammengesetzt aus den Büros BerchtoldKrass space&options, Urban Catalyst Studio, mrs partner AG und sotomo GmbH, für die Ausarbeitung der räumlichen Entwicklungsperspektive Winterthur 2040 dem Stadtrat separat zu beantragen.

7. Dieser Beschluss wird gestützt auf Ziffer 2 und 3 am Donnerstag, 6. Juni 2019 veröffentlicht.

8. Mitteilung (inkl. Synthesebericht der Testplanung) an: Departement Kulturelles und Dienste, Stadtentwicklung; Departement Finanzen, Finanzamt; Departement Bau, Amt für Städtebau, Baupolizeiamt, Fachstelle öffentliches Beschaffungswesen, Tiefbauamt, Finanzen und Dienste; Departement Schule und Sport; Departement Sicherheit und Umwelt, Umwelt- und Gesundheitsschutz; Departement Soziales; Departement Technische Betriebe, Stadtbuss, Stadtgrün, Stadtwerk; Kommunikation; Finanzkontrolle.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:



A. Simon

Begründung:

1. Ausgangslage

Der Stadtrat hat das Amt für Städtebau am 12. April 2017 (SR.17.328-1) beauftragt, ein Testplanungsverfahren zur Erarbeitung einer räumlichen Entwicklungsperspektive Winterthur 2040 durchzuführen. Dieser Auftrag wurde in einer Co-Leitung aus Amt für Städtebau und Stadtentwicklung umgesetzt. Während des gesamten Prozesses war die «stadinterne Arbeitsgruppe», ein eigens für das Projekt gebildeter Zusammenschluss zahlreicher Kaderleute aus allen sieben Departementen sowie der Stadtkanzlei, eng eingebunden. Der Stadtrat hat die Zwischenresultate im Rahmen von zwei Stadtratsseminaren sowie einer Donnerstagssitzung diskutiert.

Die Testplanungsphase ist mit dem vorliegenden Synthesebericht abgeschlossen. Er dokumentiert die wesentlichen Erkenntnisse der beiden beauftragten Teams sowie die wichtigsten Ansätze, welche als Grundlagen für die Ausarbeitung der Entwicklungsperspektive dienen.

2. Vorhabenplanung / Legislaturprogramm 2018 – 2022 / Klimawandel

Das Projekt für die räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040 ist in der Vorhabenplanung des Stadtrates (SR.19.238-2) vom 17. April 2019 enthalten. Das Legislaturprogramm 2018-2022 enthält zudem verschiedene Massnahmen, die raumplanerische Implikationen haben und in enger Abstimmung zum angestossenen Projekt umzusetzen sind:

Massnahmen aus dem Schwerpunkt «Kultur- und Bildungsstadt»

- KB.4.10 Erarbeitung Masterplan «Bildungscampus Winterthur»
- *Massnahmen aus dem Schwerpunkt «Urbanität und Lebensqualität»* UL.19.52 Aufwertung öffentlicher Räume
- UL.19.54 Weiterentwicklung von Arealen strategischer Bedeutung
- UL.19.55 Erarbeitung von Masterplänen für städtische Bahnhofsareale
- UL.19.57 Erarbeitung von Instrumenten zur Verankerung städtebaulicher Qualitäten (z.B. Hochhauskonzept)
- UL.19.59 Erarbeitung städtebaulicher Grundlagen hinsichtlich der zunehmenden Hitzebelastung im urbanen Raum

Massnahmen aus dem Schwerpunkt «Mobilität und Energie»

- ME.12.30 Erarbeiten eines Konzepts «Stadthausstrasse ohne Durchgangsverkehr»
- ME.14.36 Erwirken des Ausbaus der Autobahnumfahrung

Die Koordination zwischen dem Projekt Entwicklungsperspektive Winterthur 2040 und den obgenannten Massnahmen stellt eine Herausforderung dar.

Betreffend der Massnahme UL.19.59 soll unter der Federführung der Fachstelle Umwelt im Departement Sicherheit und Umwelt über einen in Vorbereitung befindlichen SR-Antrag das Projekt «Anpassung der Stadt Winterthur an den Klimawandel» lanciert werden. Gemäss diesem SR-Antrag ist es wichtig, gemeinsame, departementsübergreifende Positionen in einem Grundsatzpapier zur Klimaanpassung zu entwickeln, damit die Ziele der Anpassung an den Klimawandel in Konzepten wie z.B. im städtebaulichen Rahmenplan, in der Freiraumstrategie, in der Strategie Umwelt oder in der räumlichen Entwicklungsperspektive «Winterthur 2040» sinnvoll abgebildet bzw. verankert werden können. Es ist vorgesehen, das Projekt mit drei Teilprojekten umzusetzen:

- Gemeinsame Entwicklung des städtischen Grundsatzpapiers: Vision, Ziele, Umsetzung
- Grundlagen erarbeiten
- Pflichtenheft für Fachstelle Anpassung 2020 erstellen

Im Rahmen der drei Teilprojekte sollen regelmässig sogenannte «Keyplayer»-Sitzungen durchgeführt werden. Zu den Keyplayern gehören auch die Verantwortlichen für das Projekt «räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040».

Die übergeordneten fachlichen/planerischen Grundlagen - erarbeitet von Bund und einigen Kantonen – liegen bei der Fachstelle Umwelt vor. Die Projektbeteiligten haben somit bereits Zugriff auf diese Unterlagen. Die Hauptarbeit des Teilprojektes «Grundlagen erarbeiten» besteht in der Auswertung und in einer Auswahl, welche Inhalte für «Winterthur 2040» relevant sind. Die Grundlagen sollen so aufbereitet werden, dass den ausführenden Fachstellen spezifische Tools für Winterthur zur Verfügung gestellt werden können.

Um sicher zu stellen, dass die Synergien zwischen den beiden Projekten «Anpassung an den Klimawandel» und «Winterthur 2040» optimal genutzt werden können, sind Vertreterinnen und Vertreter der Fachstelle Umwelt - unabhängig von den «Keyplayer»-Sitzungen - in der stadttinternen AG zu Winterthur 2040 bzw. in der fachspezifischen Arbeitsgruppe Freiraum vertreten. Damit können Doppelspurigkeiten vermieden werden und es ist gewährleistet, dass die relevanten Informationen und Grundlagen beiden Bearbeitungsteams rechtzeitig zur Verfügung stehen.

3. Ergebnisse der Testplanung

Mit dem Abschluss des Testplanungsverfahrens ist ein wichtiger Meilenstein erreicht. Die Resultate bestätigen aus Sicht des Begleitgremiums, dass es vielversprechende Ansätze gibt, um das prognostizierte Wachstum von Winterthur nachhaltig und stadtverträglich bewältigen zu können.

Es liegt in der Natur eines solchen Verfahrens, dass die Themen nicht vertieft und abschliessend bearbeitet werden können. Gleichwohl liegen nun zahlreiche Erkenntnisse für den nächsten Arbeitsschritt in der Phase 2, die Ausarbeitung der räumlichen Entwicklungsperspektive Winterthur 2040, vor. Als Hauptinhalte zur Bearbeitung in der anstehenden Vertiefungsphase wurden folgende vier Ansätze aus der Testplanung ausgewählt.

3.1 Zukünftige Siedlungsstruktur

Winterthur soll sein **urbanes Profil** in einem neu definierten Kernbereich, der als urbanes Rückgrat bezeichnet wird, stärken. Dieses dichte, nutzungsgemischte Rückgrat liegt in der zentralen Talachse und zieht sich von Töss bis nach Oberwinterthur. Es kann als konsequente Weiterentwicklung der bipolaren Stadt gesehen werden. Gleichzeitig sollen die um Ankerpunkte, wie historische Ortskerne oder Bahnhaltestellen, gewachsenen Quartiere gestärkt werden. Die **starken Quartiere** sollen ein «gutes Leben in der Stadt» ermöglichen. Die grossen Potenziale dieses angedachten Zielbildes müssen im Rahmen der Weiterbearbeitung präzisiert, vertieft und quantifiziert werden.

3.2 Vielfältige Grün- und Freiräume

Die Landschaft soll als eigenständiger Raum gedacht und als Infrastruktur der Zukunft betrachtet werden. Aus dieser Sichtweise resultieren im Wesentlichen die zentralen Elemente **«Regiopark»** (äussere Landschaft) und **«grün-grau-blaues Netz»** (innere Landschaft). Die innerstädtischen Leitstrukturen dieses Netzes aus Freiräumen (grün), Strassen (grau) und Fluss-/Bachläufen (blau) sollen eine hohe Aufenthaltsqualität im bebauten Raum und durchgängige Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr bieten. Die beiden Bestandteile sind gemäss Konzeptidee über den **«Stadttrandpark»** - einen Stadtpark neuen Typs – miteinander verknüpft. Die Aussagen zu den definierten drei Hauptelementen müssen im Rahmen einer Weiterentwicklung kritisch überprüft, vertieft und plausibilisiert werden.

3.3 Zukunftsfähige Mobilität

Im Zentrum der Überlegungen zur Mobilität steht die konsequente Umsetzung bzw. Weiterentwicklung des städtischen Gesamtverkehrskonzepts sGVK (GGR-Nr. 2011-082 vom 3. Oktober 2011). Grundsätzlich sollen die beschränkten Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr (MIV) prioritär Nutzendengruppen zur Verfügung stehen, welche darauf angewiesen sind (Gewerbetreibende, Handwerkerinnen resp. Handwerker usw.). Für die Erschliessung der Stadt wird ein **«Achsen-Kammern-Prinzip»** vorgeschlagen. In diesem System würde der Ausbau der Nationalstrasse A1 zur Qualitätssteigerung in der Stadt genutzt. Dabei bliebe der Rand des Stadtzentrums von allen Seiten bzw. Kammern aus gut erreichbar, während die Zentrumsdurchfahrt für den MIV erschwert würde. Um Schleichverkehr zu unterbinden, müsste die Verkehrsführung

in den einzelnen Kammern neu organisiert werden. Die Massnahmen haben zum Ziel, den Verkehr auf dem begrenzten Raum der Hauptverkehrsachsen, die durch den «Talboden» verlaufen, so effizient wie möglich zu organisieren. Die Priorität soll auf hohen Personen- statt Fahrzeugdurchsatz gelegt werden. Im Rahmen der Weiterbearbeitung ist die Machbarkeit des Systems und eine etapierte Umsetzung vertieft zu prüfen. Dabei ist die Funktionsfähigkeit des gesamten Verkehrsnetzes zu beachten.

3.4 Arbeiten in der Zukunft

Winterthur soll eine eigene Kultur der Wissensproduktion entwickeln und versuchen, eine «zweite Gründerzeit» zu initiieren. Zur Erreichung dieser Ziele ist unter anderem das Potenzial der ZHAW zu forcieren und es müssen passende Standorte entwickelt werden. Es wird vorgeschlagen, das «urbane Gebiet» auszuweiten, und dort dank grösserer Nutzungsvielfalt, Nutzungsdichte und mehr Aufenthaltsqualität, neue Standortqualitäten zu schaffen. Die verschiedenen Arbeitsplatzgebiete sollen eigene Profile entwickeln und gut in die Stadt eingebunden sein, um so das urbane Arbeiten bzw. die Produktion der Zukunft zu befördern. Damit soll ein Nährboden für neue Arbeitsformen und Innovationen gefördert werden. Diese und weitere Ideen, wie die Schaffung neuer gemischt genutzter Gebäude-Typologien, welche das Arbeiten und Produzieren in der Zukunft ermöglichen, sind im Rahmen der Vertiefung zu präzisieren.

4. Weiteres Vorgehen

Zur Findung der beiden Teams wurde 2017 ein selektives Verfahren durchgeführt. Es haben sich 17 Teams beworben und 13 Teams haben damals die Eignungskriterien erfüllt und wurden zur Auswertung zugelassen. Für die zweite Runde haben sich dann fünf Teams qualifiziert und mit Verfügung vom 15. August 2017 (BAU.17.308-1) hat der Vorsteher des Departementes Bau den Zuschlag an die beiden Teams erteilt. Beide Testplanungsteams haben viele wertvolle Inputs geliefert und Stossrichtungen für die nachfolgende Arbeitsphase erarbeitet. Da die Ansätze des Teams BerchtoldKrass, zusammengesetzt aus den Büros BerchtoldKrass space&options, Urban Catalyst Studio, mrs partner AG und sotomo GmbH, in den meisten Themenfeldern als vielversprechender beurteilt wurden, sollen diese Büros mit der Ausarbeitung der «räumlichen Entwicklungsperspektive Winterthur 2040» beauftragt werden. Die Vergabe ist Gegenstand eines separaten Antrages an den Stadtrat. Der Auftrag muss sodann in enger Abstimmung mit der stadtinternen Arbeitsgruppe und damit mit allen städtischen Abteilungen und Bereichen, welche sich direkt oder indirekt mit räumlichen Themen beschäftigen, ausgeführt werden. Die Rolle der in der Arbeitsgruppe vertretenen Fachleute wird noch zentraler als im bisherigen Prozess.

Aufgrund der Auswertung der Testplanungsergebnisse wurden für die anstehende Phase 2 folgende Vertiefungsthemenfelder definiert:

- Siedlung: Urbanes Rückgrat / starke Quartiere
- Quartiere: Identität/sozialräumliche Überlegungen
- Quartiere: Platz für neue öffentliche Bauten
- Freiraum
- Mobilität
- Arbeiten: Zukunft Industriegebiete
- Arbeiten: Bildung und Gesundheit
- Infrastrukturplanung: Ver- und Entsorgung

Diese Einteilung wurde im Interesse einer effizienten Bearbeitung gewählt. Da die Themen in unterschiedlicher Stärke miteinander verknüpft sind, fliessen sie in der räumlichen Entwicklungsperspektive wieder zusammen. Gewisse Themen, wie beispielsweise die Anpassung an den Klimawandel, werden nicht in einer eigenen thematischen Arbeitsgruppe bearbeitet, da es sich um eine typische Querschnittaufgabe handelt (vgl. Kapitel 2). Ergänzend zur bisherigen stadtinternen Arbeitsgruppe wurde für jedes der genannten Vertiefungsthemen im Frühjahr 2019 eine kleinere fachspezifische Arbeitsgruppe gebildet. Durch eine enge inhaltliche Zusammenarbeit zwischen den Arbeitsgruppen und den einzelnen Fachbüros des Bearbeitungsteams wird sichergestellt, dass die räumlich relevanten Themen und das vorhandene stadtinterne Wissen in die Entwicklungsperspektive einfliessen.

5. Produkt räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040

Die bis im Frühsommer 2020 zu erarbeitende Entwicklungsperspektive soll ein für die Verwaltung verbindliches Dokument werden. Der Anspruch an das Produkt ist es, eine Balance zwischen Öffentlichkeitswirksamkeit und fachlichem Anspruch zu finden. Mit diesem Ziel soll das attraktiv gestaltete Dokument klare Kernbotschaften, Visionen und Haltungen formulieren. Zudem wird es prägnante, pointierte Visualisierungen von Kernelementen bzw. Leitgedanken und Plandarstellungen für die zentralen Strategiefelder beinhalten. Damit die Entwicklungsperspektive über das Verwaltungshandeln konsequent umgesetzt werden kann, ist im Strategiedesign die politische Realität wechselnder Exekutiven zu berücksichtigen. Diesbezügliche Anforderungen an das Endprodukt werden in Zusammenarbeit mit der Stadtkanzlei im Rahmen der Vertiefungsphase konkretisiert.

6. Finanzielles

Die Gesamtkosten zum Teilprojekt Ausarbeitung der räumlichen Entwicklungsperspektive Winterthur 2040 (Phase 2) belaufen sich auf Fr. 482'000. Die Gesamtkosten verteilen sich auf die Jahre 2019 / 20 sowie auf die Produktgruppen Städtebau und Stadtentwicklung. Die nicht eingestellten Planungskosten erhöht die Obergrenze zur Feinbudgetierung der Produktgruppe Städtebau um Fr. 160'000 auf Fr. 8'246'000.

Produktgruppe	Budget 2019	Rahmenbudget 2020	Total 2019 / 20
PG Stadtentwicklung: Teil allgemein	Fr. 40'000	Fr. 0	Fr. 40'000
PG Stadtentwicklung: Arbeitsplatzgebiete	Fr. 70'000	Fr. 0	Fr. 70'000
PG Städtebau	Fr. 110'000	Fr. 100'000	Fr. 210'000
Bereits eingestellte Planungs- werte	Fr. 220'000	Fr. 100'000	Fr. 320'000
PG Städtebau Antrag: Erhöhung der Obergrenze zur Feinbudget- ierung 2020, SR.19.191-1		Fr. 160'000	Fr. 160'000
Total Kosten	Fr. 220'000	Fr. 260'000	Fr. 480'000

Das Teilprojekt Testplanung als Grundlage für eine räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040 (Phase 1) wird mit Kosten von rund Fr. 310'000 im Jahr 2019 abgeschlossen. Dieses Teilprojekt wurde ebenso durch die obigen Produktgruppen geleitet und finanziert.

7. Kommunikation

Der Synthesebericht wird am 6. Juni im Rahmen einer Medienkonferenz mit Stadtpräsident Michael Künzle und Stadträtin Christa Meier veröffentlicht und präsentiert.

Gleichenfalls wird im Superblock eine Ausstellung zum Testplanungsprozess, zu den wichtigsten Erkenntnissen sowie zum geplanten weiteren Vorgehen eröffnet. Die Eröffnung findet exklusiv für geladene Gäste statt, darunter alle Mitglieder des Grossen Gemeinderates. Die interessierte Bevölkerung erhält im Kontext dieser Ausstellung während ca. 30 Tagen auf verschiedenen Kanälen die Gelegenheit, sich im Sinne eines Echoraums zu den präsentierten Resultaten aus der Testplanung zu äussern. Dazu werden Möglichkeiten vor Ort sowie digitale Werkzeuge angeboten. Zusätzlich gibt es Führungen durch die Ausstellung und eine Veranstaltung mit den beiden Testplanungsteams.

Es ist geplant, die Aufsichtskommission und die Bau- und Betriebskommission der Grossen Gemeinderates, voraussichtlich kurz vor oder kurz nach den Sommerferien über die Synthese zur Testplanung und das weitere Vorgehen vertieft zu informieren.

Die Kommunikation zur Veröffentlichung des Endprodukts räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040 (voraussichtlich im Frühsommer 2020) wird während des Erarbeitungsprozesses in Absprache mit der Kommunikation Stadt Winterthur geplant.

8. Veröffentlichung

Beschluss, Begründung und der Synthesebericht zur Testplanung werden am Donnerstag, 6. Juni 2018 veröffentlicht.

Beilagen:

- Synthesebericht Testplanungsverfahren räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040, Mai 2019
- Medienmitteilung
- Verfügung BAU.17.308-1 vom 15. August 2017
- SR.17.328-1 vom 12. April 2017

Der Stadtrat

Pionierstrasse 7
8403 Winterthur

An die Präsidien der Aufsichtskommission (AK) und der Bau- und Betriebskommission (BBK)

29. Mai 2019 SR.19.381-1

Ergebnisse Testplanung «Räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040»

Sehr geehrter Herr Helg

Sehr geehrter Herr Gross

Am Donnerstag, 6. Juni 2019 informieren wir die Medien über die Ergebnisse der Testplanung. Gleichzeitig werden wir am Abend eine Ausstellung zur Testplanung «Räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040» im Superblock eröffnen. Die Ausstellung dauert bis am 4. Juli 2019 und wird gleichentags abgebaut, weil die Räumlichkeiten im Anschluss anders genutzt werden. Wir würden uns freuen, wenn Sie ganz persönlich, oder mit Ihren Kommissionen oder mit anderen Gästen, Zeit finden würden, um die Ausstellung zu besuchen. Herr Adrian Guntli, Projektleiter beim Amt für Städtebau, steht Ihnen für eine Organisation und Betreuung gerne zur Verfügung (Tel. 052 267 54 65; Mail adrian.guntli@win.ch). Als Beilage erhalten Sie den Entwurf der Medienmitteilung. Wir bitten Sie, diese bis am 6. Juni 2019 vertraulich zu behandeln.

Mit freundlichen Grüssen

Im Namen des Stadtrates

Der Stadtpräsident:



M. Künzle

Der Stadtschreiber:



A. Simon

Beilage:

- Entwurf Medienmitteilung
- Informationsflyer «Winterthur weiterbauen – Einblick in die Ideenwerkstatt»

Räumliche Entwicklungsperspektive

WINTERTHUR 2040

SYNTHESEBERICHT TESTPLANUNG
MAI 2019

INHALTSVERZEICHNIS

1.	MANAGEMENT SUMMARY	3
2.	EDITORIAL	5
3.	AUSGANGSLAGE	6
3.1	<i>Anlass des Verfahrens</i>	
3.2	<i>Gewähltes Verfahren</i>	
3.3	<i>Auftrag an die Teams</i>	
3.4	<i>Beteiligte am Workshopverfahren</i>	
4.	GRUNDLAGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN	11
5.	BEITRÄGE DER BEIDEN TEAMS	14
5.1	<i>Wichtigste Aussagen und Erkenntnisse Team Berchtoldkrass</i>	
5.2	<i>Wichtigste Aussagen und Erkenntnisse Team Hosoya Schaefer</i>	
6.	VERGLEICHENDE BETRACHTUNG DER WICHTIGSTEN ELEMENTE/SYNTHESE	41
6.1	<i>Zukünftige Siedlungsstruktur</i>	
6.2	<i>Vielfältige Grün- und Freiräume</i>	
6.3	<i>Zukunftsfähige Mobilität</i>	
6.4	<i>Arbeiten in der Zukunft</i>	
7.	ERKENNTNISSE AUS DEN STADTWERKSTÄTTEN DES FORUMS ARCHITEKTUR	49
8.	WEITERES VORGEHEN	52
8.1	<i>Vertiefungsthemen</i>	
8.2	<i>Echoraum für die Bevölkerung</i>	
8.3	<i>Dokument Winterthur 2040</i>	

29. Mai 2019

Herausgeber:

Stadtentwicklung Winterthur
Amt für Städtebau Winterthur

Grundlagen:

Team Berchtoldkrass (BK)
Team Hosoya Schaefer (HS)

Abbildungen Teams:

© Team Berchtoldkrass
© Team Hosoya Schaefer

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

1. MANAGEMENT SUMMARY

Als Grundlage zur Erarbeitung der «räumlichen Entwicklungsperspektive Winterthur 2040», einer kohärenten langfristigen Strategie, welche alle relevanten raumwirksamen Themen beinhalten soll, hat die Stadt Winterthur ein Testplanungsverfahren durchgeführt. Ein breit abgestütztes Begleitgremium diskutierte und bewertete die Beiträge von zwei interdisziplinären Teams im Rahmen von vier Workshops zwischen Dezember 2017 und November 2018. Eine zentrale Rolle im Gremium kam der eigens gebildeten «stadinternen Arbeitsgruppe» zu. Deren Mitglieder, Kaderleute aus allen sieben Departementen, befassten sich nicht nur in den Workshops, sondern zusätzlich in separaten Zusammenkünften mit den Teambeiträgen.

Das Forum Architektur Winterthur organisierte parallel zum Testplanungsprozess aus eigener Initiative vier partizipative Stadtwerkstätten. Diese gaben der Bevölkerung die Möglichkeit, indirekt zur Planung der zukünftigen Stadt im Kontext von «Winterthur 2040» beizutragen.

Der Synthesebericht fasst die wesentlichen Erkenntnisse der Testplanung zusammen. Als Resultat liegen vielversprechende Ansätze vor, um das prognostizierte Wachstum von Winterthur nachhaltig und stadtverträglich bewältigen zu können. Es liegt in der Natur eines solchen Verfahrens, dass die aufgeworfenen Themen nicht abschliessend bearbeitet werden können. Die Konzeptideen müssen in der nun anstehenden Vertiefungs-

phase zur Ausarbeitung der eigentlichen räumlichen Entwicklungsperspektive Winterthur 2040, plausibilisiert, präzisiert und ergänzt werden. Als Hauptinhalte zur Bearbeitung im nächsten Schritt wurden folgende Ansätze ausgewählt:

WINTERTHUR ENTWICKELT EIN URBANES RÜCKGRAT UND STÄRKT DIE QUARTIERE

Winterthur soll sein urbanes Profil in einem Kernbereich, der als urbanes Rückgrat bezeichnet wird, stärken. Dieses dichte, nutzungsdurchmischte Rückgrat zieht sich von Töss bis nach Oberwinterthur. Gleichzeitig sollen die um Ankerpunkte, wie historische Ortskerne oder Bahnhaltstellen, gewachsenen Quartiere gestärkt werden.

WINTERTHUR WIRD ZUR GARTENSTADT DER ZUKUNFT MIT VIELFÄLTIGEN GRÜN- UND FREIRÄUMEN

Die Landschaft soll als eigenständiger Raum gedacht und als Infrastruktur der Zukunft betrachtet werden. Aus dieser Sichtweise resultieren die Elemente «Regiopark» (äussere Landschaft) und «grün-grau-blaues Netz» (innere Landschaft). Die innerstädtischen Leitstrukturen dieses Netzes aus Freiräumen (grün), Strassen (grau) und Fluss-/Bachläufen (blau), sollen eine hohe Aufenthaltsqualität im bebauten Raum bieten. Die beiden Bestandteile sind gemäss Konzeptidee über den «Stadt-randpark» miteinander verknüpft.

WINTERTHUR MACHT PLATZ FÜR EINE ZUKUNFTSFÄHIGE MOBILITÄT

Das städtische Gesamtverkehrskonzept ist konsequent umzusetzen und weiter zu entwickeln. Für die MIV-Erschliessung wird ein «Achsen-Kammern-Prinzip» vorgeschlagen. Mit diesem System würde der Ausbau der Nationalstrasse A1 zur Qualitätssteigerung in der Stadt genutzt. Der Rand des Stadtzentrums bliebe von allen Seiten bzw. Kammern aus gut erreichbar, während die Zentrumsdurchfahrt für den MIV zugunsten effizienterer Verkehrsmittel erschwert würde. Dies geschähe in Kombination mit einer weiteren Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs. Die beschränkten Kapazitäten für den MIV sollen primär denjenigen Nutzergruppen zur Verfügung stehen, welche darauf angewiesen sind (Gewerbetreibende, Handwerker/innen etc.).

WINTERTHUR ENTWICKELT STANDORTE FÜR DAS ARBEITEN DER ZUKUNFT

Winterthur soll eine eigene «Kultur der Wissensproduktion» entwickeln und eine «zweite Gründerzeit» initiieren. Es wird vorgeschlagen, die urbanen Bereiche der Stadt auszuweiten und dort dank einer grösseren Nutzungsvielfalt, einer höheren Nutzungsdichte und mehr Aufenthaltsqualität, neue Standortqualitäten zu schaffen. Die verschiedenen Arbeitsplatzgebiete sollen jeweils eigene Profile entwickeln und gut in die Stadt eingebunden sein, um so das urbane Arbeiten der Zukunft zu befördern.

Bei der vertieften Bearbeitung der aufgeführten Themenfelder werden ergänzend wichtige spezifische Themen, beispielsweise die (räumliche) Entwicklung des Bildungsstandortes sowie interdisziplinäre Querschnittsthemen, wie die Anpassung an den Klimawandel, mitberücksichtigt.

Auf der Basis dieses Syntheseberichts können sich alle Interessierten im Sinne eines Echoraums zu den Erkenntnissen aus dem Testplanungsprozess und zu den ausgewählten Vertiefungsthemen äussern. Um die Meinungsäusserungen zu erleichtern, wurden die relevanten Inhalte zusätzlich in Form einer Ausstellung aufbereitet. Die eingehenden Rückmeldungen können in die Ausarbeitung der Entwicklungsperspektive einfließen.

WINTERTHUR IST AUF DEN KLIMAWANDEL EINGESTELLT

Das Freiflächensystem im besiedelten Raum muss auf den Klimawandel eingestellt sein. Dies vor allem bezogen auf Hitze, Trockenheit und Starkregen. Hitzeinseln in der Stadt müssen reduziert und Kaltluftkorridore offengehalten werden. Bei der Entwicklung des Freiraumgerüsts ist deshalb die mögliche Klimafunktion stets mit den anderen Freiflächenanforderungen mitzudenken.

2. EDITORIAL

Der vorliegende Synthesebericht fasst die wesentlichen Erkenntnisse aus dem Testplanungsverfahren für eine räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040 zusammen. Er dient als Grundlage zur anstehenden Erarbeitung der eigentlichen Entwicklungsperspektive und wurde vom Stadtrat Winterthur im Mai 2019 zustimmend zur Kenntnis genommen.

Im Bericht sind die Rahmenbedingungen des Verfahrens und die wesentlichen Erkenntnisse aus den Arbeiten der beiden beauftragten Teams dokumentiert. Zudem beschreibt er die wichtigsten ausgewählten Ansätze für die Themenfelder Siedlung, Freiraum, Mobilität und Arbeiten, welche als Grundlagen für die Entwicklungsperspektive dienen. Ergänzend wird auf zu klärende Fragestellungen und offene Punkte und damit auf den Vertiefungsbedarf in der anstehenden Arbeitsphase hingewiesen.



Abb.1 Impression Workshop Testplanung



Abb.2 Impression Workshop Testplanung

3. AUSGANGSLAGE

3.1 ANLASS DES VERFAHRENS

Die Stadt Winterthur hat sich in den vergangenen Jahren darauf konzentriert, längerfristige Planungen für Gebiete mit hohem Handlungsdruck (Neuhegi-Grüze, Lagerplatz, Werk1 bzw. Lokstadt etc.) durchzuführen. Eine kohärente langfristige Entwicklungsstrategie, welche die gesamte Stadt und die relevanten raumwirksamen Themen behandelt, besteht bislang jedoch nicht. Ansatzweise wurden einzelne dieser Themen im Rahmen des städtischen Gesamtverkehrskonzepts (sGVK) 2011 aufgegriffen. Als integraler Bestandteil des sGVK wurde damals ein «Zukunftsbild» zur angestrebten Siedlungsentwicklung von Winterthur bis ins Jahr 2030 erarbeitet. Darin wird unter anderem die Entwicklung zur «bipolaren Stadt» mit einem zweiten urbanen Zentrum in Neuhegi-Grüze postuliert.

Weiter finden sich im regionalen Raumordnungskonzept (RegioROK) von 2011 und im regionalen Richtplan Winterthur und Umgebung von 2016 übergeordnete Stossrichtungen zur Siedlungsentwicklung. Zudem legt das revidierte Raumplanungsgesetz von 2014 sowie darauf gestützt der kantonale Richtplan fest, dass die Siedlungsentwicklung nach Innen in den konzeptuellen raumplanerischen Überlegungen im Vordergrund stehen muss.

Vor diesem Hintergrund hat der Stadtrat entschieden, im Rahmen einer Testplanung die Grundlagen für eine Räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040

zu erarbeiten. Diese soll auch die bereits vorliegenden städtischen Planungen und Konzepte aufgreifen und eine integrale Sichtweise erlauben.

3.2 GEWÄHLTES VERFAHREN

Die Ausschreibung erfolgte via dem Informationssystem über das öffentliche Beschaffungswesen simap. In einem zweistufigen Vorgehen wurden aus fünfzehn Bewerbungen zwei Teams, zusammengesetzt aus den Disziplinen Städtebau, Freiraum- und Verkehrsplanung, ergänzt durch Soziologie/Ökonomie, ausgewählt. Das Verfahren lief als Testplanung mit vier Workshops zwischen Dezember 2017 und November 2018. Ein breit abgestütztes Begleitgremium aus Experten, sogenannten «Meinungsmacher/innen» sowie der departementsübergreifenden «stadinternen Arbeitsgruppe», diskutierte und bewertete die beiden Team-Beiträge im Rahmen der Workshops.

Dieser Arbeitsgruppe kam im Verfahren eine zentrale Rolle zu. Deren Mitglieder, Kaderleute aus den unterschiedlichsten Bereichen der Verwaltung, waren nicht nur im Begleitgremium vertreten, sondern sie diskutierten zusätzlich über ausgewählte Themen in separaten Workshops.

Der Winterthurer Stadtrat war nicht im Begleitgremium vertreten. Er hat die Zwischenresultate und Erkenntnisse der Teams im Rahmen von Stadtratsseminaren und Stadtrats-Sitzungen aus politischer Sicht diskutiert und beurteilt.

Auf eigene Initiative hin und finanziell unterstützt durch die Stadt Winterthur hat das Forum Architektur Winterthur (FAW) parallel zum Testplanungsverfahren vier Stadtwerkstätten durchgeführt (siehe auch Kapitel 7). Jeder dieser Anlässe bestand aus einer Abendveranstaltung mit themenspezifischen Inputreferaten und einem Podium sowie aus Quartiersspaziergängen und Workshops am darauf folgenden Samstag. Mitglieder des FAW, das Institut Urban Landscape der ZHAW, Politiker/innen, Künstler/innen, Schriftsteller/innen, Fachpersonen und interessierte Winterthurer/innen tauschten sich in diesem Rahmen über bestehende räumliche Qualitäten, Potenziale und Herausforderungen aus. Die Stadt-

werkstätten gaben der interessierten Bevölkerung die Möglichkeit, über räumliche Entwicklungsvorstellungen zu diskutieren und so zur Planung der zukünftigen Stadt beizutragen. Durch die Teilnahme von Vertretern der Projektleitung der Testplanung an den Stadtwerkstätten beziehungsweise von Vertreter/innen des FAW im Begleitgremium der Testplanung wurde sichergestellt, dass die gegenseitigen Erkenntnisse laufend diskutiert werden konnten.

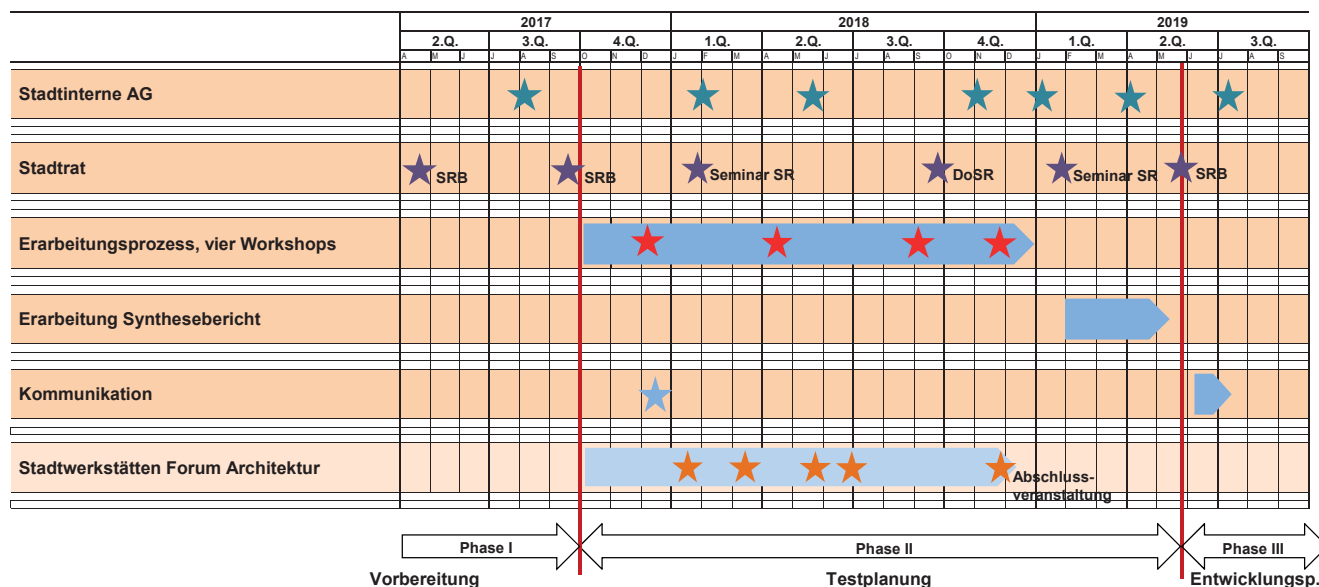


Abb.3 Zeitplan Testplanungsprozess

3.3 AUFTRAG AN DIE TEAMS

Aufgabe der Teams im Testplanungsprozess war es, grundlegende Ideen und Konzepte zu entwickeln, wie sich Winterthur stadträumlich bis 2040 nachhaltig entwickeln kann. Aufgrund eigener Analysen und städtischer Vorgaben waren mittel- und langfristig bedeutende raumrelevanten Themen und Entwicklungen zu identifizieren. Diese mussten anschliessend aufeinander abgestimmt behandelt werden. Ebenfalls Teil des Auftrags war es, die künftigen Herausforderungen für die Stadt aufzuzeigen und die entsprechenden Entwicklungsspielräume auszuloten. Das Ziel war die Erarbeitung von Grundlagen für eine übergeordnete räumliche Perspektive, welches die vorhandenen Strategien wo nötig präzisiert und vertieft. Gleichzeitig sollten zur Erreichung der angestrebten Ziele neue Strategien in ausgewählten Themenbereichen definiert werden.

Die Schwerpunkte und Diskussionsthemen in den einzelnen Workshops wurden – teilweise erst während des laufenden Prozesses – gemeinsam mit den Teams festgelegt. Aufgrund der beschränkten finanziellen Ressourcen für den Testplanungsprozess war es für die Teams zwingend, auf Kernthemen zu fokussierten und Prioritäten zu setzen.

3.4 BETEILIGTE AM WORKSHOP-VERFAHREN

AUFTRAGGEBER

Stadt Winterthur, Amt für Städtebau/Stadtentwicklung

PROJEKTTEAM

Jens Andersen, Stadtbaumeister

Peter Baki, Amt für Städtebau

Boris Flügge, Stadtgrün

Adrian Guntli, Amt für Städtebau

Dominik Ramp, Amt für Städtebau

Mark Würth, Leiter Stadtentwicklung

Fritz Zollinger, Stadtentwicklung

VERFAHRENSUNTERSTÜTZUNG

Walter Schenkel, Synergo AG, Zürich

PLANERTEAMS UND SCHLÜSSELPERSONEN

Stadtraum / Teamlead
Berchtoldkrass space&options <i>Philipp Krass</i>
Freiraum
Urban Catalyst Studio <i>Klaus Overmeyer</i>
Mobilität
mrs Partner AG <i>Simon Seger</i>
Soziologie / Ökonomie
Sotomo GmbH <i>Michael Hermann</i>

Stadtraum / Teamlead
Hosoya Schaefer Architects AG <i>Markus Schaefer</i>
Freiraum
Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur u. Städtebau GmbH <i>Lorenz Eugster</i>
Mobilität
EBP Schweiz AG <i>Fabienne Perret</i>
Soziologie / Ökonomie
Zimraum Raum + Gesellschaft <i>Joëlle Zimmerli</i> EBP Schweiz AG <i>Benjamin Buser</i>

BEGLEITGREMIUM

Das Begleitgremium nahm an allen vier Workshops teil. Es setzte sich zusammen aus Experten, Regions- und Kantonsvertretern, «Meinungsmacher/innen» aus Winterthur, Mitgliedern des Forums Architektur Winterthur (FAW) sowie der stadtinternen Arbeitsgruppe, einem Zusammenschluss zahlreicher Fachleute der städtischen Verwaltung.

Experten
Bernhard Oehry <i>Verkehrsplaner, Rapp Trans AG</i>
Markus Peter <i>Architekt, Meili, Peter & Partner Architekten AG</i>
Georges T. Roos <i>Zukunftsforscher, ROOS Trend & Futures</i>
Christoph Schubert <i>Landschaftsarchitekt, Balliana Schubert Landschaftsarchitekten AG</i>
Alain Thierstein <i>Raumentwicklung/Regionalökonomie, Lehrstuhl für Raumentwicklung, TU München</i>

Kanton Zürich
Wilfried Anreiter <i>Abteilungsleiter Gesamtverkehr, Amt für Verkehr</i>
Wilhelm Natrup <i>Leiter Amt für Raumentwicklung</i>

Region Winterthur

Peter Matzinger
*Präsident GPV Bezirk Winterthur (bis Juli 2018),
Vorstandsmitglied der Region Winterthur und Um-
gebung (RWU), Gemeindepräsident Dinhard*

«Meinungsmacher/innen»

Martin Deuring
Dr. Deuring + Oehninger AG
Judith Maag
Geschäftsführerin Maag Recycling AG
Andreas Mösl
Geschäftsführer FC Winterthur
Peter Wehrli
SIA Winterthur

Forum Architektur Winterthur (abwechselnde Teilnahme)

Christoph von Ah
Coon Architektur
Stephan Herde,
Krebs und Herde GmbH
Beat Hofmann
BDE Architekten GmbH
Alex Kalberer
Hinder Kalberer Architekten
Elias Leimbacher
Elias Leimbacher Architektur GmbH
Christina Rutz
Cristina Rutz Architekten GmbH
Karin Salm
Kulturjournalistin
Monika Schenk
Hager Partner AG

Stadtinterne Arbeitsgruppe (2017/18)

Katrin Bollinger
Leiterin Quartierentwicklung
Urs Borer
Bereichsleiter Schule und Sport
Michael Domeisen
Direktor House of Winterthur
Herbert Elsener
Leiter Verkehr
Luca Fasnacht
Stadtkanzlei
Markus Freuler
Bereichsleiter Informatikdienste
Peter Gasser
Stadtingenieur
Stefan Gasser
Leiter Denkmalpflege
Stefan Gerber
Angebotsplanung Stadtbus
Beat Holzer
Leiter Finanzamt
Josef Hunkeler
Bereichsleiter Umwelt- und Gesundheitsschutz
Beat Kunz
Leiter Stadtgrün
David Mischler
Bereichsleiter Sportamt
Thomas Niederöst
Direktor Stadtbus
Lena Ruoss
Bausekretärin
Oliver Strässle
Leiter Bauberatung
Heinz Wiher
Leiter Fachstelle Energie
Dieter P. Wirth
Leiter Soziale Dienste

4. GRUNDLAGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN

Den beiden Testplanungsteams wurden als Arbeitsgrundlagen sämtliche verfügbaren statistischen Angaben zu Winterthur, sowie alle planungsrechtlich relevanten Grundlagen, wie die Bau- und Zonenordnung oder die kommunalen Richtpläne zur Verfügung gestellt. Zusätzlich wurde auf übergeordnete Rahmenbedingungen, wie die langfristige Raumentwicklungsstrategie Kanton Zürich (LARES) und auf die Vorgaben aus den regionalen und kantonalen Richtplänen hingewiesen.

Gestützt auf die verfügbaren Prognosen war eine vorgegebene Grundannahme für die Testplanung, dass im Betrachtungszeitraum bis 2040 ein massives Wachstum stattfinden wird. Die Teams sollten Wege für dessen nachhaltige und stadtverträgliche Bewältigung aufzeigen. Die Erarbeitung alternativer Szenarien, wie beispielsweise der Umgang mit einem Bevölkerungsrückgang, waren nicht gefragt. Als Hintergrund für die Überlegungen zur künftigen räumlichen Entwicklung Winterthurs hat das Projektteam in den Auftragsvorgaben folgende Aspekte besonders hervorgehoben.

- Gemäss Prognose des Statistisches Amt des Kanton Zürich sollen in Winterthur im Jahr 2040 ca. **138'000 Einwohner/innen** leben. Die städtische Prognose liegt mit ca. 135'000 Einwohner/innen leicht tiefer. Somit ist von einer Bevölkerungszunahme um mindestens 20'000 Personen auszugehen.
- Im regionaler Richtplan hat die RWU das Wunschziel formuliert, bis ins Jahr 2030 ca. neue **40'000 Arbeitsplätze** in der Region Winterthur anzusiedeln, was einer Zunahme um ca. 50% entspricht. Ein beträchtlicher Teil davon müsste in der Stadt Winterthur Platz finden.
- Die aktuelle Prognose der SBB für den Hauptbahnhof Bahnhof Winterthur geht davon, dass es dort bis 2050 ca. **180'000 Um-/Ein-/Aussteigende** pro Tag gibt. Dies bedeutet eine Steigerung um ca. 50%.
- In den vergangenen 17 Jahren hat sich die Zahl der Studierenden an der ZHAW mehr als vervierfacht und liegt heute bei ca. **10'000**. Diese Zahl wird weiter zunehmen, wenn auch nicht im selben Ausmass.

Ergänzend zu den eingangs erwähnten Grundlagen erhielten die Teams alle räumlich relevanten Konzepte, Strategien und Berichte, welche die beteiligten städtischen Stellen in den letzten Jahren erarbeitet haben. Den beiden Teams war grundsätzlich freigestellt, ob und in welcher Form sie diese nachfolgend aufgeführten Dokumente in ihren Arbeiten berücksichtigen.

- ⇒ *Alleenkonzept Winterthur, Gartenstadt Winterthur, Stadtgrün, Dez. 2015*
- ⇒ *Baumkataster, Übersichtplan, Stadtgrün, Juni 2017*
- ⇒ *Bevölkerungsprognose 2018, Stadtentwicklung, Feb. 2018*
- ⇒ *Energiekonzept 2050, Aktualisierung der Ziele und Massnahmen der Energiestadt Gold Winterthur, Umwelt- und Gesundheitsschutz, März 2011*
- ⇒ *Energiekonzept 2050 - Monitoring und Controlling 2012-2016 zum Massnahmenplan Energiekonzept 2050, Umwelt- und Gesundheitsschutz, April 2018*
- ⇒ *Gartenstadt Winterthur –Ein Führer durch Winterthurs Gärten, Pärke und Grünräume, Stiftung Edition Winterthur, 2010*
- ⇒ *Grosser Bahnhof Winterthur, Meilensteine der Geschichte Herausforderungen der Zukunft im Gleisraum zwischen Töss und Wildspitz, Stadt Winterthur, April 2017*
- ⇒ *Handbuch Raum für Bewegung und Sport - Eine Antwort auf die Verdichtung im urbanen Raum, Sportamt, April 15/Mai 2017*
- ⇒ *Infobroschüre Angebotsstrategie 2020/2030, Stadtbuss, April 2015*
- ⇒ *Klimakarten / Klimamodelle: GIS-Browser Kanton Zürich > Luft und Klima > Klimaanalysekarte, Klimaszenarienkarte, Planhinweiskarte, Stand Juni 2018*
- ⇒ *Kommunaler Energieplan Winterthur - Das Instrument zur Koordination der Wärmeversorgung, Stadt Winterthur, Nov. 2011*
- ⇒ *Kommunaler Energieplan Winterthur - Karte und Umsetzungsmassnahmen / Zusätzliche Energiepotenziale, Stadt Winterthur, Nov. 2011*
- ⇒ *Kulturleitbild 2015, Stadt Winterthur, Juli 2015*
- ⇒ *Leitbild Naherholung Töss, Stadt Winterthur / Bau-
direktion Kanton Zürich, April 2013*
- ⇒ *Leitbild Stadtraum Zürcherstrasse, Stadt Winterthur, Juni 2011*
- ⇒ *Leitbild Promenadenring, Plan, Stadt Winterthur, Dez. 2012*
- ⇒ *Leitfaden zur Weiterentwicklung und Positionierung der Gartenstadt Winterthur, (Schriftenreihe, Band 5), Stadt Winterthur, April 2013*
- ⇒ *Massnahmenplan Luftreinhaltung - Statusbericht per Ende 2016, Umwelt- und Gesundheitsschutz, Dez. 2016*
- ⇒ *Nachhaltige Entwicklung in Winterthur - Monitoring und Handlungsfelder, Umwelt- und Gesundheitsschutz, April 2014*
- ⇒ *Plan Siedlungsentwicklung 1994 – 2017 – 20xx, Amt für Städtebau, Aug. 2017*
- ⇒ *Projekt Win3D – Winterthur integriert Nachhaltigkeit in drei Dimensionen, Umwelt- und Gesundheitsschutz, April 2016*
- ⇒ *Projektstudie Velobahnen, Stadt Winterthur, Dez. 2013*

- ⇒ *Querung Grüze - Neubau ÖV-Verbindungsbrücke St. Gallerstrasse – Sulzerallee, Amt für Städtebau, Juni 2016*
- ⇒ *Schulraumplanung Winterthur, Prognose 2016 zum Schulraumbedarf, Abteilung Schulbauten, März 2016*
- ⇒ *sGVK - städtisches Gesamtverkehrskonzept, Stadt Winterthur, Juli 2011*
- ⇒ *Siedlungsinventar – Schutzwürdige Bauten der Stadt Winterthur, Stadt Winterthur, Nov. 2017*
- ⇒ *Smart City Strategie, Stadtrat Winterthur, März 2018*
- ⇒ *Standortbericht 2010: Region Winterthur – vielfältig und zentrumsnah, Standortförderung Region Winterthur, Nov. 2010*
- ⇒ *Standortstrategie 2030, Projekt «House of Winterthur», House of Winterthur, 2018*
- ⇒ *Stadtlandschau Neuhegi-Grüze, Amt für Städtebau/ Stadtentwicklung, Aug. 2017*
- ⇒ *Städtevergleich Mobilität 2015, Diverse Herausgeber, Nov. 2017*
- ⇒ *Städtische Wohnpolitik: Zwischenbilanz und künftige Ausrichtung, Stadt Winterthur, Okt. 2017*
- ⇒ *Steuerungs- und Dosierungskonzept (ÖV-Hochleistungskorridor), Amt für Städtebau, Aug. 2016*
- ⇒ *Sportplanet Winterthur - Grenzenlose Bewegungsfreiheit für Alle, Sportamt, Juni 2017*
- ⇒ *Testplanung Gleisraum Winterthur, Synthesebericht, Stadt Winterthur, April 2018*
- ⇒ *Umfeldanalyse Winterthur, Untersuchung im Rahmen der Legislaturzielsetzung 2018–2022, Brugger + Partner AG, Okt. 2017*
- ⇒ *Umweltbericht Winterthur 2017, Stadt Winterthur, Jan. 2018*
- ⇒ *Umweltstrategie Stadt Winterthur - Zeitraum 2016 – 2021, Umwelt- und Gesundheitsschutz, Mai 2016*
- ⇒ *Update der Handlungsempfehlungen 2010 aus Raum für Bewegung und Sport, Sportamt, Sept. 2017*
- ⇒ *Übersicht Naturschutzinventar, Stadtgrün, Nov. 2013*
- ⇒ *Übersichtsplan Siedlungsgrün und Anlagen, Stadtgrün, Mai 2017*
- ⇒ *Übersichtsplan Spielplätze, Stadtgrün, Sept 14*
- ⇒ *Wald: Vorrangfunktionen, Stadtgrün, Dez. 2012*
- ⇒ *Wie gelingt eine soziale Stadtentwicklung? (Schriftenreihe, Band 3), Stadt Winterthur, März 2012*
- ⇒ *Winterthur - Wachstum als Herausforderung (Schriftenreihe, Band 6), Stadt Winterthur, Sept. 2014*
- ⇒ *Zukunft der Stadtfinanzen ab 2015, Stadt Winterthur, Jan. 2015*
- ⇒ *12-Jahres-Strategie und Legislatorschwerpunkte 2014 - 2018, Stadtrat, August 2014*

5. BEITRÄGE DER BEIDEN TEAMS

Die Erkenntnisse im nachfolgenden Kapitel wurden im Laufe der Testplanung durch die Teams Berchtoldkrass (BK) und Hosoya Schaefer (HS) erarbeitet, an den Workshops zur Diskussion gestellt und laufend weiterbearbeitet. Die folgenden - vom städtischen Projektteam ausgesuchten und als wesentlich erachteten - Aussagen und Darstellungen decken sich trotzdem nicht zwingend mit der Meinung des Begleitgremiums und/oder des Stadtrates. Sie geben ausschliesslich die Haltung der jeweiligen Teams wider.

5.1 WICHTIGSTE AUSSAGEN UND ERKENNTNISSE TEAM BERCHTOLDKRASS

Zu Beginn analysierte das Team die Stadt im Rahmen eines «Quickscans». Diese Aussensicht diente dazu, eine erste Bestandesaufnahme durchzuführen, themenbezogene Skizzen zu entwerfen, Fragestellungen aufzuwerfen, Potentiale zu identifizieren und Slogans zu formulieren. In dieser Phase wurden vier Themenbereiche hervorgehoben, die während des Testplanungsprozesses bezüglich der wichtigsten Zukunftsthemen, Trends und Dynamiken untersucht und weiterbearbeitet worden sind.

- Selbstverständnis
- Siedlung (Quartiere)
- Landschaft/Freiraum (Ränder)
- Mobilität (Geflecht)

Zu jedem dieser Bereiche erarbeitete das Team Berchtoldkrass (BK) unterschiedliche Szenarien für die Entwicklung der Stadt. Darauf gestützt wurden vier Schwerpunktthesen mit den zentralen Aussagen formuliert.

Selbstverständnis: Winterthur ist Zürichs selbstbewusste schöne Schwester

Siedlung: Mehr Urbanität ist möglich

Freiraum: Winterthur von der Landschaft her denken

Mobilität: Winterthur macht Platz für Neues

Die vier Thesen flossen in ein Zielbild ein, das zu jedem Thema Räume identifiziert, welchen in einem gesamtstädtischen Kontext eine Schlüsselrolle zukommt.



Abb.4 Visualisierung Schwerpunktthesen

Winterthur ist Zürichs selbstbewusste schöne Schwester

Dieses favorisierte Szenario betrachtet Winterthur und Zürich als zwei unzertrennliche Schwestern. Die schnelle Bahn-Anbindung erlaubt eine enge Verzahnung von Angeboten der beiden Städte und hat vor allem die Bereiche um die Bahnhöfe mit direkter Anbindung nach Zürich schnell wachsen lassen. Die entsprechenden S-Bahnstationen sind zu Mobilitätsknoten und neuen Ankerpunkten geworden, über die sich die Quartiere immer mehr definieren. Winterthur ist eine selbstbewusste Stadt, die ihre Qualitäten weiterdenkt. Dafür gilt es, die Stärken besser zu profilieren, sich in der Region Zürich zu positionieren und Synergien zu suchen. Das Szenario Winterthur ist Zürichs selbstbewusste schöne Schwester bedeutet unter anderem:

Winterthur...

... und Zürich sind eng verflochten.

*... muss seine vorhandenen Stärken weiter entwickeln
und diese selbstbewusst nach aussen vertreten.*

*... ist gut erreichbar und im Inneren gut
vernetzt.*

Winterthur soll eng mit der «grossen Schwester Zürich» verbunden, aber eine «eigenständige Persönlichkeit» sein. Die Stadt ist ein starker Pol zwischen Zürich und der Nord-Ost Schweiz und muss vermehrt vom Trichter (Durchfahrt auf Strasse und Schiene) zur Destination werden. Die gute Erreichbarkeit von aussen sollte sich in einer guten Vernetzung im Inneren fortsetzen, wobei die Priorität beim Öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie beim Velo- und Fussverkehr liegt. Weiter zu stärken sind die Lebens- und Wohnqualität, die Freiräume und die Funktion als Hochschul- und Arbeitsplatzstandort. Winterthur hat eine eigene Kultur der «Wissensproduktion» und definiert ihr wirtschaftliches Profil aus seinen Industriebetrieben, der Hochschule sowie dem Dienstleistungs- und Gesundheitsbereich.

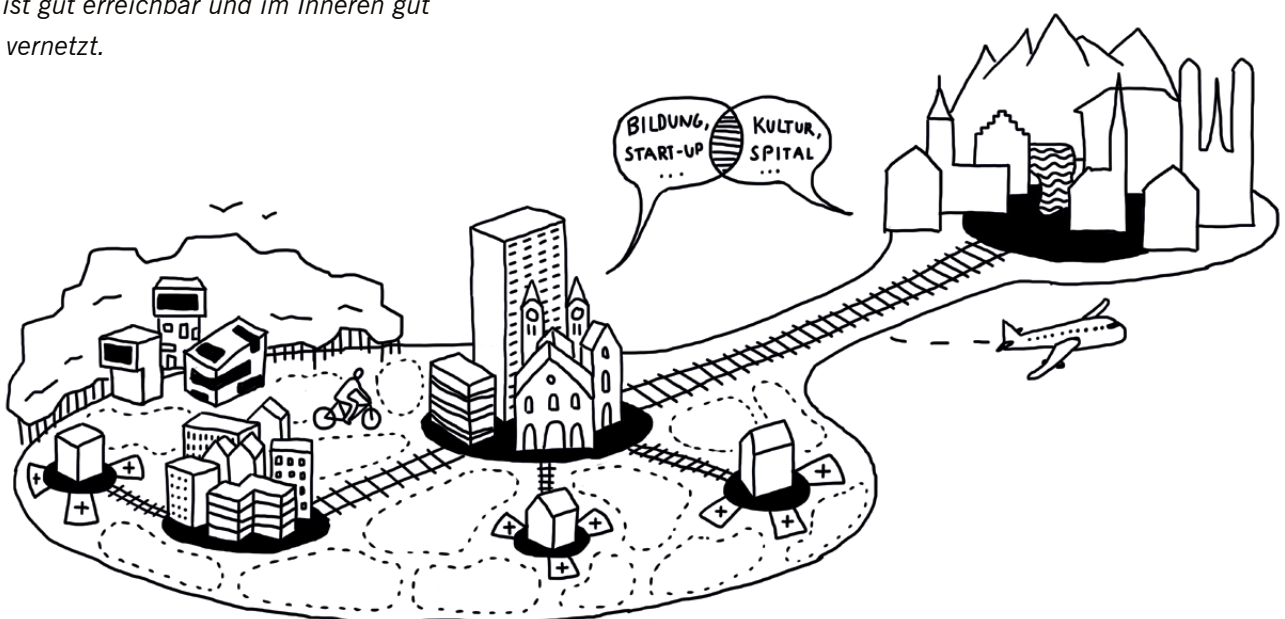


Abb.5 Szenario «Zürichs schöne Schwester»

Mehr Urbanität ist möglich

Winterthur soll die gewachsenen Quartiere stärken und gleichzeitig sein urbanes Profil ausbauen. Damit bleibt sich die Stadt einerseits treu, erfindet sich andererseits aber ein Stück weit neu. Zur Stossrichtung der räumlichen Entwicklung und zu den anzustrebenden Qualitäten hat das Team folgende Punkte formuliert:

Winterthur....

- ... hat starke Quartiere und ein urbanes Rückgrat.
- ... 's starke Quartiere stehen für «das gute Leben in der Stadt».
- ... baut im urbanen Rückgrat sein urbanes Profil aus.
- ... ist eine «5-Minuten Stadt».
- ... entwickelt Standorte.
- ... baut sich weiter.

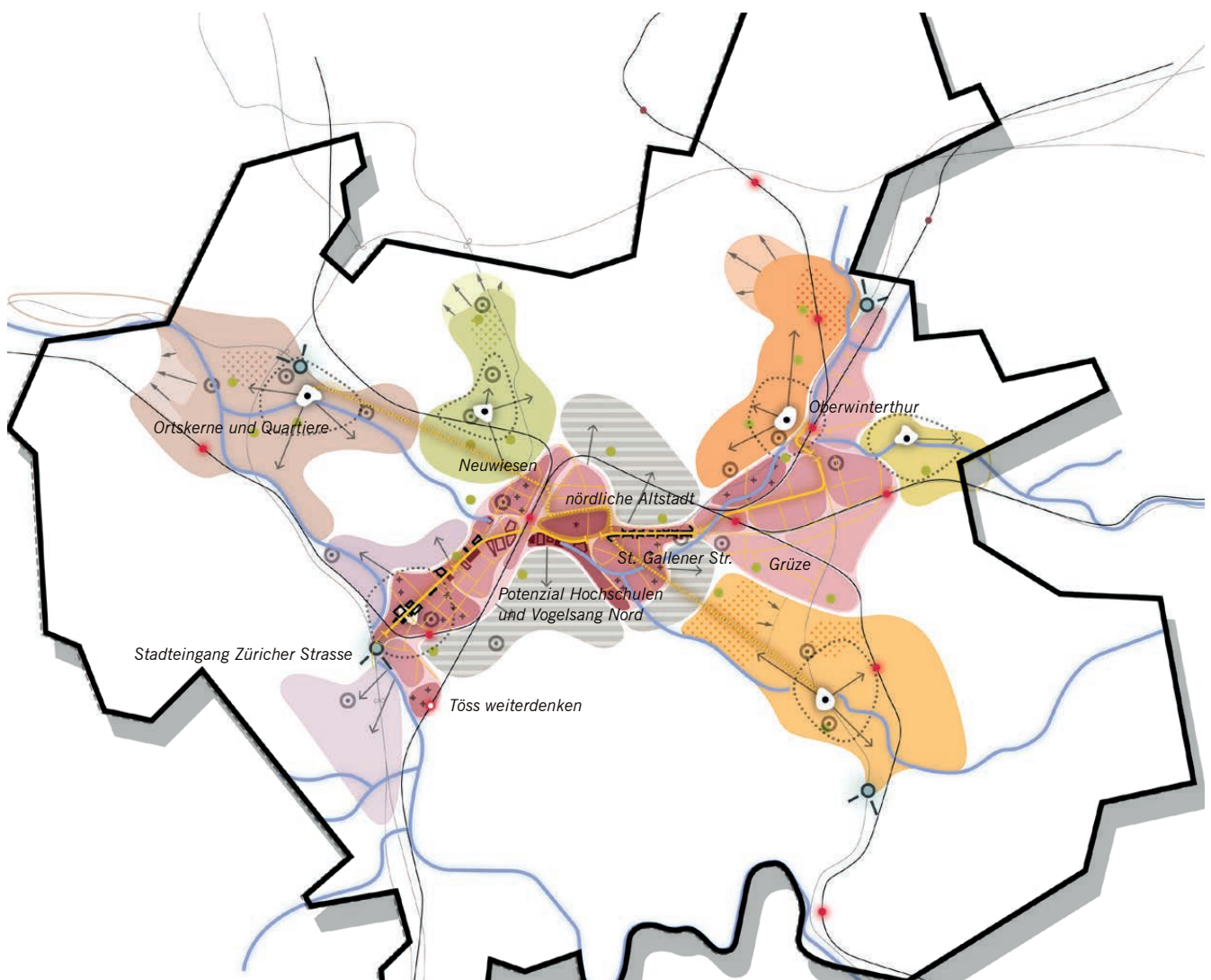


Abb.6 Zielbild starke Quartiere und ein urbanes Rückgrat

Das Zielbild einer Stadt mit **starken Quartieren** und einem neuen **urbanen Rückgrat** visualisiert die räumliche Idee eines zukünftigen Winterthurs. Die starken Quartiere mit den historischen Dorfkernen und das Rückgrat ergänzen sich. Im Rückgrat kann Winterthur sein urbanes Profil ausbauen, gleichzeitig wird damit (Verdichtungs-) Druck von den gewachsenen Quartieren genommen. Diese können sich somit behutsamer weiterentwickeln und trotzdem gestärkt werden.

In der zentralen Talachse von Töss bis Oberwinterthur – dem **urbanen Rückgrat** – ist Winterthur eine dichte,utzungsgemischte urbane Stadt mit einer hohen Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität. Das Rückgrat ist ein Chancenraum. Hier kommen viele Probleme und aktuelle Entwicklungen zusammen, hier ist höchster Handlungsbedarf und sind gleichzeitig die besten Voraussetzungen um Winterthurs urbane Identität zu stärken. Vielfalt ist die Stärke des Rückgrates, die heterogenen Strukturen und Transformationsgebiete bieten grosse Potenziale zur Entwicklung und Verdichtung. Der

Städtebau ist urban, hoch und dicht – aber differenziert. Die Dichte und städtebauliche Gestalt orientieren sich an den sehr unterschiedlichen «Wirbeln» des Rückgrats (z.B. Rieter-Areal, Altstadt, Neuhegi etc.), die entsprechend kleinräumig anzuschauen sind. Die hohe Dichte ermöglicht Begegnungen, Aufbau und Pflege von Netzwerken. Anzustreben ist eine grosse Nutzungsvielfalt: Arbeitsplätze, Kultur, Verwaltung, Wohnen, Einkaufen, Bildung. Im Rückgrat kann ein neues Angebot an urbanen Wohnformen und Arbeitsplätzen mit hochwertigen öffentlichen Stadträumen entstehen

Die **starken Quartiere** mit eigenständiger Identität, die miteinander bestens über verschiedene Verkehrsarten vernetzt sind, ermöglichen ein «gutes Leben in der Stadt». Zentren, charakterstarke Orte (z.B. historische Dorfkerne) sowie die S-Bahnhaltestellen sind wichtige Ankerpunkte. Jedes Quartier hat solche Punkte, ebenso wie attraktives «Quartiersgrün» und eine gute Anbindung in die Landschaft. Sie sollen in ihren Qualitäten gestärkt, behutsam entwickelt und verdichtet sowie

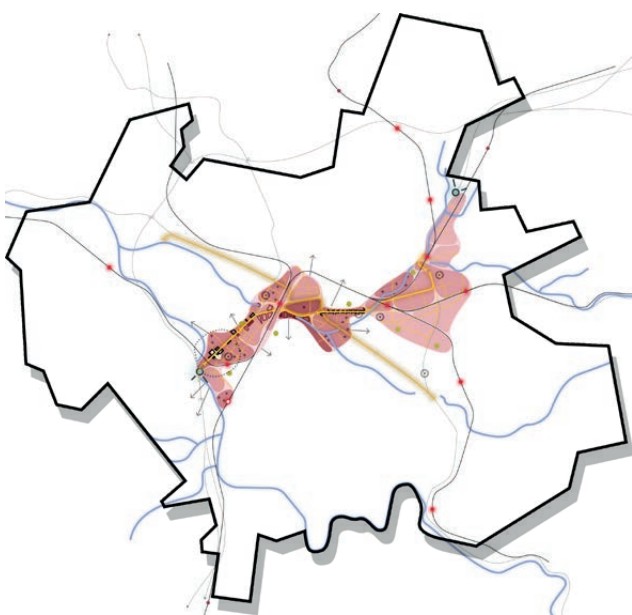


Abb.7 Ausbau des urbanen Profils im urbanen Rückgrat

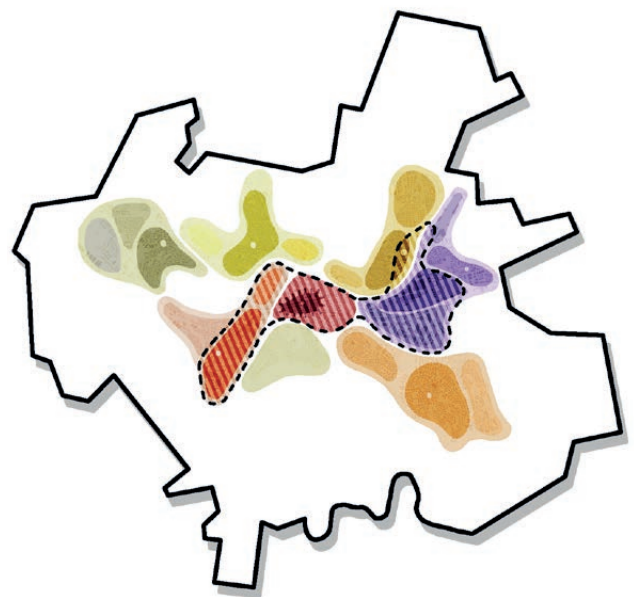


Abb.8 «Gutes Leben in der Stadt» in den starken Quartieren

besser vernetzt werden. Dabei sind die 60er/70er Jahre Wohnquartiere ebenso wie neuere Siedlungen einzubeziehen.

Eine wichtige Rolle kommt einer **nachhaltigen innovativen Mobilität** zu (siehe auch These «Winterthur macht Platz für Neues»). Damit das urbane Rückgrat funktionieren kann, braucht es eine sehr gute ÖV-Anbindung für Winterthurer/innen und Zupendelnde durch S-Bahn, Bus und Veloschnellrouten. Die Hauptachsen sind gleichzeitig ÖV-Korridore und gut gestaltete Stadträume.

Die Quartierszentren und die Funktionen an den S-Bahn-Haltestellen müssen zusammen gedacht werden. Die Entwicklung und Verdichtung der Umfelder der S-Bahnhaltestellen stärkt die Quartiere, schafft ergänzende Nutzungsangebote und gut erreichbare Standorte.

Da sich Winterthur als Stadt der Quartiere versteht, sind kurze Wege - vor allem mit dem Velo und zu Fuss - ein

Qualitätsstandard. Winterthur wird deshalb als **«5-Minuten Stadt»** postuliert: Von allen Wohnlagen aus erreicht man in 5 Minuten mit dem Velo eine Nahversorgungsmöglichkeit und in 5 Minuten Gehzeit eine ÖV-Haltestelle sowie eine Grünanlage.

Arbeitsnutzungen kommen im urbanen Rückgrat eine hohe Bedeutung zu, sie sind aber auch ausserhalb wichtig. Die Stadt vergrössert mit dem Rückgrat ihr «urbanes Gebiet», entwickelt neue Standorte und Standortqualitäten (Nutzungsvielfalt und Nutzungsdichte, Aufenthaltsqualität) und schafft damit einen Nährboden für neue Arbeitsformen und Innovationen. Das Arbeiten findet an - sowohl aus den Quartieren, wie auch für Pendler/innen von ausserhalb - sehr gut erreichbaren Orten statt. Die Arbeitsgebiete werden in die Stadt eingebunden, sind nach Nutzungen ausdifferenziert und haben eigene Profile. Winterthur forciert das Potenzial der Hochschulen, schafft passende Standorte und initiiert eine «zweite Gründerzeit».



Abb.9 Winterthur ist eine «5-Minuten Stadt»

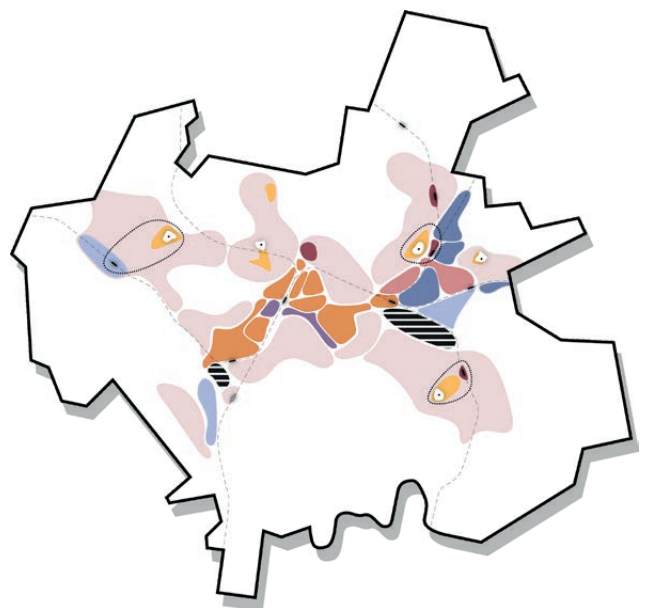


Abb.10 Winterthur entwickelt Arbeitsplatzstandorte

Winterthur von der Landschaft her denken

Die Topographie ist strukturgebend und identitätsstiftend für die Stadt Winterthur. Ihre Lage in den Tälern zwischen den Hügeln hat das Wachstum auf natürliche Weise geprägt und begrenzt. Aufgrund dieser Begebenheit verfügt Winterthur über einen ausgedehnten Siedlungsrand mit grosser Kontaktfläche zum umgebenden Freiraum. Diese Eigenheit bedingt einen sorgfältigen Umgang bei der Gestaltung der Ränder.

Das Zielbild bezüglich Freiraum beinhaltet die Hauptelemente **Regiopark** (äussere Landschaft) und grün-blau-grauen Netz in der Stadt (innere Landschaft). Beide sind über den Stadtrandpark, einen Stadtpark neuen Typs, miteinander verbunden.

Die innerstädtischen Freiraumstrukturen bieten neben der guten Aufenthaltsqualität ein System durchgängiger Verbindungen über die Gesamtstadt, die vor allem für den Langsamverkehr genutzt werden. Als weiteres Element der inneren Landschaft wird ein neuer Park im Grüzefeld vorgeschlagen. Die Landschaft soll sowohl als



Abb.11 Zielbild Gartenstadt der Zukunft

eigenständiges Element, wie auch als zusammenhängend gedachter Stadtraum, gesichert, entwickelt und gestaltet werden. Diese Betrachtungsweise kommt in den nachfolgenden Thesen zur freiräumlichen Entwicklung zum Ausdruck, die dem Zielbild zugrunde liegen.

Mit dem sogenannten Regiopark gestalten und entwickeln Winterthur und seine Nachbargemeinden ihre Landschaft gemeinsam. Er dient unterschiedlichen Nutzungen, wie Landwirtschaft, Freizeit, Energieproduktion, Langsamverkehr etc. Die Landschaft definiert und gestaltet die Siedlungsränder der Stadt.

Mit dem Stadtrandpark setzt Winterthur seine Ränder in Wert. Er umschliesst die Stadt als vielfältiger Park neuen Typs, der viele Freiraumtypologien und -nutzungen in einem Konzept vereint. Zudem ist er auf guten Wegen rasch von den Quartieren aus erreichbar ist.

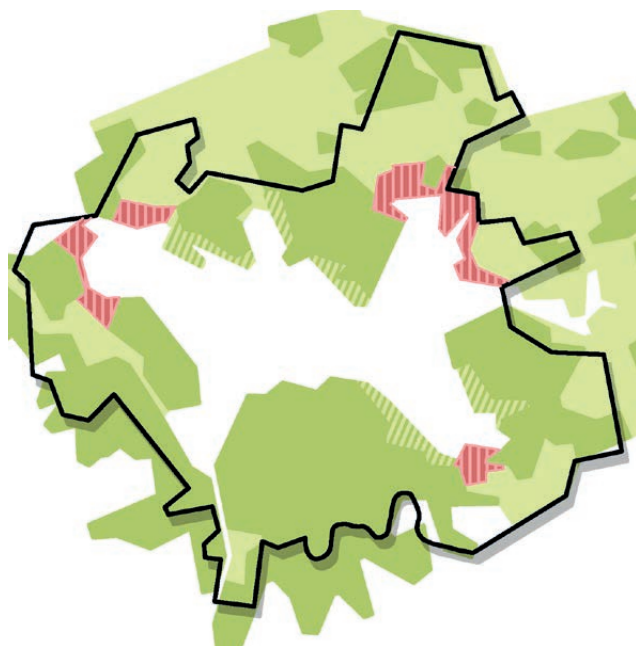


Abb.12 «Regiopark» und Stadtrandpark

Das Innere der Stadt wird durch ein grün-grau-blaues Netz durchzogen und gegliedert. Es bildet das Nervensystem der gesamten Stadt und vernetzt Quartiere, Zentren und Arbeitsplatzgebiete. Das Netz ist ein System aus durchgehenden grünen Leitstrukturen entlang den Gewässern, bestehenden und neuen Stadtparks, Plätzen, Quartiersgrün und Quartiersplätzen. Urbanität soll mit den landschaftlichen Qualitäten vereint werden. Die Strassenräume als graues Netz sollen eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen und mit den anderen Netzelementen gut vernetzt sein. Das Freifächensystem ist bezüglich Hitze, Trockenheit und Starkregen auf den Klimawandel eingestellt.

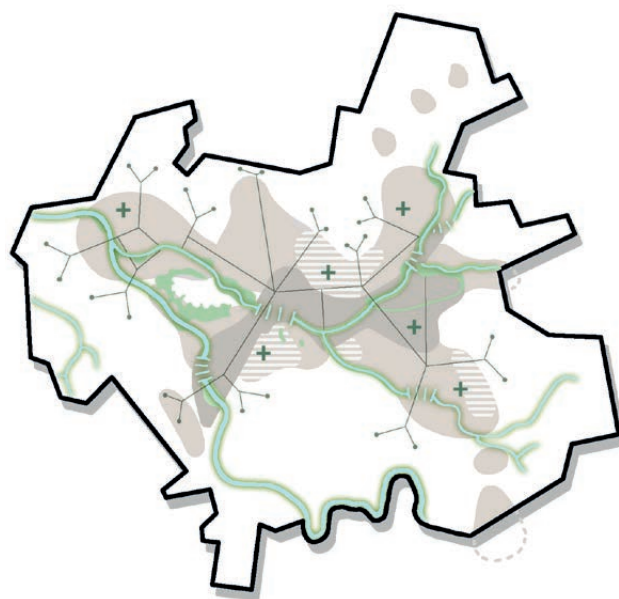


Abb.13 Abwechslungsreiches Grün-grau-blaues Netz

Winterthur macht Platz für Neues

Es soll keine Bevormundung bei der Verkehrsmittelwahl geben, vielmehr sollen attraktive Wahlmöglichkeiten durch vielfältige Angebote geschaffen werden. Der knappe Raum für Verkehrsträger muss effizienter genutzt und intelligent aufgeteilt werden, es braucht Platz für Neues. Die Lösung wird in einem Gesamtpaket aus vielen Massnahmen auf allen Ebenen und in der konsequenten Verfolgung einer klaren Haltung gesehen. Dabei können neue Technologien unterstützen. Als Schlüssel, um Strassenraum für neue Angebote zu schaffen, wird die Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes für den mo-

torisierten Individualverkehr (MIV) gesehen. Dies eng verknüpft mit der gleichzeitigen Schaffung attraktiver Mobilitäts-Alternativen. Die S-Bahn wird als innerstädtische Express-Bahn gedacht.

Diesem Zielbild liegen unter anderem folgende Thesen zu Grunde.

Das Stadtgebiet wird in ein **«Achsen-Kammern-System»** unterteilt. Darin werden Durchfahrten im Bereich Innenstadt durch die Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes erschwert oder langfristig bei Bedarf allenfalls unterbunden. Der Rand des Stadtzentrums ist von allen Seiten/

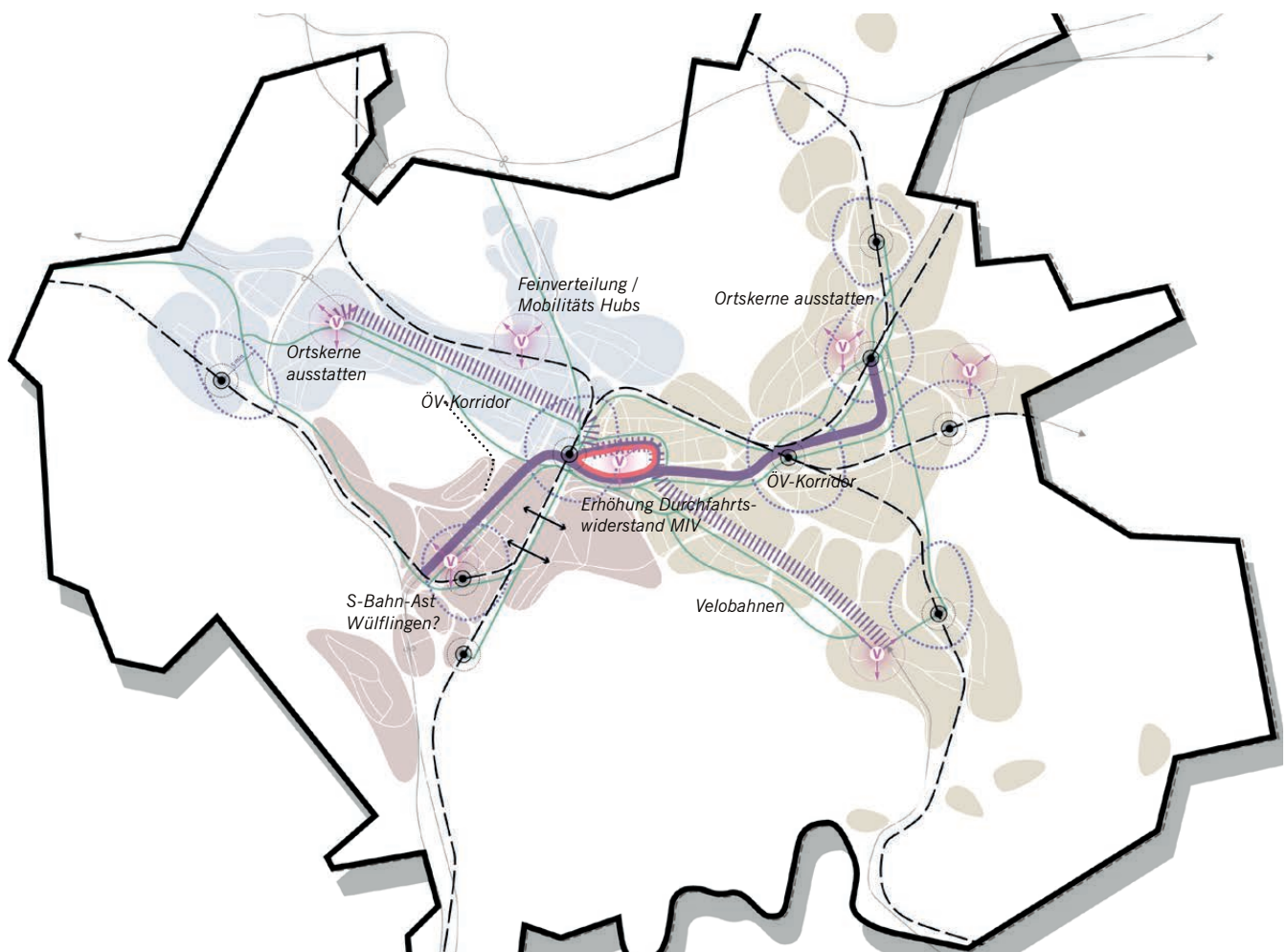


Abb.14 Zielbild Mobilität

Kammern aus erreichbar. Der Ausbau der Autobahn wird zur Qualitätssteigerung in der Stadt genutzt: eine höhere Kapazität macht eine Umfahrung Winterthurs für viele Fahrten konkurrenzfähig zur Stadtdurchfahrt. Dies insbesondere dann, wenn diese länger dauert. Gleichzeitig wird auf den Hauptachsen Platz für attraktive innerstädtische ÖV-, Velo- und Fussverbindungen geschaffen. Der beschränkte Verkehrsraum wird zugunsten einer höheren Personendurchsatzes und Flächeneffizienz gerechter unter den Verkehrsmitteln aufgeteilt.

Die Ausgestaltung des «Durchfahrswiderstandes» ist in den unterschiedlichsten Ausprägungen – vom Tempolimit über Spurreduzierung, «dynamischen Querschnitten», Einbahn-Verkehr im Innenstadtring, Roadpricing, zeitliche gesteuerte Durchfahrtsmöglichkeiten bis hin einer Vollsperrung – möglich.

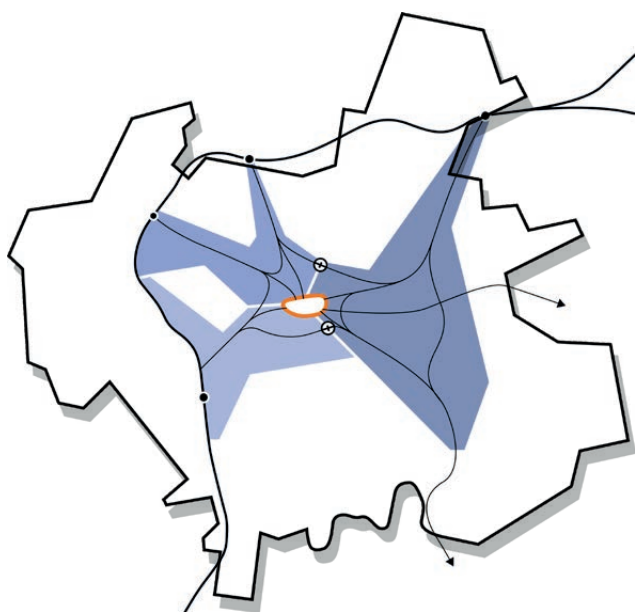


Abb.15 Schema «Achsen-Kammern-System»

Das **grün-grau-blaue-Netz** ist die Grundstruktur für den **Fuss- und Veloverkehr**. Das **Velo wird zu einer echten Alternative** gemacht und Winterthur zu einer **Stadt für Fussgänger/innen**. Attraktive Wege und Strassen mit guter Orientierung regen zum Laufen und Velofahren an. Gewässerbegleitende und zusammenhängende Grünräume werden zu Leitsystemen für ein innerstädtisches Fuss- und Velo-Netzwerk und als Verteiler in die Grünräume (Stadtrand- und Regiopark). Mehr «Stadtraum» in den Verkehrsräumen führt zu Strassen mit Aufenthaltsqualität.

Damit das Velo zu einer effizienten Alternative wird, braucht es eine Qualitätsoffensive auf vielen Ebenen. Dazu sind viele Massnahmen denkbar, wie mehr Platz auf den Hauptkorridoren, Velobahnen, Lastenräder im Quartier, Einbeziehung des Detailhandels in Velokonzepte, Kampagnen etc.



Abb.16 Grundstruktur Fuss- und Veloverkehr

Auch ein attraktiver **ÖV braucht mehr Platz**, so zur Sicherstellung einer durchgängigen störungsarmen Abwicklung auf den Korridoren in einem dichten Takt. Eine Voraussetzung dafür ist die konsequente Bevorzugung gegenüber dem MIV. Dazu kommen innovative Shuttle- und Taxiservices als Ergänzung zu den Buslinien sowie attraktive Wartebereiche.

Die S-Bahn soll als innerstädtisches Expressverkehrsmittel mitgedacht werden. Prüfwert erscheint dem Team in diesem Kontext die Idee eines direkten Anschlusses von Wülflingen / Töss in Richtung Zürich, ohne über den HB Winterthur zu fahren. Im Rahmen einer Neuentwicklung des Rieter-Areals könnte es die Chance geben, eine solche Verbindung herzustellen. Zudem wird in einer verstärkten Entwicklung des Bahnhofumfeldes von Wülflingen – allenfalls gar mit einer langfristigen Ortserweiterung des heutigen Baugebietes – ein grosses Potential gesehen.



Abb.17 Stärkung der S-Bahn-Haltestellen

Grundsätzlich muss im Bereich Mobilität weitergedacht werden. Die täglichen Lebensgewohnheiten ändern sich (Einkaufs- und Konsumverhalten, höhere Mobilität, Flexibilität). Diese Veränderungen gilt es im Rahmen einer gesamtheitlichen Verkehrsplanung mit zu denken. Stichworte dazu sind die Organisation von Quartierlogistik und der letzten Meile oder die Ausstattung von ÖV-Haltestellen/Hubs durch Andocken weiterer Bedürfnisse an die täglichen Wegeketten.

VORSCHLAG ZUM WEITEREN VORGEHEN AUS SICHT DES TEAMS BK

Im Vertiefungsprozess nach Abschluss der Testplanung gilt es eine klare Haltung zu entwickeln und zu bestimmen: Wo wollen wir hin? Darauf aufbauend wird vorgeschlagen, im Rahmen eines breiteren Diskurses ein räumliches Leitbild zu entwickeln, das darauf abzielt, für einen Zeitraum von ca. 15 Jahren, Handlungsleitfaden für die räumliche Entwicklung zu sein. Dabei ist entscheidend, die Vision zu einer von Politik, Verwaltung und Bevölkerung gemeinsam getragenen und treibenden Kraft zu entwickeln und Lust auf diese Zukunft zu machen.

Die räumliche Entwicklungsperspektive sollte die grundsätzlich zu verfolgende Vision räumlich visualisieren, grafisch prägnant sein, die Stossrichtungen für die wichtigsten Handlungsfelder beinhalten und Schwerpunkträume benennen. Sie sollte nicht im Detail versuchen alles festzulegen, sondern die grossen Entwicklungslinien fixieren und Gestaltungsspielräume für die Konkretisierung offenhalten.

5.2 WICHTIGSTE AUSSAGEN UND ERKENNTNISSE TEAM HOSOYA SCHAEFER

ZIELBILD: DIE WINTERTÄLER

Das Team Hosoya Schaefer (HS) liest Winterthur als eine Stadt der Täler, die sich im historischen Zentrum rund um den Bahnhof und dem ehemaligen Sulzerareal verdichtet. Die Stadt wird deshalb nicht als bipolar, sondern als multipolar angesehen. Die vorgeschlagene

übergeordnete Strategie sieht entsprechend vor, dass sich Winterthur im Sinne einer «multipolaren Dezentralisierung» in neun Tälern mit eigenen Profilen entwickelt.

Jedes der neun identifizierten Täler weist eine Reihe von Eigenschaften auf, die je nach Profil unterschiedlich stark ausgeprägt sind. Gemäss Strategie sollen drei Tal-Typologien gestärkt werden.

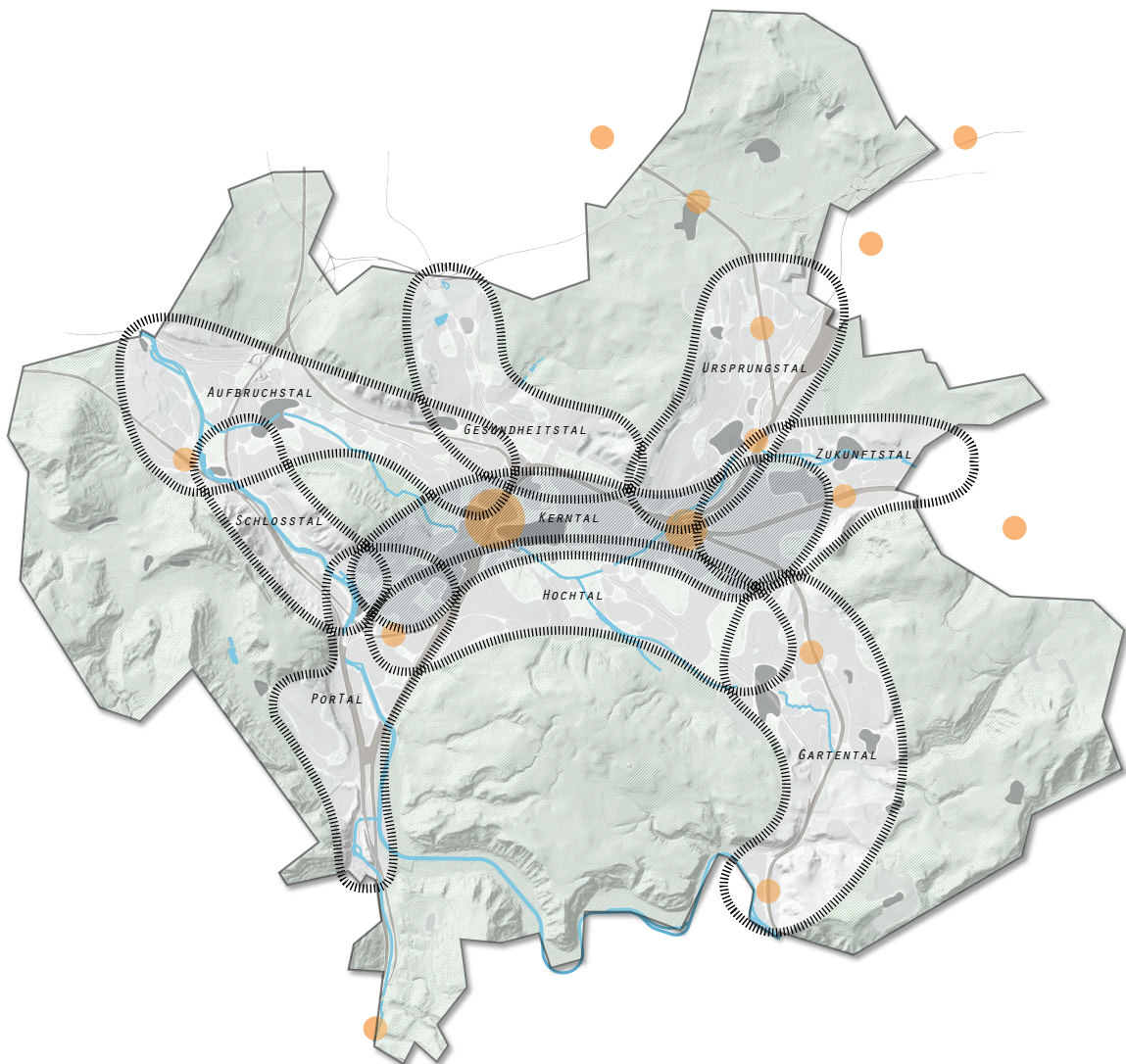


Abb.18 Vision WinterTäler – die neun Winterthurer Täler

- Die **Dezentralisierung von Arbeitsplätzen** in den Tälern mit Zentrums- und Vernetzungsfunktion reduziert die starke Fokussierung des Pendlerverkehrs auf das heutige Stadtzentrum:
 - Kerntal (Stadtzentrum),
 - Zukunftstal (Neuhegi),
 - PorTal (Töss)
 - Gesundheitstal (Lind)
- Die **Verteilung der Versorgungs- und Freizeitangebote** in den Tälern der Einfallsachsen reduziert ein Teil des Verkehrs aus der Region sowie des «hausgemachten» Verkehrs ins Stadtzentrum:
 - Aufbruchstal
 - PorTal
 - Gartental
- Die **Weiterentwicklung der Lagequalitäten** in den übrigen Tälern diversifiziert das Wohnraumangebot:
 - Ursprungstal
 - Schlosstal
 - Hochtal

Innerhalb der Täler soll eine Entwicklungsstrategie mit den drei Standbeinen **Diversifizieren, Verdichten, Vernetzen** verfolgt werden.

Das Entwicklungspotenzial der Täler ergibt sich aus deren städtebaulichen Potenzialen, den sozialen Dynamiken, der Strassen- und ÖV-Vernetzung sowie den wirtschaftlichen Profilen. Diese Betrachtung lässt sich auf beliebige weitere Themen anwenden wie z.B. Arbeitsplatztypen oder –dichte, Freiraumtypen etc. Die «Brille» der Täler ermöglicht eine gesamthafte Diskussion über Ausprägung und Potenziale der Täler, wie auch die Möglichkeit, näher hinzusehen und konkrete Massnahmen zu diskutieren. Das Verdichtungs- und Veränderungspotential kann anhand der bestehenden baulichen Dichten in Kombination mit Gebäudealter, Ortsbildschutz, Eigentümerstrukturen oder dem strukturellen Wandel analysiert werden. So können Veränderungspotentiale erkannt und Hinweise auf aktuelle Schwerpunkte in der Gebietsentwicklung ersichtlich werden.

In einem ersten Schritt wurden die möglichen Funktionen der Täler wie folgt definiert.

Kerntal

Stadt- und Innovationszentrum

Das Kerntal ist belebtes Stadtzentrum und dient der kleinräumigen Vernetzung von Wissen, Industrie, Dienstleistungen sowie Wohnen und Freizeit. Der Fokus liegt beim High-Tech- und Finanzsektor, bei hochwertigen Dienstleistungsunternehmen sowie bei Bildungs-, Verwaltungs- und bei Gesundheitsangeboten (an der Schnittstelle zum Gesundheitstal).

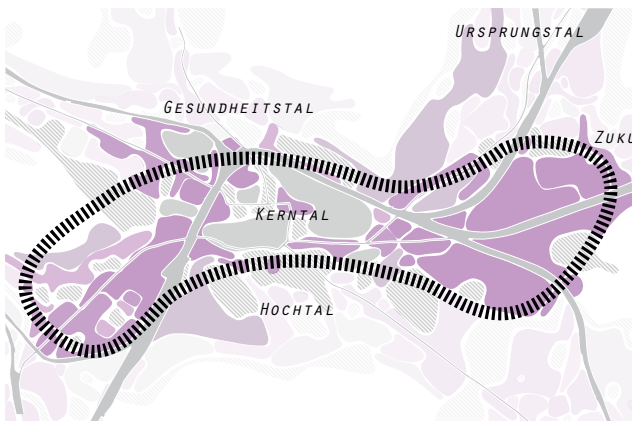


Abb.19 Kerntal, mit Zentrumsfunktion

Zukunftstal

Inkubator für industriell-gewerbliche Unternehmen

Die Sicherstellung von Flächen zu bezahlbaren Preisen und reibungslosem Güterverkehr ist im Zukunftstal von grosser Bedeutung. Es ist teilweise ein Transformationsgebiet mit Chancen für neue Formen der Mischnutzung in mittelgrossen bis grossen Strukturen. Der Fokus liegt auf High-Tech, traditionellem Gewerbe, Industrie und Logistik. Das Tal soll ein neues Gesicht und Image erhalten.

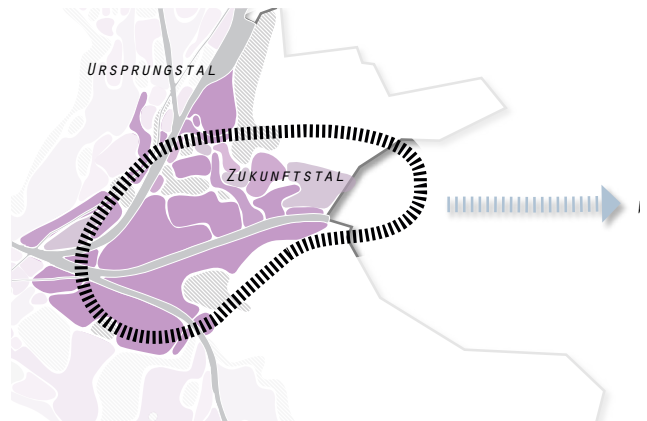


Abb.20 Zukunftstal, mit Zentrums- und Vernetzungsfunktion

PorTal Metropolitanes Eingangstor

Das PorTal ist potenzieller Standort für (Gross-)Ansiedlungen von Unternehmungen und Freizeitinfrastrukturen, mit Anspruch an hohe Visibilität von Bahn und Autobahn aus (z.B. Dienstleistungs-Hochhäuser, moderne Gewerbegebäude). Es weist eine hohe Standortgunst auf. Ergänzend gibt es inselartige, gut an die Autobahn angeschlossene Wohnquartiere mit hoher Wohnqualität.

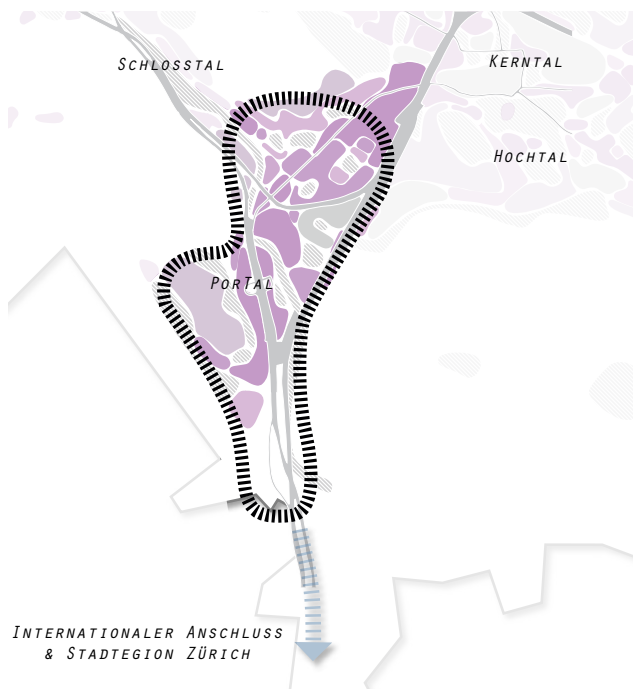


Abb.21 PorTal, mit Versorgungs- und Vernetzungsfunktion

Gesundheitstal Plattform des Gesundheitssektors

Als Standort öffentlicher Infrastrukturen im Gesundheitsbereich ist das Gesundheitstal von grosser Bedeutung für Winterthur. Dank einer möglichen Mehrfachnutzung grosser Infrastrukturen wie Spital, Bildungsinstitutionen, Sportplätzen, Schwimmbad, Friedhof, Einkaufszentrum sowie einem ausgedehnten Püntengebiet, bietet es ein grosses Potenzial. Dies gilt ebenso für gemeinsame Infrastrukturen im Gesundheitssektor, ergänzt durch hochwertiges Wohnen am Südhang.

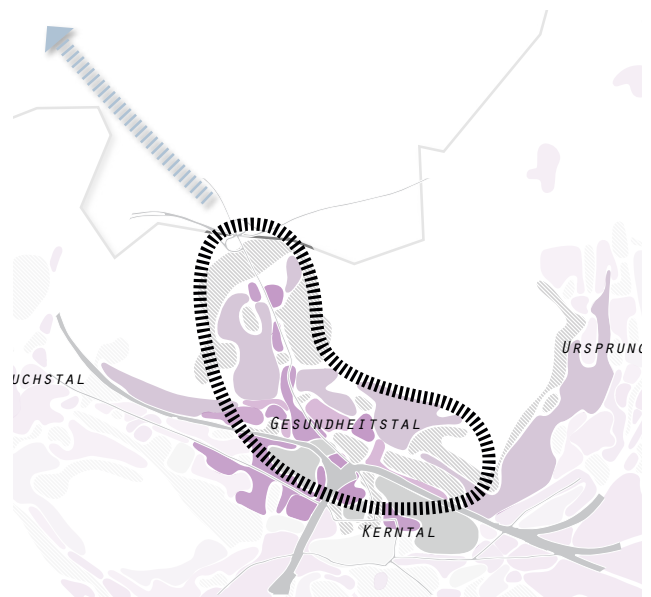


Abb.22 Gesundheitstal, mit Versorgungsfunktion

Aufbruchstal

Urbanes Patchwork für Neugierige

Das Aufbruchstal ist ein Konglomerat von Wohnquartieren mit Potenzial für einen Imagewandel durch eine neue Generation von Städter/innen. Es verfügt zudem über ein Potential für Wachstum durch allfällige Neueinzonungen sowie für alternative Eigentumsangebote (Gewerbegeossenschaft, Stadthäuser für Kleininvestoren).

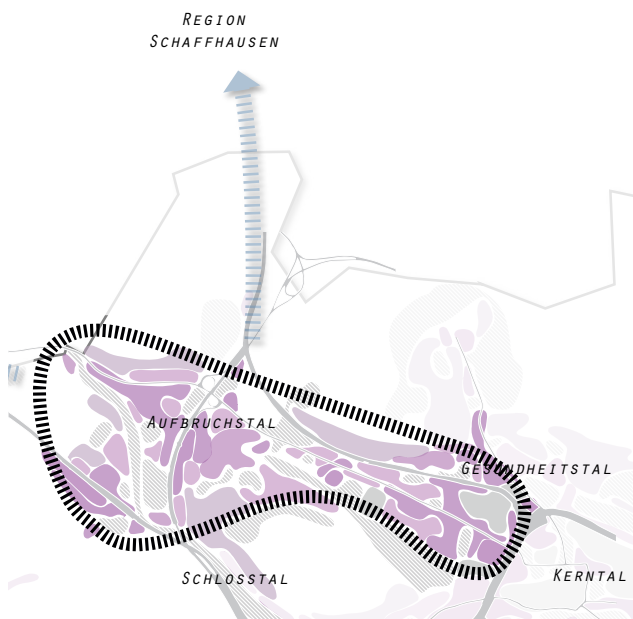


Abb.23 Aufbruchstal, mit Versorgungsfunktion

Gartental

Idyllische, intakte und grüne Gartenstadtsiedlung

Attraktive durchgrünte Wohnquartiere mit Möglichkeiten zur alltäglichen Versorgung und Platz für Kleinunternehmen in den Siedlungsstrukturen charakterisieren das Gartental.

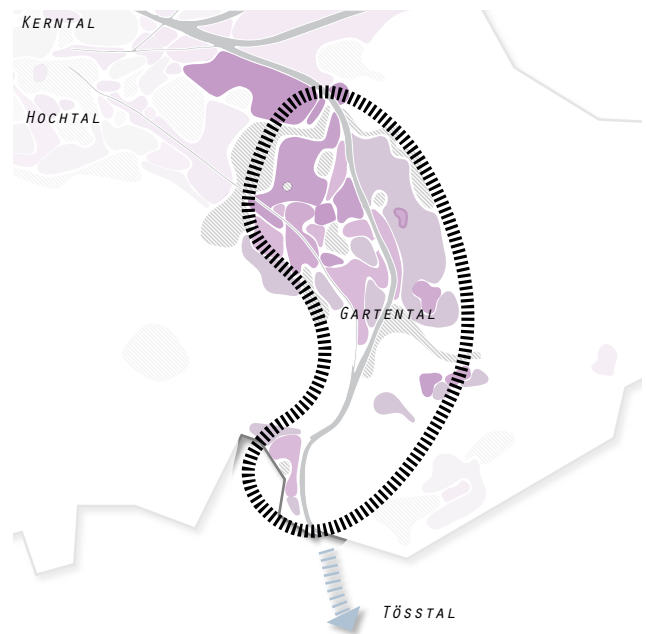


Abb.24 Gartental, primär mit Wohnfunktion

Hochtal

Attraktives Wohngebiet mit Aussicht und klimatisch guten Voraussetzungen

Das Hochtal ist ein hochwertiges Wohngebiet mit Veränderungspotenzial im Talsattel zwischen Heiligberg und Eschenberg. Am Nordhang von Winterthur gelegen, bietet es Aussicht und klimatisch angenehme Bedingungen durch Grün- und Freiluftschnitten.



Abb.25 Hochtal, primär mit Wohnfunktion

Schlosstal

Wohngebiet mit positiver Entwicklungsdynamik

Das Schlosstal ist ein durchgrüntes Wohngebiet an sehr gut erschlossener MIV-Lage. Durch eine bauliche Verdichtung bietet es ein Potenzial für produzierendes Gewerbe.



Abb.26 Schlosstal, primär mit Wohnfunktion

Ursprungstal
Künftiges Entwicklungsgebiet
der Gartenstadt

Im Ursprungstal finden sich Wohnquartiere mit Gartenstadtqualität. Es besteht eine hohe Entwicklungsdynamik in den grossen Wohnsiedlungen und das Tal bietet grosse Entwicklungspotenzial am Rande der Stadt.

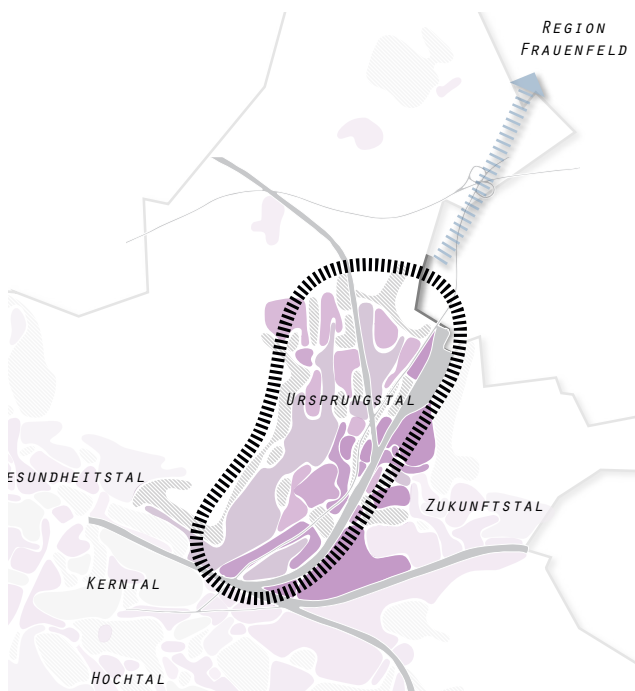


Abb.27 Ursprungstal, mit Wohn- und Vernetzungsfunktion

LEITSÄTZE ZUR ENTWICKLUNG DER TÄLER

Die Hauptstossrichtungen des Teams HS zur Entwicklung der neun bezeichneten Täler und zur Umsetzung der vorgeschlagenen Strategie sind in fünf Leitsätzen zusammengefasst.

Siedlung: Winterthur verdichtet sich stärker in den gut erschlossenen Talsohlen

Freiraum: Winterthurs Täler sind vielfältig und grün

Freiraum: Winterthurs Gärten sind für das Quartier zugänglich

Mobilität: Winterthur setzt auf vernetzte Mobilität statt lineare Verkehrsachsen

Arbeit: Winterthur schafft Synergien für Innovation

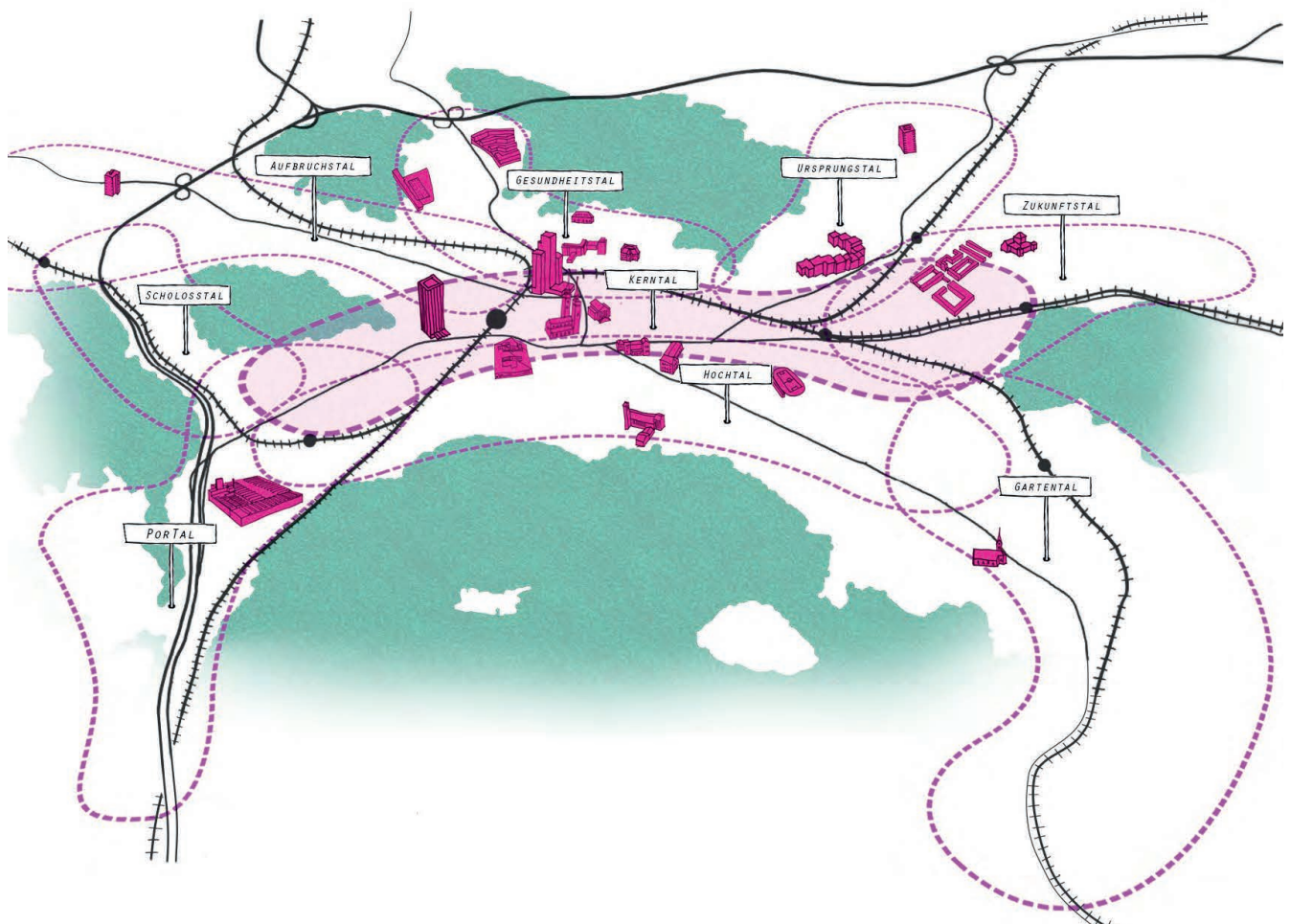


Abb.28 Vision WinterTäler

Winterthur verdichtet sich stärker in den gut erschlossenen Talsohlen

Die Stadt entwickelt und verdichtet sich überdurchschnittlich stark an denjenigen Lagen, die am besten mit dem ÖV erschlossen sind. Hohe und verdichtete Bauten sollen zudem entlang der Gleiskorridore und der wichtigen Stadtachsen entstehen. Diese Korridore sind vernetzende Elemente, die im Rahmen einer Verdichtung städtebaulich akzentuiert und aufgewertet werden. Dadurch entwickeln sie sich zu städtischen Strassenräumen, auf denen Velo- und Fussverkehr gleichwertig mit dem Autoverkehr behandelt werden sollen.



Abb.30 Starke Bautätigkeit an gut erschlossenen Lagen



Abb.29 Hohe und verdichtete Bauten entlang der Geleise und Stadtachsen

Winterthurs Täler sind vielfältig und grün

Winterthurs Gartenstadtquartiere sind zukünftig diversifiziert, sowohl hinsichtlich Wohnraum-, wie auch in Bezug auf Versorgungs- und Freizeitangebote. Mehr grosse zusammenhängenden Frei- und Bewegungsräume vernetzen die Quartiere besser und sind im gebauten Stadtkörper spürbar.

In neu entwickelten Arealen werden bei Bedarf aufgrund übergeordneter Klimaanforderungen Frischluftschneisen freigehalten. Bioklimatisch bedeutsame Randgebiete werden nicht weiter überbaut und verdichtet, stattdessen werden lokale Querverbindungen aufgewertet. Dies in Form von «Spiesschen»/»Nadeln» zwischen Stadt und Wald, welche einzelne Nutzungszonen parallel zu den Talsohlen miteinander verbinden.



Abb.32 Grosse zusammenhängende Frei- und Bewegungsräume

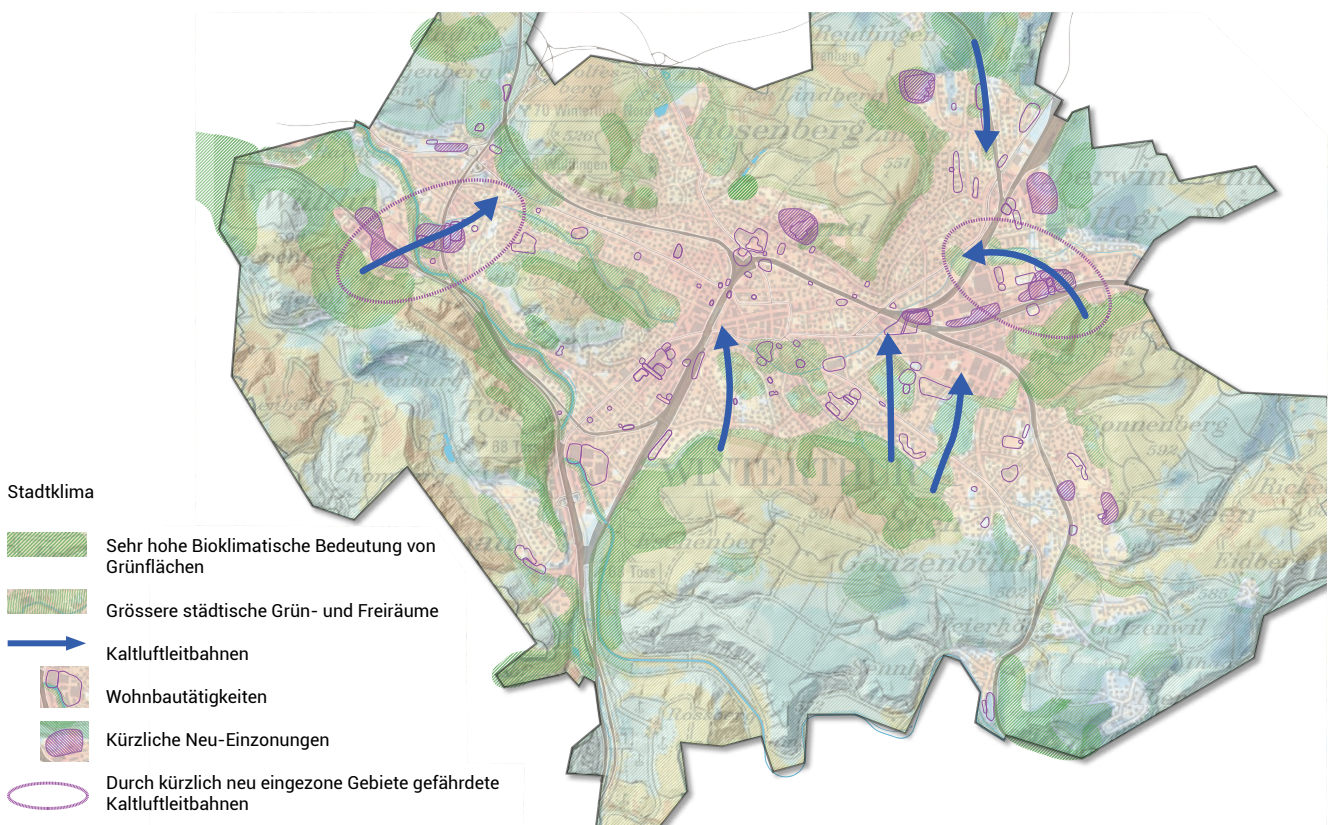


Abb.31 Frischluftschneisen und natürliche Entwässerungssysteme

Winterthurs Gärten sind für das Quartier zugänglich

In den Quartieren, die baulich verdichtet oder transformiert werden, entstehen gleichzeitig mit der baulichen Entwicklung neue Mikroplätzen im öffentlichen Raum. Die Gartenstadtsiedlungen, Villengärten und öffentlichen Einrichtungen sollen mehr gemeinschaftliche und öffentliche Freiräume und Durchwegungen für die Siedlungs-, Quartier- und Stadtbewohner/innen bieten. Die

Püntenareale werden für eine breitere Bevölkerung geöffnet und mit neuen Durchwegungen zur Vernetzung, kollektiven Infrastrukturen sowie Gartenbereichen, die gemeinschaftlich bewirtschaftet werden können, ergänzt.

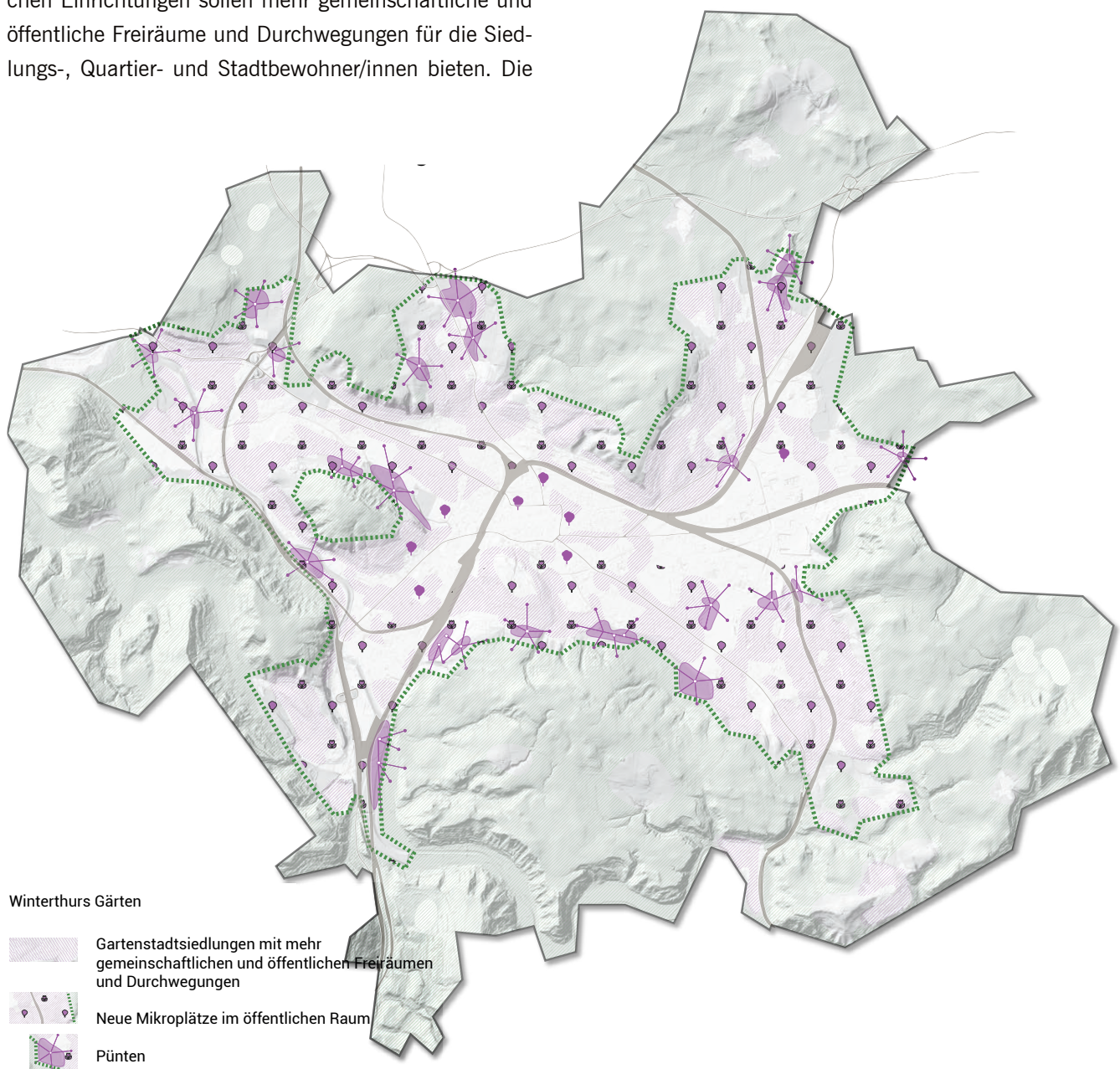


Abb.33 Winterthurs Gärten sind zugänglich

Winterthur setzt auf vernetzte Mobilität statt lineare Verkehrsachsen

Es wird mehr Raum zugunsten flächeneffizienter Verkehrsmittel auf zentralen Achsen aus den Tälern ins Zentrum (ÖV / Stadtbusse) und auf den Tangentialen zwischen den Tälern (Veloverkehr und alternative kollektive Verkehrsmittel) geschaffen. In der Folge steigen Anwohner/innen und Arbeitstätige vermehrt vom Auto auf Velo, E-Bike oder alternative kollektive Verkehrsmittel um resp. gehen zu Fuss, wenn sie sich innerhalb der Stadt bewegen.

Die Durchwegung ist in allen Tälern dicht, vor allem auch in Querrichtung zur Talsohle. Die benachbarten Täler sind gut miteinander vernetzt. Für Fussgänger/innen, Velos und Kleinstfahrzeuge gibt es immer eine kürzere Route als für den MIV. Die Stadtachsen haben dank

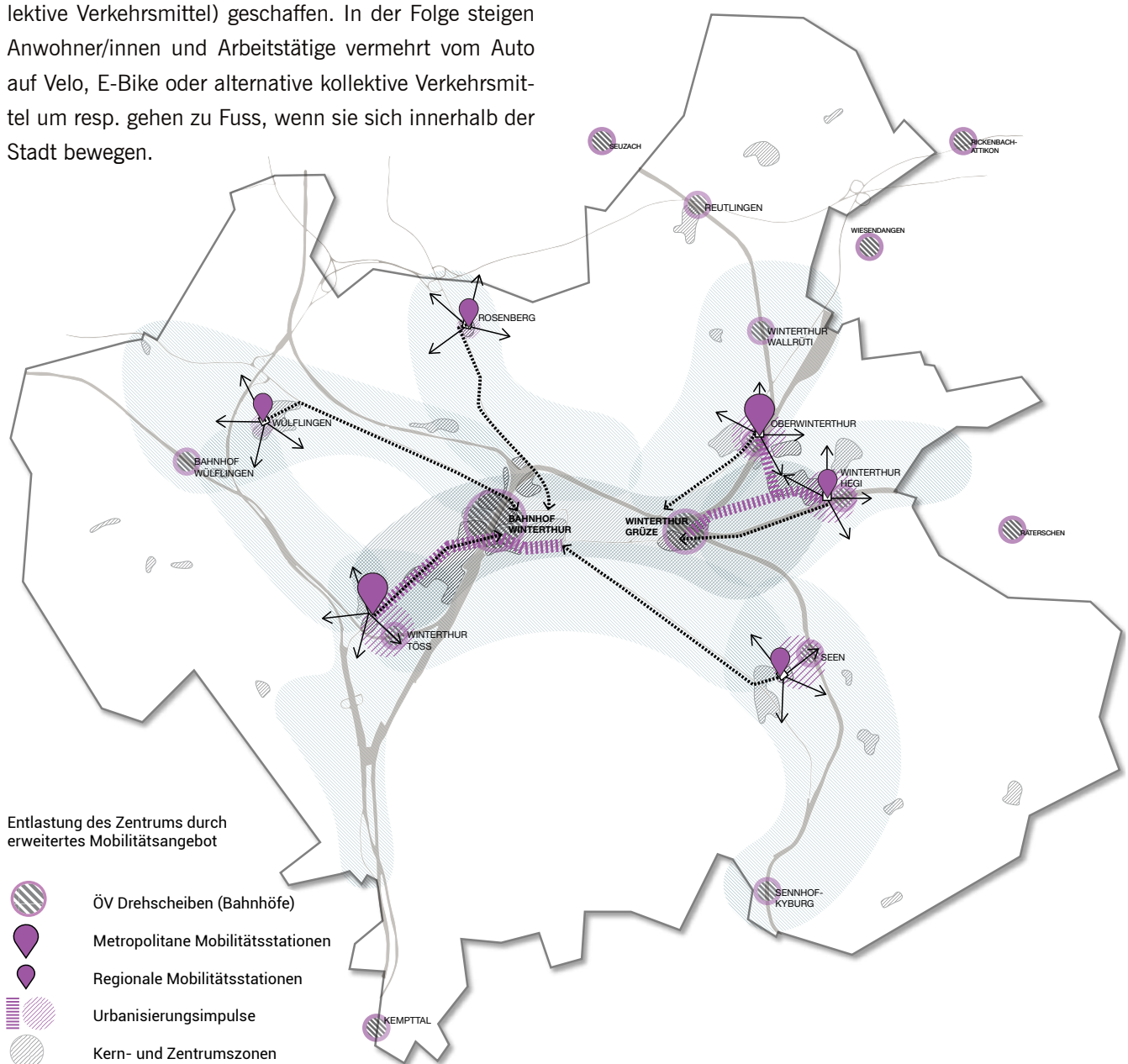


Abb.34 Entlastung des Zentrums durch Mobilitätsstationen an den Einfallsachsen

neuer Raumaufteilung keine trennende Wirkung mehr. Übergeordnete Verkehrsachsen, wie Gleiskorridore und Autobahn, können in dichten Abständen vom Fuss-/Velo-Verkehr gequert werden.

Der Freizeit- und Versorgungsverkehr aus der Region sowie aus den Tälern ins Stadtzentrum wird durch eine Dezentralisierung der Nutzungen sowie die Einrichtung von Mobilitätsstationen mit unterschiedlichen Funktionen an den Einfallsachsen reduziert. Die heutigen Parkhäuser im Zentrum werden für öffentliche Nutzungen freigemacht, umgebaut oder durch Neubauten ersetzt.



Abb.35 Mehr Raum für flächeneffiziente Verkehrsmittel

Winterthur schafft Synergien für Innovation

In Winterthur entstehen an gut erschlossenen Lagen neue verdichtete Gebäude-Typologien mit Mischnutzungen von Dienstleistung, Industrie, Freizeit und Wohnen. In Neuhegi und im Rieterareal findet die Durchmischung eher grossmassstäblich statt. Im Zentrum des Kerntals (zwischen Zürcherstrasse und Gleisen bis zur Unteren Briggerstrasse) mischen sich die Nutzungen kleinteilig. Hier entsteht eine urbane Mischzone mit Retail-, Dienstleistungs- und Freizeitangeboten, die ein inspirierendes Umfeld für innovative Firmen aus den Bereichen High-Tech, Finanzdienstleistung und Gesundheitswesen/Medizinaltechnik bietet.

Zur besseren Vernetzung nutzen Unternehmungen, Gesundheitsinstitutionen und Hochschule gemeinsame Infrastrukturen wie Sitzungs- und Tagungsinfrastrukturen sowie Diagnose-, Test- und Produktionsanlagen. Dabei entsteht ein innovationsförderndes Umfeld, Synergiepotenziale werden freigesetzt und der Wissens- und Technologietransfer zwischen Hochschule und Privatwirtschaft wird gefördert.

Die Region Winterthur soll als Wirtschaftsstandort von nationaler und internationaler Bedeutung wahrgenommen werden. Aufbauend auf der industriellen Vergangenheit, der ausgezeichneten verkehrlichen Anbindung (insbesondere Nähe zum Flughafen) und den erstklassigen Bildungsstätten, verfügt die Region über ein klares Profil und positioniert und vermarktet dieses gemeinsam.

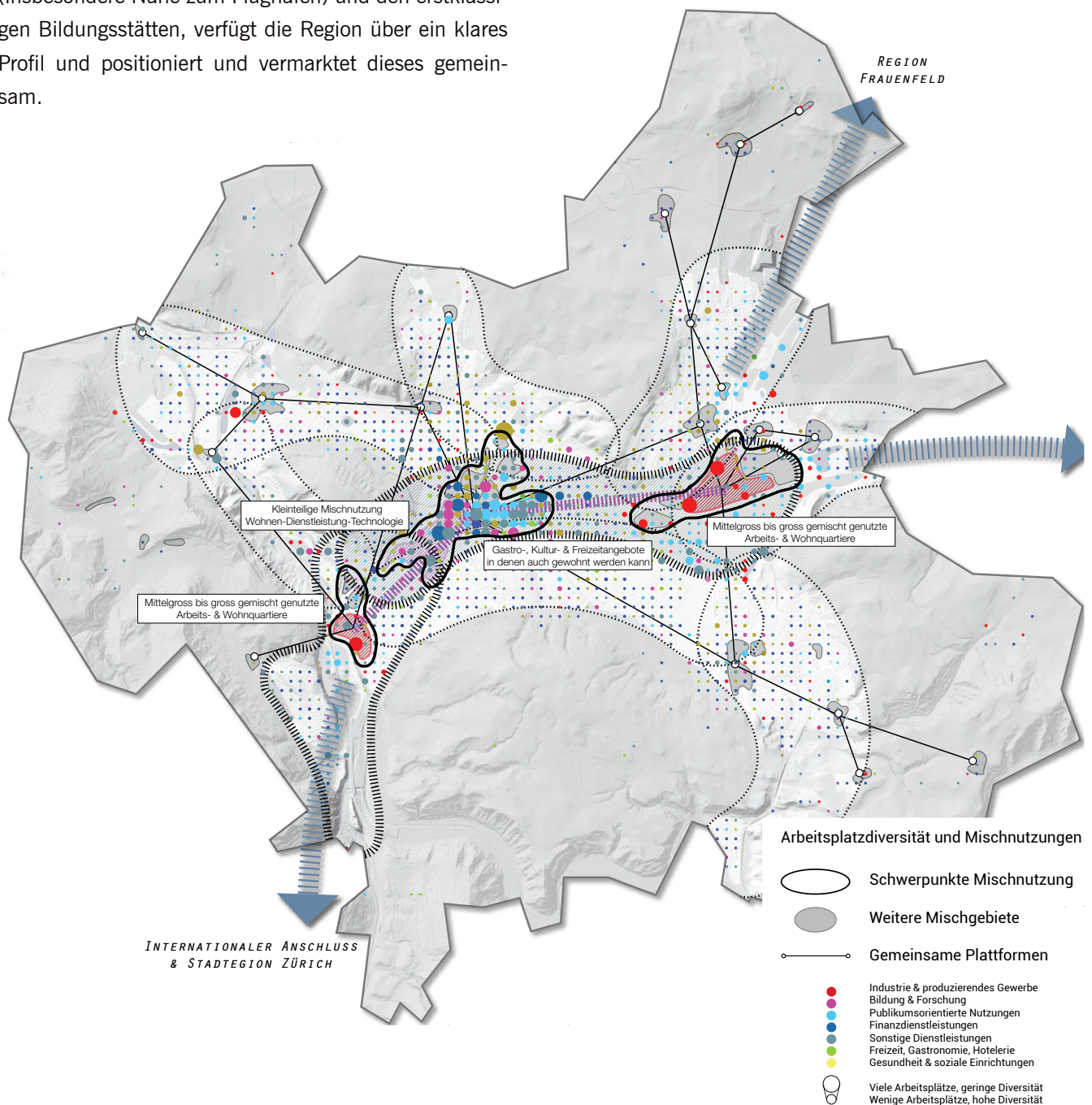


Abb.36 Mehr Mischnutzungen an gut erschlossenen Lagen

DYNAMISCHER PLAN ALS WERKZEUG

Das Zielbild mit den WinterTälern soll gemäss Team HS nicht vorgeben, wie oder wohin sich die Stadt entwickelt. Es soll jedoch ermöglichen, über unterschiedliche «Zukünfte» zu diskutieren, die auf lokale Eigenheiten eingehen. Eine Hilfestellung für eine handlungsorientierte Diskussion sollen die Leitsätze zur Entwicklung der Täler sowie die Bezeichnung unterschiedlicher Interventionsebenen sein. Es werden drei Typen von Interventionen vorgeschlagen:

- Visionieren: Lancierung stadtentwicklungspolitischer Fragen, welche die Richtung der Stadtentwicklung ändern;
- Agieren: Investitionen in Planungs- und Stadtentwicklungsprozesse, um Impulse zu setzen;
- Reagieren: Themen in laufende Prozesse einbringen, beispielsweise im Rahmen von Planungs- und Entwicklungsprozessen.

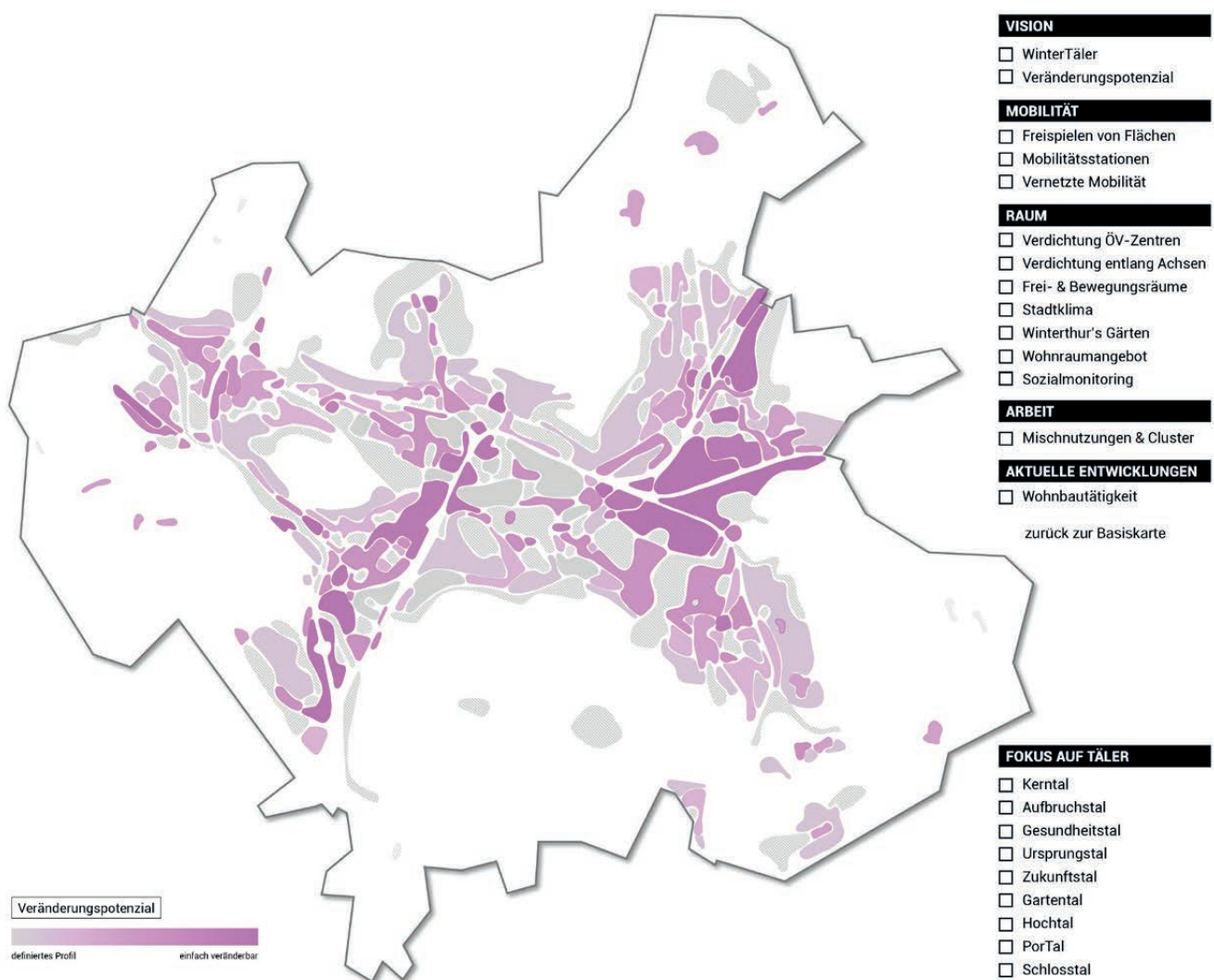


Abb.37 Veranschaulichung interaktiver dynamischer Plan

Als weitere Komponente für ein dynamisches Entwicklungsleitbild wird ein interaktiver dynamischer Plan vorgeschlagen. Darin können unterschiedliche Räume und Aktionen überlagert werden, so etwa städtische Interventionen oder auch Veränderungen aufgrund von externen Faktoren. Je nach Tal wirken sich die Aktionen stärker oder schwächer auf die Entwicklung aus.

VORSCHLAG ZUM WEITEREN VORGEHEN AUS SICHT DES TEAMS HS

Die strategische Stadtentwicklung funktioniert nur, wenn stadtintern abteilungsübergreifende Diskussionsstrukturen aufgebaut und an die Budgetplanung gekoppelt werden. Aufgabe dieser Strukturen wäre eine Priorisierung der Interventionsmöglichkeiten sowie eine Zuschreibung auf eine der folgenden Handlungsebenen:

- Wo braucht es eine politische Diskussion? Diskussion im Stadtrat oder Diskussion in der Öffentlichkeit initiieren (Visionieren).
- Wo soll etwas angestossen werden? In Projektbudget aufnehmen (Agieren).
- Was wird im Alltag aufgenommen? Auftrag an die Abteilung (Reagieren).

Aus dieser Strategie ergibt sich aus Teamsicht idealerweise eine Entscheidungsgrundlage für die Politik, wo zukünftig die beschränkten Ressourcen eingesetzt werden sollen.

6. VERGLEICHENDE BETRACHTUNG DER WICHTIGSTEN ELEMENTE/ SYNTHESE

6.1 ZUKÜNFTIGE SIEDLUNGSSTRUKTUR

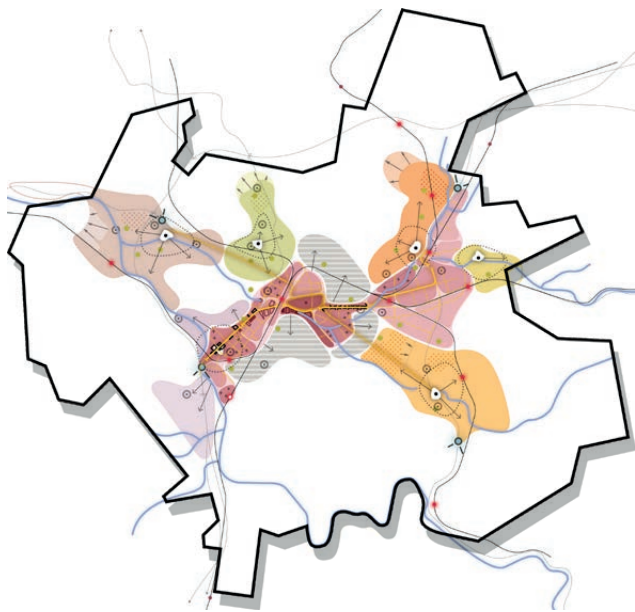


Abb.38 Starke Quartiere und ein urbanes Rückgrat
(Vergrösserte Darstellung s. Abb. 6)



Abb.39 Verdichtung entlang der Geleise und Stadtachsen
(Vergrösserte Darstellung s. Abb. 29)

Die Zielbilder der beiden Teams zur räumlichen Entwicklung der Stadt haben sich im Verlaufe des Testplanungs-Prozesses teilweise angeglichen.

Das Team BK empfiehlt den Ausbau des urbanen Profils von Winterthur in einem neu definierten Kernbereich, welches als **urbanes Rückgrat** mit zahlreichen unterschiedlich ausgestalteten Wirbeln bezeichnet wird. Es liegt in der zentralen Talachse und zieht sich von Töss bis nach Oberwinterthur hin. Es verläuft somit auch entlang der Bahn-Achse Zürich-Ostschweiz. Das Rückgrat soll ein dichtes,utzungsgemischtes Gebiet mit einer

guten Erreichbarkeit und hohen Aufenthaltsqualitäten sein. Die beiden bisher als urbane Pole definierten Zentren Winterthur Mitte mit der Altstadt als historischen Kern, dem Hauptbahnhof und den angrenzenden Gebieten und das entstehende Zentrum Neuhegi-Grüze, sind wichtige Bestandteile des urbanen Rückgrats. Dieses kann als konsequente Weiterentwicklung der bipolaren Stadt betrachtet werden. Gleichzeitig sollen die um Ankerpunkte, wie historische Ortskerne oder Bahnhaltestellen, gewachsenen Quartiere gestärkt werden. Dank eigenständiger Identitäten sowie einer sehr guten Vernetzung mit effizienten Verkehrsmitteln untereinander

und mit dem Rückgrat, ermöglichen **starke Quartiere** ein «gutes Leben in der Stadt».

Das Team HS definiert einen ähnlichen – etwas weniger ausgedehnten – Stadtraum als «Kerntal», in dem ein grosses Veränderungs- und Verdichtungspotenzial gesehen wird. Dort sollen Wissen, Industrie, Dienstleistungen sowie Wohnen und Freizeit kleinräumig vernetzt sein. Der Hauptbahnhof soll als primärer «Ankunfts-ort» im Kerntal sowie als «Mobilitätshub» aufgewertet werden. Nebst dem Kerntal soll sich Winterthur in den acht weiteren definierten Tälern mit eigenen Profilen entwickeln. Dabei kommt den historisch gewachsenen Quartieren eine unterschiedliche Funktion zu, welche im Kontext der einzelnen Täler zu definieren ist. Im Gebiet Neuhegi-Grüze überschneidet sich das Kerntal mit dem «Zukunftstal», das als Inkubator für industriell-gewerbliche Unternehmen positioniert wird.

Erkenntnis

Das Projektteam sieht im Ansatz «urbanes Rückgrat mit starken Quartieren» des Teams BK den vielversprechenden und überzeugenderen Ansatz für die langfristige räumliche Entwicklung Winterthurs. Die grossen Potenziale dieses angedachten Zielbildes müssen im Rahmen einer Weiterentwicklung ausgelotet, präzisiert und quantifiziert werden.

6.2 VIELFÄLTIGE GRÜN- UND FREIRÄUME

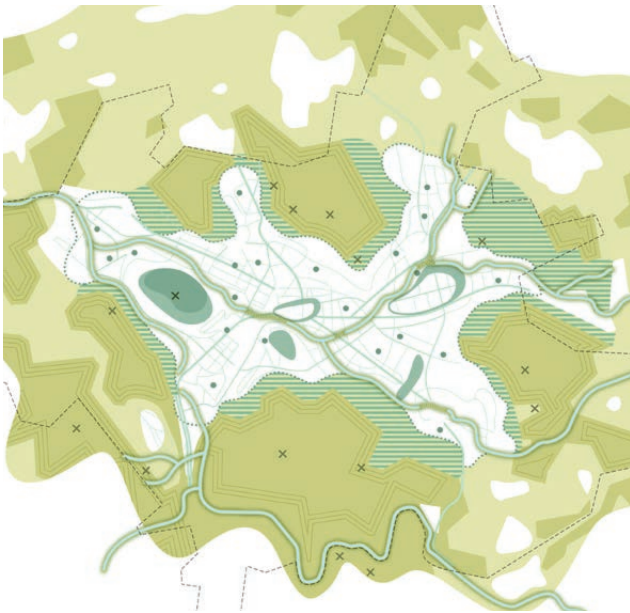


Abb.40 Gartenstadt der Zukunft
(Vergrösserte Darstellung s. Abb. 11)

Beide Teams messen den Grün- und Freiräumen in der langfristigen Entwicklung der Stadt eine hohe Bedeutung zu und sehen grosse Potentiale.

Das Team BK betrachtet die Landschaft nicht als Ansammlung von Restflächen, die nach Abhandlung von Themen wie Siedlung, Infrastrukturen etc. übrigbleiben. Sie wird vielmehr als eigenständiger, im Zusammenhang gedachter Raum und als Infrastruktur der Zukunft angesehen. Aus dieser Betrachtung resultieren im Wesentlichen die zentralen Elemente **Regiopark** (äussere Land-

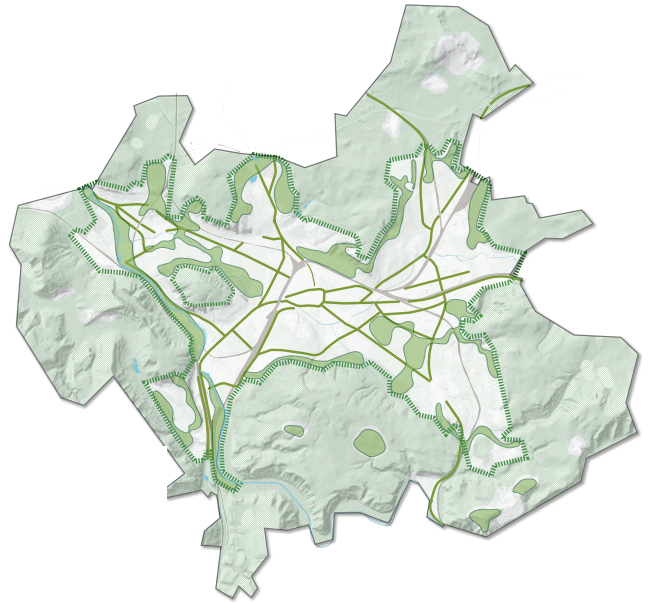


Abb.41 Zusammenhängende Frei- und Bewegungsräume

schaft) und **grün-grau-blaues Netz** (innere Landschaft). Sie sind über den **Stadtrandpark** – einen Stadtpark neuen Typs – miteinander verknüpft. Die innerstädtischen Leitstrukturen des Netzes aus Freiräumen (grün), Strassen (grau) und Fluss-/Bachläufen (blau) bieten eine hohe Aufenthaltsqualität und durchgängige Verbindungen für den Langsamverkehr.

Das Team HS sieht für Winterthur die grössten zusammenhängenden Frei- und Bewegungsräume im Metropolitanraum, die auch im gebauten Stadtkörper spürbar

sind. Dieses Ziel soll durch Vernetzung und Diversifizierung erreicht werden. Unter anderem sollen in Quartieren, die verdichtet oder transformiert werden, neue öffentlichen Mikroplätze entstehen. Als weitere Massnahmen wird die Öffnung der Pünken für einen grösseren Teil der Bevölkerung mittels neuer Durchwegungen sowie gemeinschaftlich bewirtschafteter Bereiche vorgeschlagen. Auch innerhalb der Gartenstadtsiedlungen sollen mehr gemeinschaftliche und öffentliche Freiräume sowie mehr Vernetzungen für die Quartierbevölkerung entstehen.

Erkenntnis

Das Projektteam sieht im Gesamtkonzept des Teams BK den vielversprechenderen Ansatz. Die vorgeschlagenen Elemente (Regiopark, Netz, Stadtrandpark) müssen im Rahmen einer Weiterentwicklung aber vertieft und plausibilisiert werden. Weil auch im bebauten Gebiet ein günstiges Stadtklima angestrebt wird, sind dabei zentrale Elemente des Konzepts vom Team HS zu prüfen und allenfalls zu integrieren. Dies betrifft etwa die vorgeschlagene Aufwertung lokaler Querverbindungen zwischen Stadt und Wald oder die Schaffung neuer öffentlicher Mikroplätze.

6.3 ZUKUNTSFÄHIGE MOBILITÄT

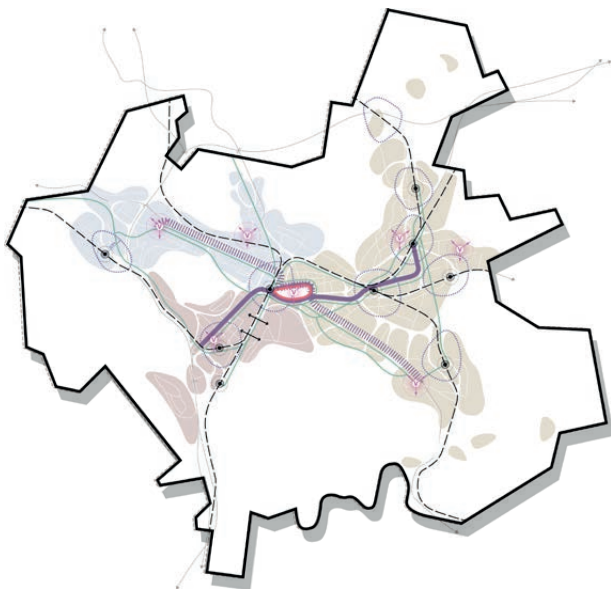


Abb.42 Zielbild Mobilität
(Vergrösserte Darstellung s. Abb. 14)



Abb.43 Zentrumsentlastung durch Mobilitätsstationen
(Vergrösserte Darstellung s. Abb. 34)

Beide Teams sehen als Voraussetzung für eine zukunfts-fähige Mobilität und attraktive öffentliche Strassenräume in einer verdichteten Stadt die Notwendigkeit, Flächen für den Ausbau des städtischen öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie des Fuss- und Veloverkehrs zu gewinnen. Diese beiden Verkehrsträger sollen dazu so stark attraktiviert werden, dass das Umsteigen leicht fällt. Um dies realisieren zu können, soll im Gegenzug der motorisierte Individualverkehr (MIV) auf dem Stadtgebiet - insbesondere auf der Zentrumsdurchfahrt - längerfristig schrittweise reduziert werden. Die MIV-Kapazitäten sollen prioritär Nutzergruppen zur Verfügung stehen, welche

darauf angewiesen sind, wie beispielsweise Gewerbetreibende, Handwerker/innen etc.

Das Team BK sieht für die Erschliessung der Stadt ein «Achsen-Kammern-Prinzip» vor. In diesem System würde die Zentrumsdurchfahrt für den MIV erschwert, der Rand des Stadtzentrums aber von allen Seiten bzw. Kammern aus erreichbar bleiben. Um Schleichverkehr zu unterbinden, müsste die Verkehrsführung in den einzelnen Kammern gleichzeitig neu organisiert werden. Der Ausbau der Nationalstrasse A1 wird mit diesem System auch zur Qualitätssteigerung in der Stadt genutzt.

Die Massnahmen haben das Ziel, den Verkehr auf dem begrenzten Raum der Hauptverkehrsachsen, die durch den «Talboden» verlaufen, so effizient wie möglich zu organisieren. Die Priorität soll auf hohen Personen- statt Fahrzeugdurchsatz gelegt werden. Gleichzeitig wird eine Qualitätsoffensive auf vielen Ebenen vorgeschlagen, um das Velo zu einer echten Alternative zu machen. Das Grün-Grau-Blaue Netz soll als Grundstruktur des Velo- und Fussverkehrs dienen. Ein grosses Potenzial wird in den vielen S-Bahnstationen auf Stadtgebiet gesehen. Sie haben unterschiedliche Bedeutungen, Lagen und Funktionen, eignen sich aber gut als Hubs für neue Mobilitätsangebote. Es wird vorgeschlagen, die S-Bahn verstärkt als innerstädtisches Expressverkehrsmittel einzusetzen.

Gemäss dem Team HS soll Winterthur auf vernetzte statt lineare Verkehrsachsen setzen. Dank der Schaffung attraktiver Verbindungen sollen Anwohner/innen und Arbeitstätige vermehrt vom Auto auf Velo, E-Bike oder alternative kollektive Verkehrsmittel nutzen, wenn sie sich in der Stadt bewegen. Dazu soll die Durchwegung in allen «Tälern» dicht sein. Dies vor allem auch in Querrichtung zur Talsohle und zur Vernetzung benachbarter Täler. Grundsätzlich soll es für den Fuss- und Veloverkehr und für Kleinstfahrzeuge immer eine kürzere Route als für den MIV geben. Um das Umsteigen zu vereinfachen, sollen zusätzlich kleine und grosse Mobilitätsstationen («Metro-Hubs») in den Quartieren gebaut werden. Durch die räumliche Nähe und Verfügbarkeit von allen möglichen Verkehrsmitteln und weiterer Serviceleistungen, soll dort im Sinne von «Mobility-as-a-Service» ein attraktives Umsteigen ermöglicht werden.

Erkenntnis

Für das Projektteam ist das Konzept der Mobilitätsstationen unter Berücksichtigung aller Aspekte zu wenig überzeugend. Hingegen wird im Achsen-Kammern-System des Teams BK ein vielversprechender Ansatz und die konsequente Umsetzung bzw. Weiterentwicklung des städtischen Gesamtverkehrskonzepts sGVK gesehen. Im Rahmen der Weiterbearbeitung ist die Machbarkeit des Systems und einer etappierten Umsetzung vertieft zu prüfen und es ist aufzuzeigen, mit welchen flankierenden Massnahmen der A1-Ausbau effektiv zur Qualitätssteigerung in der Stadt genutzt werden kann. Dabei ist die Funktionsfähigkeit des gesamten Verkehrsnetzes zu beachten. Gleichzeitig ist zu konkretisieren, was die räumlichen Voraussetzungen/Konsequenzen einer Offensive zur Förderung des ÖV und des Langsamverkehrs sind.

6.4 ARBEITEN IN DER ZUKUNFT

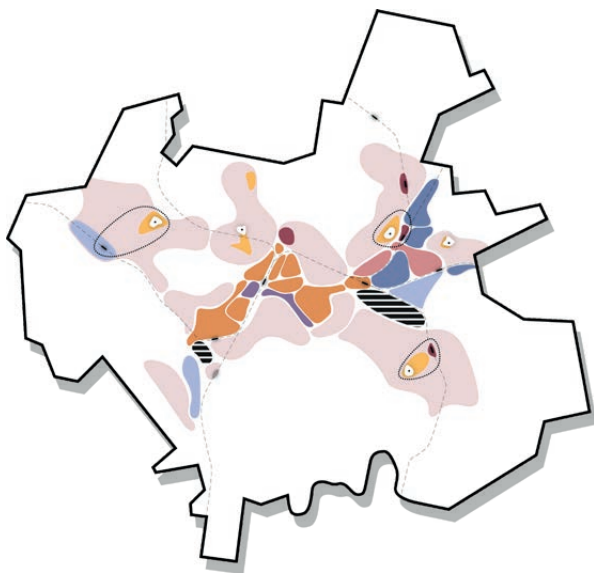


Abb.44 Winterthur entwickelt Standorte

Beide Teams messen den Themen Arbeitsplätze bzw. Arbeitsplatzgebiete, der Wissens-Produktion und der Förderung von Innovation in ihren Überlegungen grosses Gewicht bei. Während das Team BK die Themen im Rahmen übergeordneter Betrachtungen (Selbstverständnis, Urbanes Rückgrat) bearbeitet hat, gibt ihm das Team HS mit eigenen Leitsätzen und Zielbildern eine stärkere Bedeutung.

Das Team BK sieht die Notwendigkeit für Winterthur, eine eigene Kultur der Wissensproduktion zu entwickeln und eine «zweite Gründerzeit» zu initiieren. Dazu soll

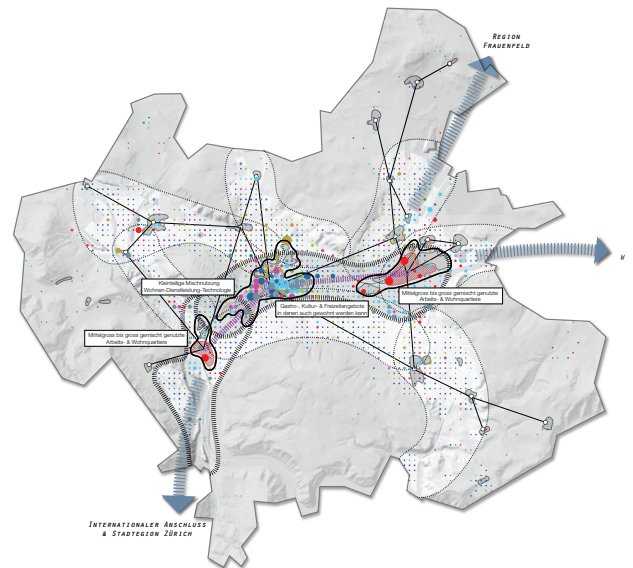


Abb.45 Mischnutzungen an gut erschlossenen Lagen
(Vergrösserte Darstellung s. Abb. 36)

das Potenzial der ZHAW forciert, passende Standorte entwickelt und eine Aufbruchsstimmung geschaffen werden. Winterthur soll die urbanen Bereiche der Stadt erweitern und dort dank einer grösseren Nutzungsvielfalt, einer höheren Nutzungsdichte und mehr Aufenthaltsqualität, neue Standortqualitäten schaffen. Die verschiedenen Arbeitsplatzgebiete sollen jeweils eigene Profile entwickeln und gut in die Stadt eingebunden sein, um so das urbane Arbeiten bzw. die Produktion der Zukunft zu befördern.

Für das Team HS muss Winterthur vermehrt Synergien für Innovation schaffen. Auf Quartiers-, Areal- und Gebäudeebenen sollen neue Bau-Typologien mit Mischung von Dienstleistungen, Industrie, Freizeit und Wohnen entstehen. Um eine bessere Vernetzung zu erreichen, sollen Unternehmungen, Gesundheitsinstitutionen und die ZHAW gemeinsame Infrastrukturen, wie Sitzungsinfrastrukturen sowie Diagnose-, Test- und Produktionsanlagen nutzen. Damit soll ein innovationsförderndes Umfeld geschaffen, Synergiepotentiale freigesetzt und der Wissens- und Technologietransfer zwischen ZHAW und Privatwirtschaft gefördert werden.

Erkenntnis

Obwohl beide Teams im Rahmen des Testplanungsprozesses kontinuierlich auf die Bedeutung des Themas hingewiesen haben, wurde es bisher nicht vertieft bearbeitet. Die wesentlichen Ansätze beider Teams, wie die Schaffung neuer gemischt genutzter Gebäude-Typologien, welche das (urbane) Arbeiten und Produzieren der Zukunft erlauben, die unterschiedliche Profilierung der Standorte sowie die Forcierung eines Innovationsklimas, sind deshalb im Rahmen der Vertiefung zu präzisieren.

7. ERKENNTNISSE AUS DEN STADTWERKSTÄTTEN DES FORUMS ARCHITEKTUR

Zwischen dem 18. Januar und dem 30. Juni 2018 führte das Forum Architektur Winterthur (FAW) parallel zum Testplanungsprozess Winterthur 2040 mit Unterstützung der Stadt vier ganztägige «Stadtwerkstätten» durch. Jeder dieser Anlässe bestand aus zwei Elementen: Einer Abendveranstaltung mit Referaten und anschliessender Podiumsdiskussion sowie Quartiersspaziergängen und einem gemeinsamen Workshop am darauffolgenden Samstag. Damit wurde der interessierten Bevölkerung eine niederschwellige Möglichkeit geboten, über die zukünftige Entwicklung Winterthurs mitzudiskutieren und so indirekt am Testplanungsprozess zu partizipieren. Durch die Teilnahme mehrerer Vertreter/innen des FAW an den städtischen Workshops bzw. von Mitgliedern des Projektteams Winterthur 2040 an den Stadtwerkstätten, wurde sichergestellt, dass die jeweils gewonnenen Erkenntnisse auch den beiden Teams und dem Begleitgremium bekannt waren.

Beruhend auf den Auswertungen des FAW, lassen sich die wichtigsten Erkenntnisse aus den Stadtwerkstätten wie folgt zusammenfassen:

STADTWERKSTATT 1

STADT – FINDEN UND ENTDECKEN

- Die Idee der bipolaren Stadt ist unzutreffend. Es gibt in Winterthur vielleicht zwei Hauptzentren - die Altstadt und das heranwachsende Neuhegi -, aber auch viele Subzentren/Quartiere.
- Die Quartiere mit einem Kern, Wohngebieten und der Verzahnung mit der Landschaft haben Charakter und spezifische Eigenschaften. Sie sind das Rückgrat der Stadt. Dieses gilt es zu stärken und deren Ränder bewusst zu behandeln. Die Durchlässigkeit wird durch Kleinstparzellierungen behindert, ein Nachdenken über die Überwindung von Grenzen ist gefragt.
- Die Landschaft dringt zum Teil wie grüne Fjorde weit in die Quartiere. Diese Fjorde haben eine besondere Aufmerksamkeit verdient.
- Bahnhöfe wären raumprägende Katalysatoren mit enormen Potenzialen, die oft ein Mauerblümchendasein führen. Auch im Gleiskorridor schlummert eine grosse Reserve für einen räumlichen Entwicklungsschub.
- Die Autobahn ist in der Stadt zwar nicht direkt sichtbar, aber trotzdem omnipräsent und raumbestimmend. Das wird vor allem an den Rändern und Einfallstoren sichtbar.
- Winterthur hat drei Flüsse, deren Potenzial muss endlich entdeckt werden.

STADTWERKSTATT 2

FREIRAUM – ERLEBEN UND NUTZEN

- Es gibt in Winterthur viele tolle Freiräume. Es handelt sich um Schätze, die mit einer Schatzkarte sichtbar gemacht werden sollten.
- Freiräume und der öffentliche Raum stehen unter vielfältigem Druck. Deshalb brauchen sie eine starke Verwaltung mit starken «Kümmerern».
- Das Thema Wasser müsste ein Leitthema werden. Töss, Eulach und Mattenbach warten auf einen kreativen Umgang und Zugang, damit möglichst viel Freiraum am Wasser gesichert wird. In Kombination mit den Grünen Fjorden, den bewaldeten Hügeln und freien Feldern könnte ein fantastisches Freiraumnetz entstehen. Auch der Gleisraum bietet das Potenzial für einen stadtverbindenden Freiraum.
- Ein einzelner Freiraum muss nicht alles können und allen Bedürfnissen gerecht werden. Er ist Teil eines Stadtpuzzles. Wichtig sind ebenso die Verbindungen und die Nutzungen rundherum.
- Die Umnutzung von Industrie- und Gewerbegebieten muss von den Aussenräumen her gedacht werden. Zukünftige Identitäten sind bereits heute zu sichern.

STADTWERKSTATT 3

WEGE – BEGEHEN UND WEITERKOMMEN

- Es braucht den politischen Willen und Mut dafür, verkehrspolitische Grundsätze zu formulieren. Wer an Strassenflächen denkt, muss immer vom Menschen ausgehen - nicht von den Autos.
- Tempo 30 verursacht weniger Lärm und macht den Verkehr erträglicher. Darum sollte rasch flächendeckend Tempo 30 eingeführt, besonders auf den Einfallsachsen. Die Stadthausstrasse sollte verkehrsfrei sein, an der Technikumstrasse könnte dies mutig geprüft werden.
- Der Hauptbahnhof ist wegen des zentralistisch organisierten ÖVs ein Nadelöhr und braucht dringend eine Entlastung und ein klares räumliches Konzept. Eine Stadt- oder Ringbahn könnte die Situation entspannen. Die peripheren Bahnhöfe sind die neuen Umsteige-Hubs für Pendler. Hat Winterthur eigentlich nicht genug Infrastruktur, die darauf wartet, besser und klüger vernetzt zu werden?

STADTWERKSTATT 4

KLIMA– EMPFINDEN UND VORAUSSCHAUEN

- Die Stadtplanung ist zwingend mit dem Faktor Klima zu ergänzen. Verdichtung ist auch unter dem Aspekt des Stadtklimas zu betrachten, Frischluftkorridore müssen definiert und gesichert werden.
- Die BZO ist ein zu schwaches Instrument, um der Stadtklimatologie gerecht zu werden. Gefragt sind Lösungen über die Parzellengrenzen hinweg.
- Bei den Gebäuden ist der winterliche Schutz vor Kälte ausgereizt, nun braucht es dringend die Beachtung des sommerlichen Schutzes vor Überhitzung. Nicht mit Klimaanlage, sondern mit selbstverständlichen Elementen wie Beschattung und natürliche Kühlung. Grosse alte Bäume prägen nicht nur einen Ort, sie sind auch prima Klimaanlage.

KÜNSTLERISCHES STADTMODELL

Mit der Inspiration aus den Diskussionen in den Stadtwerkstätten realisierten Dominique Heim und Ron Temperli im Auftrag des FAW über sechs Monate hinweg ein künstlerisches Stadtmodell von Winterthur aus Abfallmaterialien.

FAZIT

Die Erkenntnisse aus den Stadtwerkstätten decken sich in mancher Hinsicht mit denjenigen der Testplanungsteams. Dies beispielsweise bezüglich Bedeutung und Potential der Landschaft sowie der städtischen Freiräume und des Gewässernetzes. Die Analyse der Bedeutung, welche den Quartieren und den S-Bahnstationen bei der Weiterentwicklung der Stadt zukommen soll, steht ebenfalls in Übereinstimmung. Auch bezüglich Mobilität besteht ein Konsens, dass Strassenflächen im städtischen Raum nicht nur aus Sicht des MIV gedacht werden können, sondern weitaus mehr Funktionen zu erfüllen haben.



Abb.46 Begehbares künstlerisches Stadtmodell (Foto: Forum Architektur Winterthur)

8. WEITERES VORGEHEN

Mit dem Abschluss des Testplanungsverfahrens ist ein wichtiger Meilenstein erreicht. Als Resultat liegen vielversprechende Ansätze dafür vor, wie sich das prognostizierte Wachstum von Winterthur nachhaltig und stadtverträglich bewältigen lässt. Es liegt in der Natur eines solchen Verfahrens, dass die Themen nicht vertieft und abschliessend bearbeitet werden können. Gleichwohl liegen nun zahlreiche Erkenntnisse für den nächsten Arbeitsschritt, die Erarbeitung der räumlichen Entwicklungsperspektive Winterthur 2040, vor.

Beide Teams haben viele wertvolle Inputs geliefert und Stossrichtungen für die folgende Arbeitsphase erarbeitet. Da die Ansätze des Teams BK aus Sicht des Projektteams in den meisten Themenfeldern als zukunftssträchtiger beurteilt wurden, wird es für die Erarbeitung

der Entwicklungsperspektive beigezogen. Dieser Auftrag muss in enger Abstimmung mit der stadtinternen Arbeitsgruppe ausgeführt werden. Die Rolle der dort vertretenen städtischen Fachleute wird dabei noch zentraler als im bisherigen Prozess. Im Rahmen der Auswertung der Testplanungsergebnisse wurden für die anstehende Phase acht Themenfelder definiert, die vertieft zu bearbeiten sind. Ergänzend zur bisherigen stadtinternen AG, wurde für jedes dieser Themenfelder im Frühjahr 2019 eine fachspezifische Arbeitsgruppe gebildet. Durch eine enge Zusammenarbeit zwischen den Arbeitsgruppen und dem Bearbeitungsteam BK wird sichergestellt, dass alle räumlich relevanten Themen und das vorhandene stadtinterne Wissen in die Entwicklungsperspektive einfließen, beziehungsweise begründet weggelassen werden können.

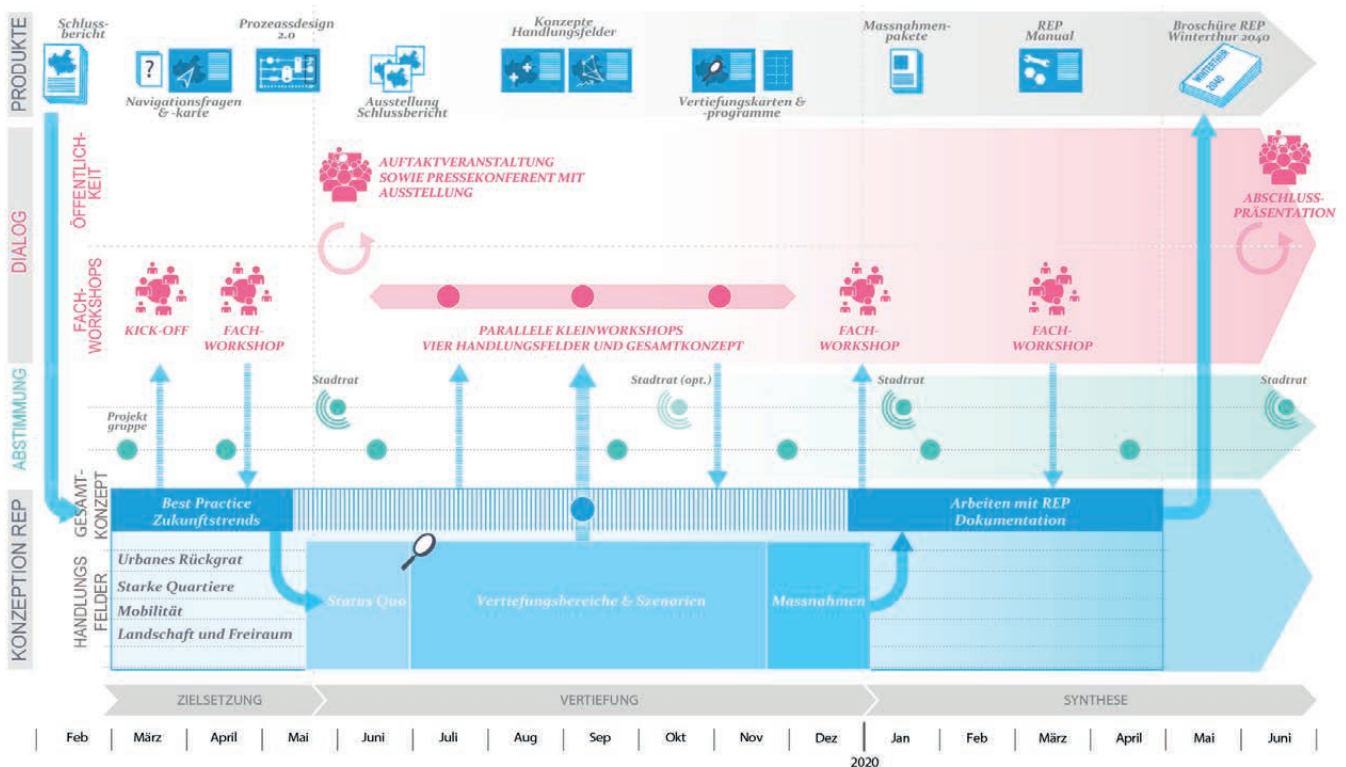


Abb.47 Ablaufschema Ausarbeitung Entwicklungsperspektive (Darstellung Team Berchtoldkrass)

8.1 VERTIEFUNGSTHEMEN

In Zusammenarbeit zwischen dem Projektteam, dem Bearbeitungsteam BK und der stadtinternen AG, beziehungsweise den neu gebildeten fachspezifischen städtischen Arbeitsgruppen, wurden nach Abschluss der Testplanung wesentliche Vertiefungsinhalte für die acht nachfolgend aufgeführten Themenfelder festgelegt. Im Rahmen der anstehenden Arbeitsphase sollen die beschriebenen Punkte vertieft bearbeitet, präzisiert und geklärt werden. Die Einteilung in acht spezifische Arbeitsgruppen wurde im Interesse einer effizienten Bearbeitung gewählt. Da die Themen in unterschiedlicher Stärke miteinander verknüpft sind, fliessen sie in der räumlichen Entwicklungsperspektive wieder zusammen. Die Auflistung der Inhalte ist nicht abschliessend, die Fragestellungen werden erst während des Vertiefungsprozesses endgültig definiert. Gewisse Themen, wie beispielsweise Anpassung an den Klimawandel, werden nicht in einer eigenen thematischen Arbeitsgruppe bearbeitet, da es sich um eine typische Querschnittaufgabe handelt.

Themenfeld Siedlung: Urbanes Rückgrat / starke Quartiere

Obwohl der Ansatz überzeugend ist, sind noch viele Fragen zu klären. Notwendig ist eine Abschätzung/Quantifizierung der Flächenpotenziale für zusätzliche Einwohner/innen, Arbeitsplätze und allenfalls für wei-

tere Nutzungen durch Nachverdichtungen. Die Rahmenbedingungen für eine entsprechende Verdichtung müssen ebenso aufgezeigt werden, wie mögliche Auswirkungen und Entwicklungspfade. Vorgeschlagene Verdichtungs-Massnahmen sind mit Aussagen zu den Konsequenzen auf den öffentlichen Raum und auf die Mobilität zu kombinieren. Zudem müssen Schlagworte und Begriffe, wie beispielsweise «schärfen des urbanen Profils» ausgeführt und definiert werden.

In Hinblick auf die angestrebten starken Quartiere ist zu klären, ob es noch tiefergehende Untersuchungen zur Quartiersstruktur, z.B. hinsichtlich Urbanisierungsgrad oder Potenzialen braucht. Die Potenziale einer Nachverdichtung und Verbesserung der öffentlichen Räume/Freiräume bei einer Transformation von 60/70er-Jahre Siedlungen sind auszuloten. Ebenso wie die Möglichkeiten der Anbindung an andere Quartiere, an die Ortskerne sowie an S-Bahnhaltestellen.

Themenfeld Quartiere: Identität / sozialräumliche Überlegungen

Die Ortskerne müssen bezüglich Zentren und Identität klassifiziert und deren Bezugsräume und Funktionen dargestellt werden. Dabei sind auch Folgewirkungen einer Entwicklung, wie z.B. der Bedarf zusätzlicher Sozialinfrastruktur, abzuschätzen. Flächendeckende Untersuchungen für die ganze Stadt sind nicht möglich. Der notwendige Handlungsbedarf soll im Rahmen ei-

ner Priorisierung geklärt werden. Die Möglichkeiten zur «Belebung» von Wohnquartieren sollen anhand von typischen Fallbeispielen (bestehende ältere Siedlung, Neubauquartier) ausgelotet werden.

Themenfeld Quartiere: Platz für neue öffentliche Bauten / Freiräume

Winterthur muss Platz für neue öffentliche Bauten und Freiräume schaffen. Die Verdichtung in bestimmten Gebieten bedingt zusätzliche Flächen für öffentliche Nutzungen, wie Schulraum oder Grünräume. Auch ergänzende Sportanlagen sind mitzudenken. Dazu ist eine Analyse der Zone für öffentliche Bauten und der Erholungszone betreffend heutiger Nutzung, Nutzungsreserven sowie potentiell geeigneter (stadteigener) Erweiterungsflächen notwendig. Auch Anforderungen weiterer öffentlicher Infrastrukturen, wie beispielsweise von Alter und Pflege (Belebung der Altersheimareale, Wohnen mit Service) sind einzubeziehen.

Themenfeld Freiraum

Die drei Ebenen Regiopark, Stadtrandpark und inneres Netz müssen zusammengeführt werden. Dabei sind unter anderem die jeweiligen Funktionen zu präzisieren und Bezeichnungen wie Regiopark kritisch zu hinterfragen. In den wesentlichen Punkten sind die Übereinstimmungen oder Abweichungen zu bestehenden Planungen

und Konzepte darzustellen und allfällige Konsequenzen für diese aufzuzeigen. Das Thema Stadtklima ist in geeigneter Weise in die Überlegungen zum Freiraum zu integrieren. Das Potenzial von (halb-)privaten Freiflächen und mehrdimensionalen Nutzungen (sowohl zeitlich als auch örtlich) ist in die Überlegungen mit einzubeziehen.

Themenfeld Mobilität

Die Machbarkeit und schrittweise Umsetzung des Achsen-Kammern-Systems ist zu prüfen. Bezogen auf den MIV bedeutet dies unter anderem das Aufzeigen einer Steuerungsstrategie und eines funktionalen Strassennetz-Konzepts (inkl. Geschwindigkeiten und flankierende Massnahmen zum 6-Spurausbau der A1). Für das städtische ÖV-Angebot sind vertiefte Aussagen zu Korridoren und Entwicklungshorizonten der wichtigen ÖV-Achsen zu machen (Bus, S-Bahn, allenfalls Tram). Auf übergeordneter Ebene sind Aussagen zu den Funktionen der unterschiedlichen Bahnhaltstellen und zu den Durchbindungsmöglichkeiten von S-Bahnen gefragt.

Damit sich Velofahrende und Fussgänger/innen überall wohl fühlen und die Freude geweckt wird, sich entsprechend in der Stadt zu bewegen, müssen die Strassenräume vom Stadtzentrum und von den Quartierzentren aus neu gedacht werden. Hierzu bedarf es Netzüberlegungen (starke Achsen, Querungen, ...) und Gestaltungsgrundsätze für den Velo- und Fussverkehr.

Themenfeld Arbeiten: Zukunft Arbeiten und Industriegebiete

Die Profile der unterschiedlichen Arbeitsplatzgebiete sind zu konkretisieren. Die Aussagen zu möglichen Synergien mit unterschiedlichen (Hochschul-) Einrichtungen bzw. zur Stadt und zum Kanton Zürich, sind zu vertiefen. In diesem Zusammenhang ist auch der Slogan «Neue Gründerzeit» bezüglich seiner Bedeutung in der zukünftigen räumlichen Entwicklung zu präzisieren.

Themenfeld Arbeiten: Bildung und Gesundheit

Neben dem Bildungssektor mit der ZHAW und den Berufsschulen im Fokus, wächst auch der Gesundheitsbereich sehr stark. Zwischen diesen beiden Wirtschaftssektoren entwickeln sich zunehmend Überschneidungen und gemeinsame Infrastrukturbedürfnisse. Es ist in Zusammenarbeit mit dem Kanton vertieft zu klären, wie sich der Bildungscampus Winterthur räumlich entwickeln kann. Weiter ist zu prüfen, welche gemeinsamen Potenziale zwischen den Bereichen Bildung und Gesundheit zukünftig genutzt und allenfalls räumlich gesichert werden müssen.

Themenfeld Infrastrukturplanung: Ver- und Entsorgung

Die Bearbeitungstiefe von Winterthur 2040 ist zu gering, um in diesem Rahmen eine eigentliche Infrastrukturplanung zu machen. Die quantifizierten Potentiale für zusätzliche Einwohner/innen und Arbeitsplätze, insbesondere im urbanen Rückgrat, müssen aber mit den bestehenden Infrastruktur-Netzen abgeglichen werden. Darauf gestützt sind Aussagen darüber zu machen, ob aufgrund der angestrebten räumlichen Entwicklung mittel- bis langfristig Anpassungen an den städtischen Ver- und Entsorgungsnetzen notwendig werden.

Die Wärmeversorgung wird sich in Richtung fossilfreier Energieträger verändern. In welcher Form und in welchem Zeitrahmen dies geschieht, kann zum heutigen Zeitpunkt nicht vorausgesagt werden. Die Entwicklungsperspektive wird diese Frage nicht beantworten können, sie muss jedoch im Einklang mit dem städtischen Energieplan stehen. Winterthur 2040 muss die zukünftigen räumlichen Strukturen aufzeigen, die nachhaltig mit Energie zu versorgen sind und damit eine zukünftige Energieplanung ermöglichen, die in Übereinstimmung mit den Zielen der Klimapolitik steht.

8.2 ECHORAUM FÜR DIE BEVÖLKERUNG

Bisher hatte die Bevölkerung im Rahmen der Stadtwerkstätten des Forums Architektur die Möglichkeit, sich indirekt am Testplanungsprozess Winterthur 2040 zu beteiligen. Im Kontext der Veröffentlichung des vorliegenden Syntheseberichts können nun alle Interessierten zu den Erkenntnissen aus diesem Prozess und zu den Inhalten der ausgewählten Vertiefungsthemen Stellung nehmen. Um die Meinungsäusserungen im Sinne eines Echoraums zu erleichtern, wurden die relevanten Themen und Inhalte zusätzlich in Form einer Ausstellung aufbereitet. Die eingehenden Inputs werden vom Projektteam unter dem Aspekt einer möglichen Berücksichtigung im Rahmen der Ausarbeitung der Entwicklungsperspektive ausgewertet.

8.3 DOKUMENT WINTERTHUR 2040

Die räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040 soll ein für die Verwaltung verbindliches Dokument werden. Der Anspruch ist, eine Balance zwischen Öffentlichkeitswirksamkeit und fachlichem Anspruch zu finden. Zur Erreichung dieses Ziels sollen in einem attraktiv gestalteten Produkt klare Kernbotschaften, Visionen und Haltungen formuliert werden. Zudem wird es prägnante, pointierte Visualisierungen von Kernelementen bzw. Leitgedanken und Plandarstellungen für

die zentralen Strategiefelder beinhalten. Um den Ansprüchen gerecht zu werden, soll Winterthur 2040 – gestützt auf die Vertiefungsarbeiten gemäss Kapitel 8.1 – unter anderem folgende Themen beinhalten.

- Positionierung zur angestrebten Innenentwicklung, zum Wachstum, zum Stadtraum, zum Landschaftssystem und zur Mobilität.
- Aufzeigen von Stärken, Qualitäten und Alleinstellungsmerkmalen:
 - Was soll bleiben und weiterentwickelt werden?
- Aufzeigen von Handlungsbedarf:
 - Wo liegen räumliche und/oder inhaltliche Schwerpunkte?
 - Wo muss Winterthur Neues mutig anpacken?
- Räumliche Konkretisierung der wichtigsten Themen in Handlungsräumen.
- Aufzeigen von:
 - Synergien zwischen verschiedenen Strategiefeldern in einem Syntheseplan.
 - beispielhaften und möglichst konkreten Umsetzungen.
 - Auswirkungen und Folgearbeiten, wie notwendige Revisionen von Richtplänen, BZO oder Aktualisierungen städtischer Strategien mit Raumbezug.