

An das Stadtparlament

Winterthur

Beantwortung der Interpellation betreffend Erschliessung Neuhegi-Grüze, eingereicht von den Stadtparlamentsmitgliedern D. Romay (FDP), M. Gross (SVP) und A. Geering (Mitte/EDU)

Am 7. Juli 2025 reichten die Stadtparlamentsmitglieder (D. Romay (FDP), M. Gross (SVP) und A. Geering (Mitte/EDU) mit 25 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgende Interpellation ein:

«Vor rund 30 Jahren hat der Kanton Neuhegi als wichtigen Wachstumsstandort definiert. Seither verspricht der Stadtrat der Bevölkerung und den ansässigen Unternehmen eine Erschliessungsstrasse, welche den motorisierten Individualverkehr möglichst direkt vom Autobahnanschluss Oberwinterthur nach Neuhegi und Grüzefeld führen soll. Der Stadtrat bezeichnete diese Strasse mehrfach als «wichtigen Mosaikstein der Gesamtlösung»¹, um die erwünschte Entwicklung des zweiten urbanen Zentrums von Winterthur zu ermöglichen. Gemäss Winterthur 2040 sieht der Stadtrat das sogenannte «5-Kammern-System» vor. Eine wichtige Voraussetzung für dieses System wäre aber ebenfalls die immer noch fehlende Strassen. Denn ohne sie funktioniert es nicht für die Bevölkerung aus Seen aber auch für jene aus dem Tösstal. Insbesondere dann nicht, wenn gleichzeitig die Durchfahrt in der Breite mit diversen baulichen Massnahmen verunmöglicht oder mindestens stark reduziert werden soll.

Gemäss der Kommunikation der Stadt wird die Erschliessung nun aber nicht gebaut, alle Planungsarbeiten sind eingestellt (sistiert), und es sollen Alternativen ohne eine neue Strasse geprüft werden².

Daraus ergeben sich folgende Fragen:

- 1. Ohne die Erschliessungsstrasse ist eine zielführende und effiziente Verkehrserschliessung – gerade für die ansässigen Unternehmen – schlicht unmöglich³. Wie soll nun, da die Planungsarbeiten eingestellt sind, das «Achsen-Kammern-Prinzip» für Neuhegi, Grüze und Seen umgesetzt werden?*
- 2. Wie stellt sich der Stadtrat konkret vor, die Industriebetriebe unter diesen Umständen in Neuhegi halten zu können bzw. wie geplant neue Unternehmen anzusiedeln?*
- 3. Welche konkreten Massnahmen zur Entlastung und Verbesserung des Verkehrsflusses auf den Hauptachsen vom Anschluss A1 ins Zentrumsgebiet, insbesondere auf der Seenerstrasse, am Knoten Frauenfelder-/Seenerstrasse und im Bereich des Ohrbühlkreisel, sind vorgesehen, und bis wann ist mit deren Umsetzung zu rechnen?*
- 4. Hält der Stadtrat eine Priorisierung und Beschleunigung dieser Arbeiten für möglich, um rasch tragfähige und umsetzbare Massnahmen zur Entlastung der zunehmend schwierigen Verkehrssituation zu ermöglichen, die für gewisse Grossbetriebe bereits heute wachstumshindernd ist?*
- 5. Wie beabsichtigt der Stadtrat, den besonderen Anforderungen und betrieblichen Realitäten der produzierenden Industrie und des Gewerbes in diesem Gebiet – insbesondere mit Blick auf Bevölkerungswachstum, steigende Verkehrsströme und Schichtbetriebe angemessene Rechnung zu tragen, wenn im Rahmen der «Gesamtbetrachtung der Mobilitätssysteme» bereits ein nicht zielführender «Push-und-Pull»-Ansatz zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs als Lösungsstrategie kommuniziert⁴ wird?»*

¹ <https://stadt.winterthur.ch/themen/leben-in-winterthur/verkehr-mobilitaet/strategien-konzepte/zentrumserschliessung-neuhegi-grueze>, abgerufen 17.06.2025

² <https://stadt.winterthur.ch/gemeinde/verwaltung/stadtkanzlei/kommunikation-stadt-winterthur/medienmitteilungen-stadt-winterthur/schlechtes-kosten-nutzenverhaeltnis-fuer-unterirdische-zentrumserschliessung-neuhegi-grueze>, abgerufen 15.04.2025

³ Siehe auch Bericht vom Departement Bau, Amt für Städtebau, Raum und Verkehr, vom 31.07.2013

⁴ <https://www.tagesanzeiger.ch/winterthur-die-industrie-fordert-den-tunnel-die-stadt-will-weniger-autopendler-606653896649>, vom 16.06.2025

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

Seit 1995 ist das Gebiet Oberwinterthur/Grüze im kantonalen Richtplan als Zentrumsgebiet von kantonaler Bedeutung⁵ eingetragen. Als Entwicklungsziel wurde für das Gebiet die Entwicklung und Verdichtung der bestehenden Strukturen vorwiegend für Industrie und Gewerbe und die Umstrukturierung des Nahbereichs der drei Bahnhöfe Hegi, Oberwinterthur und Grüze zu durchmischten städtischen Quartieren festgelegt.

Als wichtiger Grundsatz des gesamtrevidierten kommunalen Richtplans⁶ wird das zukünftige Wachstum von Winterthur auf den Kernbereich des Siedlungsgebiets, das «urbane Rückgrat», gelenkt. Dieses windet sich von Töss nach Oberwinterthur und Hegi. Die Potenziale für Wachstum und Verdichtung sind im urbanen Rückgrat unterschiedlich verteilt. In bestimmten Schwerpunkträumen, darunter die Bahnhofs- und Arbeitsplatzgebiete Oberwinterthur und «Grüze Plus», wird eine dynamische, städtebauliche Neuordnung mit hoher baulicher Dichte für Wohnen, Arbeiten, Kultur, Verkaufsflächen und Dienstleistungen ermöglicht. Andere Teilbereiche des Zentrumsgebiets von kantonaler Bedeutung weisen wiederum ein weniger hohes Wachstumspotenzial auf.

Seit der Festlegung des Zentrumsgebiets im kantonalen Richtplan wurden verschiedene Stossrichtungen für eine verbesserte verkehrliche Erreichbarkeit vorgeschlagen und geprüft, worunter sich grossräumige Umfahrungsvarianten («Südostumfahrung») wie auch kleinere Netzergänzungen, die sich auf das Gebiet Oberwinterthur/Grüze beschränken, befanden. Die «Entlastungsstrasse Oberwinterthur» zur Erschliessung des Zentrumgebiets wurde erstmals 2007 im kantonalen Richtplan festgelegt. Nach Durchführung von verschiedenen Studien in den Jahren 2012 und 2013 und weiteren Ergänzungsuntersuchungen besteht seit 2017 im kantonalen Richtplan ein Eintrag für eine neue Strasse, die im Siedlungsgebiet von Neuhegi unterirdisch verlaufen soll («Zentrumserschliessung»).

Ab 2019 erarbeiteten die Stadt Winterthur und der Kanton Zürich gemeinsam die Grundlagen für eine solche Strasse mit Tunnel. Eine vertiefte Vorstudie mit Zweckmässigkeitsbeurteilung ist mittlerweile erfolgt. Untersucht wurden acht Varianten, die sich zwar alle als technisch umsetzbar erwiesen haben und einen verkehrlichen Nutzen mit sich bringen würden, aber auch alle ein deutlich negatives Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Aus diesem Grund, sowie wegen der auf zwischen 350 und 530 Millionen Franken gestiegenen Gesamtkosten der verschiedenen Varianten, wurden die Realisierungschancen als äusserst fragwürdig beurteilt. Der Stadtrat und die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich beschlossen daraufhin gemeinsam, die weitere Projektierung zu sistieren. Gleichzeitig haben die Beteiligten auch festgehalten, dass eine ausreichende Erschliessung, insbesondere für den Wirtschaftsverkehr im Gebiet Neuhegi/Grüze, als notwendig erachtet wird und deshalb eine Gesamtbetrachtung sinnvoll erscheint.

Aufgrund dieser Ausgangslage hat der Stadtrat das Tiefbauamt beauftragt, eine Mobilitätsstrategie für das Gebiet Neuhegi-Grüze zu erarbeiten. Die Vorbereitungen des entsprechenden Projektes sind mittlerweile im Gange. Die Strategie soll alle Verkehrsträger einbeziehen und Spielräume im bestehenden Netz ausloten, wobei neben Verkehrssteuerung, ÖV-Priorisierung und Mobilitätsmanagement auch punktuelle bauliche Massnahmen in Betracht gezogen werden. Von zentraler Bedeutung wird insbesondere die Gewährleistung einer effizienten Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs sein, da dieser, im Gegensatz zum privaten motorisierten Individualverkehr, kaum auf andere Mobilitätsträger verlagert werden kann.

⁵ Kantonaler Richtplan, Kapitel 2.3. Zentrumsgebiet, Stand 11. März 2024.

⁶ Entwurfsstand vom August 2024, Weisung an das Stadtparlament

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

«Ohne die Erschliessungsstrasse ist eine zielführende und effiziente Verkehrserschliessung – gerade für die ansässigen Unternehmen – schlicht unmöglich⁷. Wie soll nun, da die Planungsarbeiten eingestellt sind, das «Achsen-Kammern-Prinzip» für Neuhegi, Grüze und Seen umgesetzt werden?»

Ein Hauptziel der zu entwickelnden Mobilitätsstrategie für das Gebiet Neuhegi-Grüze ist die Sicherstellung der Erreichbarkeit für Industrie und Gewerbe. Diese braucht es, um die Attraktivität Winterthurs als Wirtschaftsstandort zu sichern und zu erhöhen. Dieses Ziel geht Hand in Hand mit der generellen städtischen Zielsetzung eines Modal Shifts vom MIV zum ÖV, Velo- und Fussverkehr: Wenn diejenigen Wege innerhalb der Stadt und in die Nachbargemeinden, welche (aus unterschiedlichen Gründen) nicht zwingend mit dem privaten Auto abgewickelt werden müssen, mit anderen Verkehrsmitteln stattfinden, kann der Wirtschaftsverkehr fliegend abgewickelt werden.⁸ Unterstützt wird dies durch eine Optimierung des bestehenden Strassennetzes im Hinblick auf eine verbesserte Erreichbarkeit des Gebietes, insbesondere für den Wirtschaftsverkehr. Ein interessantes Beispiel dafür ist z. B. der aktuelle einjährige Pilotversuch der Stadt Bern, in welchem der «notwendige Wirtschaftsverkehr gegenüber vermeidbarem Privatverkehr» bevorzugt wird. Dabei können Wirtschaftsfahrzeuge, die über eine Ausnahmegewilligung verfügen, einfacher über die Monbijoubücke fahren und von der nördlichen Altstadt Richtung Bahnhofplatz abbiegen.⁹

Die Weiterentwicklung des Strassennetzes gemäss «Kammern-Prinzip»¹⁰ wird in die Mobilitätsstrategie als eine der möglichen Stossrichtungen zur Erhöhung der Erreichbarkeit miteinbezogen. Ob und wie diese ohne Zentrumserschliessung stattfinden kann, wird dabei eine wichtige Fragestellung sein.

Zur Frage 2:

«Wie stellt sich der Stadtrat konkret vor, die Industriebetriebe unter diesen Umständen in Neuhegi halten zu können bzw. wie geplant neue Unternehmen anzusiedeln?»

Die Herausforderung, bestehende Betriebe zu halten und neue anzusiedeln, stellt sich nicht nur für Neuhegi, sondern für das gesamte Stadtgebiet. Die Zunahme der Arbeitsplätze im Zeitraum von Ende 2011 bis Ende 2023 (aktuellste verfügbare Angaben) um ca. 38 % im Gebiet der ehemaligen Planungszone Neuhegi-Grüze bzw. von ca. 15 % in der Gesamtstadt belegt, dass diese Herausforderung in den vergangenen 15 Jahren erfolgreich bewältigt wurde.

Um die vorhandene Dynamik bei der Arbeitsplatzentwicklung zu halten und möglichst zu verstärken, hält der Stadtrat folgende Schritte für erforderlich:

- Koordinierte Massnahmen zur aktiven Standortförderung durch die Stadt sind unerlässlich.
- Da sich die Arbeitsplatzgebiete in Winterthur – auch die Gebiete Neuhegi und Grüze – in ihren Standortfaktoren unterscheiden (vor allem bezüglich Lagequalität und Erschliessung), müssen sie differenziert betrachtet, gezielt profiliert und in enger Zusammenarbeit mit den Grundeigentümer:innen und Unternehmer:innen entwickelt werden.

⁷ Siehe auch Bericht vom Departement Bau, Amt für Städtebau, Raum und Verkehr, vom 31.07.2013

⁸ Zur Einordnung: 10 % der Autofahrten der Winterthurer Stadtbevölkerung sind kürzer als 1 km und 50 % sind kürzer als 5 km (Quelle: Mikrozensus 2015). Auch in den Wegen zwischen Winterthur und den Nachbargemeinden liegt ein grosses Veränderungspotenzial - in diesen Verkehrsbeziehungen mit geringen Distanzen von 5 bis 10 km benutzen lediglich 1-2 von 10 Personen den ÖV, während sich 8-9 von 10 Personen mit dem Auto bewegen (Quelle: GVM Kanton Zürich, «Modal Split» ohne Fuss- und Veloverkehr). Hier bietet zusätzlich auch das e-Bike eine Alternative.

⁹ https://www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/start-des-pilotversuchs-zum-wirtschaftsverkehr

¹⁰ Kommunalen Richtplan, Entwurfsstand August 2024, M1.3, sowie Räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040, S. 92-93

- Eine systematische Bestandespflege durch enge Beziehungen der Stadt zu ansässigen Unternehmen, Kenntnis ihrer Bedürfnisse und aktive Unterstützung bei Expansionsplänen oder bei Herausforderungen ist von grosser Bedeutung.
- Basis für die gezielte Standortförderung ist eine klare Positionierung von Winterthur als führender Innovationsstandort im Technologiebereich, mit besonderem Fokus auf die vorhandenen und zukunftssträchtigen Technologien Smart Engineering und Clean Tech.

Unter anderem aufgrund dieser Erkenntnisse hat der Stadtrat die Wirtschaftspolitik als eine von zehn Kernstrategien bestimmt (SR.23.468-1) und das Amt für Stadtentwicklung beauftragt, eine gesamtstädtische Wirtschaftsstrategie zu erarbeiten. Sie wird aktuell in enger Abstimmung mit internen und externen Stakeholdern erarbeitet und verfolgt unter anderem das Ziel, die Rolle der Stadt bei der Standortförderung zu stärken und alle relevanten Akteure einzubinden. Die in der Strategie formulierten Ziele sollen im Rahmen eines Controllings periodisch überprüft werden.

Die Erkenntnis, dass Arbeitsplatzgebiete differenziert betrachtet sowie spezifisch transformiert und weiterentwickelt werden müssen, ist auch im kommunalen Richtplan (August 2024, Stand Weisung an das Stadtparlament) aufgenommen:

- Um eine hohe Standortattraktivität zu bieten, ist eine attraktive Erschliessung durch den Wirtschaftsverkehr für Unternehmen ein zentrales Kriterium, wobei sich die Anforderungen von Kleingewerbe, Produktion und Dienstleistung erheblich unterscheiden. Entsprechend soll die Optimierung des Wirtschaftsverkehrs Bestandteil der zukünftigen städtischen Mobilitätsstrategie sein.
- Bei den ausgewiesenen Schwerpunkträumen handelt es sich meist um grosse und bedeutende Arbeitsplatzgebiete, die sich in Lagequalität und Nutzungen unterscheiden. Teilweise handelt es sich um Mischgebiete (Arbeits- und Wohnnutzung), teilweise um reine Industrie- und Gewerbegebiete. Diese Räume sollen zu attraktiven, vielfältigen Arbeitsplatzgebieten mit jeweils eigenständigem Profil entwickelt werden.
Dies soll in enger Zusammenarbeit mit den lokalen Grundeigentümer:innen und Unternehmen erfolgen.
- Bestehende Gewerbe- und Industriegebiete sollen grundsätzlich erhalten und weiterentwickelt werden. Insbesondere soll die Verdichtung (Stapelung, Aufstocken, Mehrfachnutzung) von zentral gelegenen und gut erschlossenen Industrie- und Gewerbegebieten geprüft und ermöglicht werden.

Bei den laufenden Planungen im Perimeter des Zentrumsgebietes Oberwinterthur/Grüze (Masterplan Grüze-Süd, Zielbild Arbeitsplatzgebiet Oberwinterthur) ist die Berücksichtigung der Bedürfnisse von Industrie und Gewerbe, insbesondere eine gute Anbindung für den Wirtschaftsverkehr, ein primäres Ziel.

Zur Frage 3:

«Welche konkreten Massnahmen zur Entlastung und Verbesserung des Verkehrsflusses auf den Hauptachsen vom Anschluss A1 ins Zentrumsgebiet, insbesondere auf der Seenerstrasse, am Knoten Frauenfelder-/Seenerstrasse und im Bereich des Ohrbühlkreises, sind vorgesehen, und bis wann ist mit deren Umsetzung zu rechnen?»

Ausgehend vom 2014 veröffentlichten Verkehrskonzept Neuhegi-Grüze¹¹ wurden diverse Massnahmen umgesetzt, worunter Busspuren auf der Seenerstrasse, neue Lichtsignalanlagen an den Knoten Rudolf-Diesel-/Seenerstrasse sowie Hegifeld-/Seenerstrasse und Optimierungen an den Lichtsignalsteuerungen auf der Frauenfelderstrasse. Zudem wurden das ÖV- und Veloangebot schrittweise verbessert, was auch zu einer Entlastung zugunsten des Wirtschaftsverkehrs beiträgt. Weitere wichtige Massnahmen befinden sich in der Umsetzung, insbesondere die Leonie-

¹¹ SR. 14.284-1

Moser-Brücke, die eine grosse Verbesserung des ÖV-Angebots ermöglichen wird. Weitere werden aktuell geplant, darunter das Bustrasse zwischen St. Galler- und Grüzefeldstrasse oder der weitere Ausbau des Bahnhofs Grüze. Grundlage dafür sind unter anderem die räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040, die vorliegende Revision des kommunalen Richtplans, das Steuerungs- und Dosierungskonzept, die regionale Verkehrssteuerung oder die Angebotsstrategie von Stadtbus Winterthur.

Aufbauend auf diesen Grundlagen werden im Rahmen der Mobilitätsstrategie für das Gebiet Neuhegi-Grüze verschiedene Stossrichtungen und Massnahmen geprüft und die wirksamsten davon ausgearbeitet. Infrage kommen beispielsweise Verkehrssteuerungsmassnahmen, Knotenumgestaltungen, Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement sowie die Entwicklung der Bahnhöfe zu attraktiven Zentren und Mobilitätsdrehscheiben. Auch werden die Ausnahmetransportrouten berücksichtigt. Die Erarbeitung der Strategie wird im 2026 und 2027 erfolgen. Anschliessend wird mit der Umsetzung der darin enthaltenen Massnahmen gestartet. Diese Umsetzung erfolgt etappiert, damit sich die Wirkung von rasch umsetzbaren Massnahmen schnellstmöglich entfalten kann.

Zur Frage 4:

«Hält der Stadtrat eine Priorisierung und Beschleunigung dieser Arbeiten für möglich, um rasch tragfähige und umsetzbare Massnahmen zur Entlastung der zunehmend schwierigen Verkehrssituation zu ermöglichen, die für gewisse Grossbetriebe bereits heute wachstumshindernd ist?»

Eine detaillierte Analyse der verkehrlichen Situation im gesamten Gebiet wurde letztmals im Jahr 2014 im Rahmen des Verkehrskonzepts Neuhegi-Grüze vorgenommen. Damals wurden problematische Knotenauslastungen und Rückstaus lediglich während der Abendspitze sowie vereinzelt und unregelmässig an Samstagnachmittagen festgestellt. Dies insbesondere um den Ohrbühlkreis. Trotz des starken Siedlungswachstums sind die MIV-Belastungen im Gebiet Neuhegi-Grüze und Oberwinterthur seither im Allgemeinen stagniert und haben teilweise sogar abgenommen. Die Mobilitätsstrategie für das Gebiet Neuhegi-Grüze wird sich mittels Datenaufbereitung für die relevanten Knotenpunkte und Tageszeiten mit der Frage befassen, wie sich die Verkehrssituation im Detail entwickelt hat und wie sie optimiert und verbessert werden kann. Parallel dazu werden als Bestandteil der Strategie auch kurzfristige Optimierungen zur Verbesserung des Strassennetzes und der Erreichbarkeit geprüft. Ziel dabei ist es, «Quick Wins» zu erkennen, die rasch umgesetzt werden können. Mögliche Beispiele sind die Optimierung einzelner Lichtsignalsteuerungen oder auch zusammen mit ansässigen Unternehmen zu entwickelnde Massnahmen im Bereich der Pendler:innenmobilität.

Zur Frage 5:

«Wie beabsichtigt der Stadtrat, den besonderen Anforderungen und betrieblichen Realitäten der produzierenden Industrie und des Gewerbes in diesem Gebiet – insbesondere mit Blick auf Bevölkerungswachstum, steigende Verkehrsströme und Schichtbetriebe angemessene Rechnung zu tragen, wenn im Rahmen der «Gesamt Betrachtung der Mobilitätssysteme» bereits ein nicht zielführender «Push-und-Pull»-Ansatz zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs als Lösungsstrategie kommuniziert¹² wird?»

Die Betriebe und Unternehmen im Gebiet werden bei der Erarbeitung der Mobilitätsstrategie einbezogen. Der Stadtrat erachtet dies als wichtigen Bestandteil der Projektorganisation, damit die Bedürfnisse der Unternehmen sowohl bei der Formulierung der Fragestellungen als auch bei der Lösungsfindung möglichst gut berücksichtigt werden können. So kann auf Themen wie Anlieferungen, eine optimale Erreichbarkeit für Kund:innen und Mitarbeitende sowie auf branchenspezifische Mobilitätsbedürfnisse optimal eingegangen werden. Wie in der Beantwortung von Frage 1

¹² <https://www.tagesanzeiger.ch/winterthur-die-industrie-fordert-den-tunnel-die-stadt-will-weniger-autopendler-606653896649>, vom 16.06.2025

erläutert, steht der angestrebte Modal Shift mittels Push-und-Pull Massnahmen nicht im Widerspruch zu einer effizienten Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs.

Die Berichterstattung im Stadtparlament ist der Vorsteherin des Departements Bau und Mobilität übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon