

# FORUM ARCHITEKTUR WINTERTHUR



**STADTWERKSTATT 3**  
**WEGE — begehnen und weiterkommen**  
**24. MAI UND 26. MAI 2018**

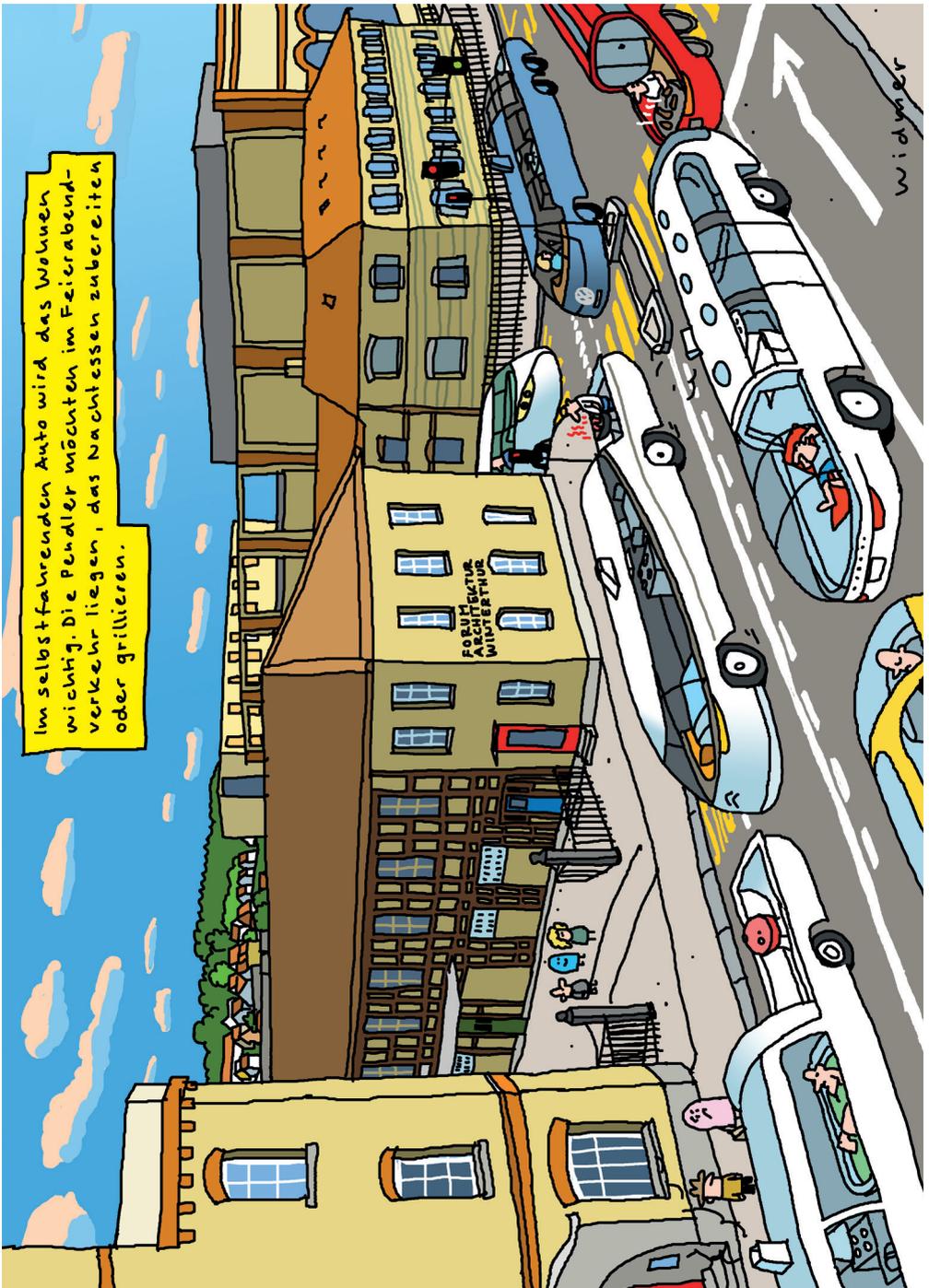
## STADTWERKSTATT 3

### WEGE — begehen und weiterkommen

### ERGEBNISSE UND ERKENNTNISSE

«Eine lebensfreundliche Stadt braucht viel Mobilität» — «Du sollst für lebendige Stadträume sorgen!» — «Der motorisierte Individualverkehr muss als Teil des öffentlichen Verkehrs gedacht werden, erst recht, wenn die Autos in Zukunft selbstfahrend sind.» — «Die Digitalisierung gibt den Verkehrsplanern neue Instrumente in die Hand.» Die Aussagen in der hitzigen Diskussion mit Thomas Sauter-Servaes (Leiter Studiengang Verkehrssysteme ZHAW), Fritz Kobi (Verkehrsexperte), Andreas Sonderegger (Mitglied Gruppe Krokodil/IKE ZHAW) und Mark Würth (Amt für Stadtentwicklung Stadt Winterthur) waren vielfältig. Ausgerüstet mit diesen Behauptungen zogen am Samstag 45 Stadtwerkstätterinnen und -werkstätter zu Fuss, auf dem Velo, im Spezial-Ringbus und mit den öffentlichen Verkehrsmitteln los, den Strassenraum in Winterthur zu erkunden. Die Beobachtungen der sechs Reisegruppen wurden zu folgenden Erkenntnissen zusammengefasst:

- Es braucht den politischen Willen und Mut, verkehrspolitische Grundsätze zu formulieren.
- Wer an Strassenflächen denkt, muss immer vom Menschen ausgehen — nicht von den Autos.
- Tempo 30 verursacht weniger Lärm, macht den Verkehr auf den Strassen erträglicher und braucht weniger Platz. Darum: subito ein flächendeckendes Tempo 30 einführen, besonders auf den Einfallsachsen.
- Die Stadthausstrasse könnte längst verkehrsbefreit sein. Dasselbe wäre an der Technikumstrasse mutig zu prüfen.
- 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 am Hauptbahnhof entspannen. Die peripheren Bahnhöfe sind die neuen Umsteige-Hubs für Pendler.
- Am Schluss bleibt die Frage: Hat Winterthur eigentlich nicht genug Infrastruktur, die darauf wartet, besser und klüger vernetzt zu werden?



Im selbst-fahrenden Auto wird das Wohnen wichtig. Die Pendler möchten im Feierabend-verkehr liegen, das Nachessen zubereiten oder grillieren.

Vorderseite: Werkstatt

Oben: In selbst-fahrenden Autos wird das Wohnen wichtig.  
 Rückseite: Stadtmodell von Ron Temperli und Dominik Heim

Illustration: Ruedi Widmer, Winterthur / Bilder: Andreas Mader, Winterthur

## **TEMPO 30 — ABER SUBITO! UND FREIE FAHRT FÜR DIE STADTBahn. SECHS TOUREN.**

Die digitale Revolution habe in Zukunft einen enormen Einfluss auf unsere Mobilität. Davon ist Thomas Sauter-Servaes überzeugt. Der Mobilitätsforscher und Leiter der Studiengangs Verkehrssysteme ZHAW weist an der Stadtwerkstatt 3 darauf hin, dass Autos heute bezüglich Energie, Nutzung und Fahrzeit alles andere als effizient seien. Die Digitalisierung könne das ändern: Dank Smartphone liesse sich der motorisierte Individualverkehr bestens organisieren und zwar so, dass das Auto auch zum öffentlichen Verkehrsmittel wird. In absehbarer Zeit seien selbstfahrende Autos unterwegs, die allerdings nicht mehr dem Bild heutiger Autos entsprechen. Weil die Mobilität damit billiger werde, warnt Sauter-Servaes vor dem Rebound-Effekt.

«Eine lebensfreundliche Stadt braucht viel Mobilität», sagt Fritz Kobi. Der erfahrene Verkehrsexperte zeigt, wie er das mit dem sogenannten «Berner Modell» in Köniz durchgespielt hat. Attraktive Wege für Fussgänger und Velofahrerinnen und ein öV, der Priorität hat, sind die Schlüsselbegriffe. Dazu braucht es einen politischen Willen, ein neues Rollenverständnis der Planer, einen partizipativen Planungsprozess und eine Kultur der Zusammenarbeit.

### **TOUR 1: MIT DEM RINGBUS 22 VON TÖSS ÜBER DEN LINDBERG NACH TÖSS**

- Der Ringbus ist zwar eine kecke Idee, aber kaum alltagstauglich, denn die Linienführung ist zu wenig direkt.
- Sinnvoller als ein Ringbus wäre eine Spangenzuglösung: Eine bessere Anbindung der bestehenden Bahnhöfe ist gefragt.
- Das Ringbus-Experiment bringt uns auf den Gedanken: Eine neue Linie Goldenberg-Eschenberg kann zwei touristische Highlights erschliessen.
- Viel gute Infrastruktur ist vorhanden. Verbessern wir das Bestehende!

### **TOUR 2: MIT DEM RINGBUS 22 VON OBERWINTERTHUR ÜBER TÖSS NACH OBERWINTERTHUR**

- Ein Ringbus bringt im Alltag nichts.
- Die Gestaltung des Strassenraumes ist unbemüht. Mehr Zusammenarbeit der Ämter und der Einbezug von vorhandenen Konzepten sind bitter nötig.
- «Schöne Strassen» — mit Langsamverkehr, attraktiven Aufenthaltsqualitäten und einem angenehmen Klima — sind Idealvorstellungen, die umgesetzt werden sollen.
- Auch die Stadtbusse stecken im Stau. Darum: Schaffen wir die Stadtbusse ab und ersetzen sie durch eine Stadtbahn als primäre Erschliessung.
- Als Ergänzung zur Stadtbahn gibt's den «Ubershuttel», der die Feinverteilung in den Quartieren gewährleistet.

### **TOUR 3: MIT DEM VELO VON TÖSS ÜBER WÜFLINGEN INS FORUM ARCHITEKTUR**

- Der Ausweichverkehr in den Quartieren ist zu Pendlerzeiten deutlich zu spüren.
- Die Spange Jägerstrasse/Tössfeldstrasse ist ein Problem. Schnelfahrende Autos bedrängen den Langsamverkehr. Tempo 30 tut Not.
- Generell Tempo 30 — auch auf den Einfallsachsen — bietet den Bussen und den Velos mehr Platz und vermindert den Lärm.
- Warum sind die Privatgrundstücke entlang der Strassen oft so billig bepflanz?

#### **TOUR 4: MIT DEM VELO VOM STADTHAUS ÜBER DEN EULACHPARK INS FORUM ARCHITEKTUR**

- Der Mischverkehr in der Altstadt ist angenehm. Hier geben die Fussgängerinnen und Fussgänger das Tempo vor, hier regelt die Vernunft den Verkehr.
- Die Hauptrouten sind für Velos grundsätzlich in Ordnung. Allerdings sind Querungen schwierig. Hier braucht es dringend Lösungen!
- Mehr Veloparkplätze sind mittelfristig nötig.
- Auf Veloschnellrouten sind getrennte Wege erstrebenswert: Für den Langsamverkehr (10–20 km/h) und die E-Bikes (20–45 km/h)

#### **TOUR 5: ZU FUSS UM DIE ALTSTADT TECHNIKUMSTRASSE – STADTHAUSSTRASSE – BAHNHOF**

- Ist die Altstadt eine Insel oder eine Enklave?
- Die verkehrsbefreite Stadthausstrasse ist schon fast Realität. Es fehlt nur die Beschilderung.
- Was auf der Stadthausstrasse möglich ist, sollte auch für die Technikumstrasse geprüft werden. Die Arkaden haben hier Potenzial!
- Statt Wildkorridore braucht es in der Stadt Menschenkorridore: Die Altstadt muss spürbar mit den umgebenden Quartieren vernetzt werden.
- Fussgängerstreifen und Lichtsignale sind passé: Auf der vernetzten Allmend gibt es keine Priorisierung eines Verkehrsteilnehmers.

#### **TOUR 6: MIT DEM ÖV RUND UM WINTERTHUR**

- Der öffentliche Verkehr ist robust: Trotz Verzögerungen durch Bauarbeiten und Betriebsstörungen ist die Verspätung am Schluss minim.
- Dem Hauptbahnhof droht ein Kollaps: Durch die Anbindung der Neubauquartiere Neu-Hegi und Oberwinterthur an die S-Bahn verschärft sich der Engpass am Hauptbahnhof.
- Die WinoWest-Bahn bringt Luft: Eine Stadtbahn entlang der Autobahn schleust die Pendlerinnen und Pendler direkt nach Zürich oder St.Gallen und nicht mehr über den Hauptbahnhof.

---

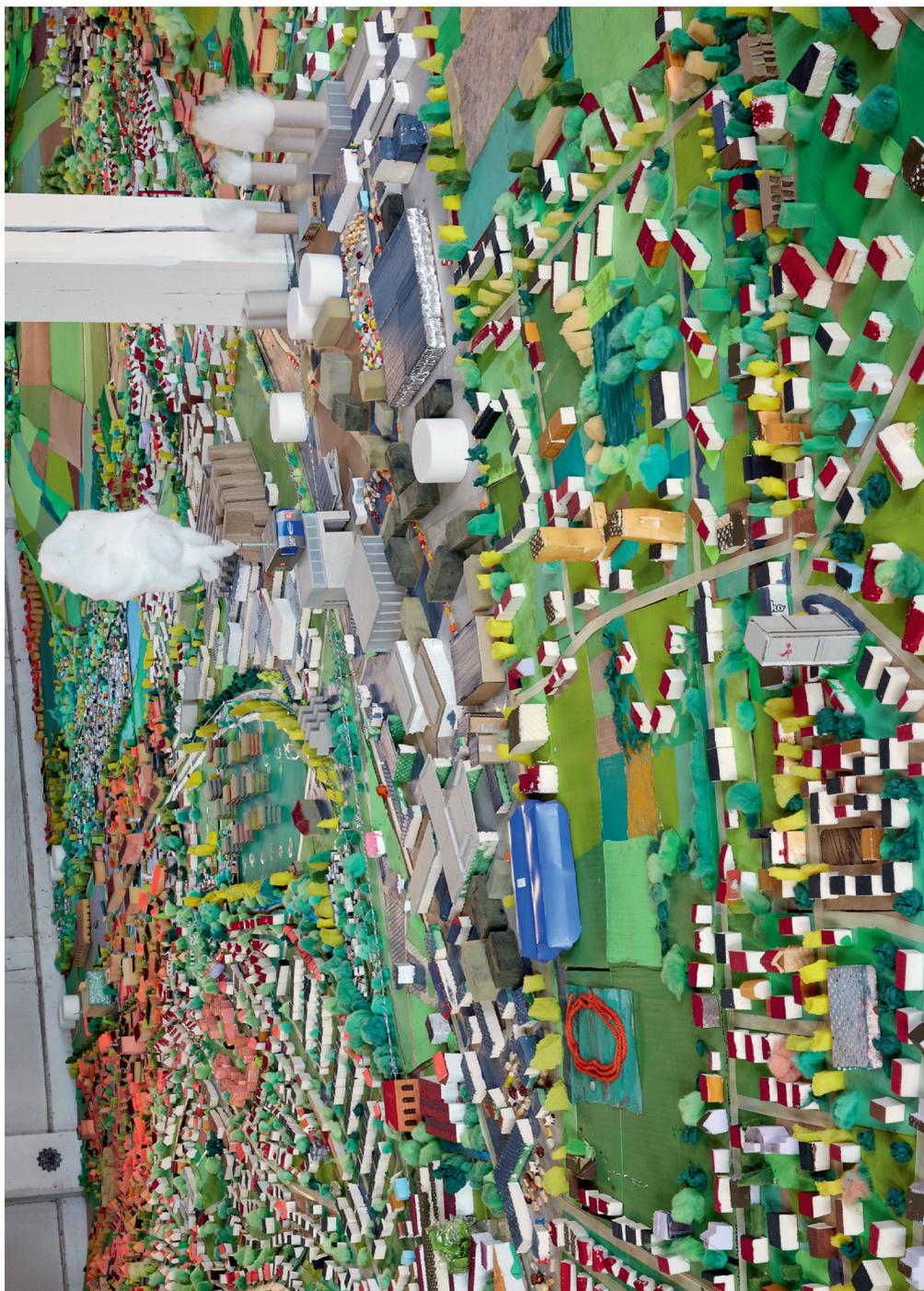
### **DIE «STADTWERKSTATT 2018»**

**Mit der «Stadtwerkstatt 2018» beteiligt sich das Forum Architektur Winterthur an der Testplanung «Räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040», welche die Stadt ausgeschrieben hat. Die Ergebnisse dieser Testplanung bilden einmal die Grundlage für das neue räumliche Leitbild der Stadt.**

Gemeinsam mit der interessierten Winterthurer Bevölkerung will die Stadtwerkstatt die Planung der zukünftigen Stadt bereichern. Die interdisziplinären Anlässe finden jeweils in zwei Teilen statt: am Donnerstagabend gibt es Inputreferate und eine Diskussion; am darauffolgenden Samstag wird nach einem Spaziergang durch die Stadt und anhand von Skizzen, Plänen und Modellen konkret an der räumlichen Entwicklung der Stadt gearbeitet.

[www.forum-architektur.ch/stadtwerkstatt](http://www.forum-architektur.ch/stadtwerkstatt)

---



**FORUM ARCHITEKTUR WINTERTHUR**  
— 8400 WINTERTHUR  
[WWW.FORUM-ARCHITEKTUR.CH](http://WWW.FORUM-ARCHITEKTUR.CH)